

Επίσημη Εφημερίδα C 179 E

της Ευρωπαϊκής Ένωσης

49ο έτος

Έκδοση
στην ελληνική γλώσσα

Ανακοινώσεις και Πληροφορίες

1 Αυγούστου 2006

Ανακοίνωση αριθ.

Περιεχόμενα

Σελίδα

I Ανακοινώσεις

Συμβούλιο

2006/C 179 E/01

Κοινή θέση (ΕΚ) αριθ. 9/2006, της 9ης Μαρτίου 2006, που καθορίστηκε από το Συμβούλιο με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, για την έκδοση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου για την εναρμόνιση τεχνικών κανόνων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας

1

EL

I

(Ανακοινώσεις)

ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

ΚΟΙΝΗ ΘΕΣΗ (ΕΚ) αριθ. 9/2006

που καθορίστηκε από το Συμβούλιο στις 9 Μαρτίου 2006

για την έκδοση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. .../2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της ..., για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου για την εναρμόνιση τεχνικών κανόνων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας

(2006/C 179 E/01)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 80 παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁽¹⁾,

Αφού ζήτησε τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης⁽²⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91⁽³⁾ προβλέπονται κοινά πρότυπα ασφαλείας που παρατίθενται στο παράρτημα II του εν λόγω κανονισμού, όσον αφορά ιδίως το σχεδιασμό, την κατασκευή, τη λειτουργία και τη συντήρηση των αεροσκαφών καθώς και τα πρόσωπα και τους οργανισμούς που συμμετέχουν στις εν λόγω εργασίες. Αυτά τα εναρμονισμένα πρότυπα ασφαλείας εφαρμόζονται σε όλα τα αεροσκάφη τα οποία χρησιμοποιούν προς εκμετάλλευση κοινοτικοί αερομεταφορείς, ανεξαρτήτως του αν είναι εγγεγραμμένα σε μητρώο κράτους μέλους ή τρίτης χώρας.

(2) Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 του εν λόγω κανονισμού, για τους τομείς που δεν απαριθμούνται στο παράρτημα II απαιτείται η έγκριση κοινών τεχνικών κανόνων και διοικητικών διαδικασιών βάσει του άρθρου 80 παράγραφος 2 της συνθήκης.

(3) Το άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων⁽⁴⁾, προβλέπει ότι η ανά πάσα στιγμή έκδοση και εγκυρότητα άδειας εκμετάλλευσης προϋποθέτει την κατοχή έγκυρου πιστοποιητικού αερομεταφορέα που αναγράφει τις καλυπτόμενες δραστηριότητες και πληροί τα κριτήρια που θα τεθούν σε μελλοντικό κανονισμό. Είναι πλέον σκόπιμος ο καθορισμός αυτών των κριτηρίων.

(4) Ο Σύνδεσμος Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας (JAA) θέσπισε σύνολο εναρμονισμένων κανόνων για τις εμπορικές αερομεταφορές με αεροπλάνα, που καλούνται «κοινοί κανόνες αεροπλοΐας — εμπορικές αερομεταφορές (αεροπλάνα) (JAR-OPS 1)», όπως τροποποιήθηκαν. Οι κανόνες αυτοί (όγδοη τροποποιημένη έκδοση της 1ης Ιανουαρίου 2005) παρέχουν το ελάχιστο επίπεδο απαιτήσεων ασφαλείας και, κατά συνέπεια, συνιστούν καλή βάση για κοινοτική νομοθεσία που αφορά την εκμετάλλευση των αεροπλάνων. Το κείμενο JAR-OPS 1 έπρεπε να τροποποιηθεί για να γίνει συμβατό με την κοινοτική νομοθεσία και τις κοινοτικές πολιτικές, λαμβανομένων υπόψη των πολλαπλών συνεπειών στον οικονομικό και κοινωνικό τομέα. Το νέο αυτό κείμενο δεν είναι δυνατόν να εισαχθεί στην κοινοτική νομοθεσία με απλή μνημία του τίτλου του JAR-OPS 1 στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91. Κατά συνέπεια, θα πρέπει να προστεθεί στον εν λόγω κανονισμό νέο παράρτημα με τους κοινούς κανόνες.

⁽¹⁾ ΕΕ C 14 της 16.1.2001, σ. 33.

⁽²⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 3ης Σεπτεμβρίου 2002 (ΕΕ C 272 E της 13.11.2003, σ. 103), κοινή θέση του Συμβουλίου της 9ης Μαρτίου 2006 και θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της ... (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα).

⁽³⁾ ΕΕ L 373 της 31.12.1991, σ. 4· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 (ΕΕ L 240 της 7.9.2002, σ. 1).

⁽⁴⁾ ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 1.

- (5) Θα πρέπει να δοθεί στους αερομεταφορείς επαρκής ευελιξία για να αντιμετωπίζουν απρόβλεπτες επείγουσες συνθήκες εκμετάλλευσης, ή ανάγκες εκμετάλλευσης περιορισμένης διάρκειας, ή για να αποδεικνύουν ότι μπορούν να επιτύχουν ισοδύναμο επίπεδο ασφαλείας με μέσα διαφορετικά απ' ό,τι η εφαρμογή των κοινών κανόνων του παραρτήματος (εφεξής: «πάρτημα III»). Θα πρέπει, κατά συνέπεια, να εξουσιοδοτηθούν τα κράτη μέλη να χορηγούν εξαιρέσεις ή να εισάγουν αποκλίσεις από τους κοινούς τεχνικούς κανόνες και τις διοικητικές διαδικασίες. Επειδή αυτές οι εξαιρέσεις και οι αποκλίσεις είναι ενδεχόμενο, σε ορισμένες περιπτώσεις, να υπονομεύσουν τα κοινά πρότυπα ασφαλείας ή να δημιουργήσουν στρεβλώσεις στην αγορά, θα πρέπει να περιορισθεί αυστηρώς το πεδίο εφαρμογής τους και η χορήγηση εξαιρέσεων να υπόκειται στον κατάλληλο έλεγχο από την Κοινότητα. Εδώ η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να λάβει μέτρα διασφάλισης.
- (6) Υπάρχουν συγκεκριμένες περιπτώσεις στις οποίες θα πρέπει να επιτρέπεται στα κράτη μέλη να θεσπίζουν ή να διατηρούν εθνικές διατάξεις όσον αφορά τους περιορισμούς χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και τις απαιτήσεις ανάπαυσης εφόσον αυτές είναι σύμφωνες με τις κοινώς καθιερωμένες διαδικασίες και μέχρις ότου θεσπιστούν κοινοτικοί κανόνες βασισμένοι στην επιστημονική γνώση και στις βέλτιστες πρακτικές.
- (7) Οι διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 που αφορούν τη διαδικασία προσφυγής σε επιτροπή θα πρέπει να τροποποιηθούν, προκειμένου να ληφθεί υπόψη η απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή⁽¹⁾.
- (8) Οι διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 σχετικά με το πεδίο εφαρμογής του πρέπει να προσαρμοσθούν ως προς το εύρος τους, προκειμένου να ληφθεί υπόψη ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2002, για κοινούς κανόνες στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση ευρωπαϊκού οργανισμού ασφαλείας της αεροπορίας⁽²⁾, καθώς και οι εκτελεστικοί του κανόνες που θεσπίστηκαν με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 της Επιτροπής, της 24ης Σεπτεμβρίου 2003, για 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⁽³⁾, και ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής, της 20ής Νοεμβρίου 2003, για τη διαρκή αξιοπλοΐα του αεροσκάφους και των αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού και για την έγκριση των φορέων και του προσωπικού που είναι αρμόδιοι για τα εν λόγω καθήκοντα⁽⁴⁾.
- (9) Ο παρών κανονισμός, και ιδίως οι διατάξεις για τους περιορισμούς χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και τις απαιτήσεις ανάπαυσης όπως περιλαμβάνονται στο τμήμα ΙΖ του παραρτήματος III, λαμβάνει υπόψη τα όρια και τα ελάχιστα πρότυπα που έχουν ήδη θεσπισθεί με την οδηγία 2000/79/ΕΚ⁽⁵⁾. Τα όρια που θεσπίζει η εν λόγω οδηγία θα πρέπει να τηρούνται πάντοτε όσον αφορά το ιπτάμενο προσωπικό της πολιτικής αεροπορίας. Οι διατάξεις του τμήματος ΙΖ του παραρτήματος III και οι λοιπές διατάξεις που εγκρίνονται κατά τον παρόντα κανονισμό δεν μπορούν σε καμία περίπτωση να είναι γενικότερες και, ως εκ τούτου, να παρέχουν μικρότερη προστασία στους εν λόγω εργαζομένους.
- (10) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να συνεχίσουν να εφαρμόζουν εθνικές διατάξεις όσον αφορά τους περιορισμούς χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και τις απαιτήσεις ανάπαυσης για τα μέλη των πληρωμάτων, εφόσον τα όρια που τίθενται στις εν λόγω εθνικές διατάξεις είναι κατώτερα των ανώτατων ορίων και ανώτερα των κατώτατων ορίων που θέτει το τμήμα ΙΖ του παραρτήματος III.
- (11) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να συνεχίσουν να εφαρμόζουν εθνικές διατάξεις όσον αφορά τους περιορισμούς χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και τις απαιτήσεις ανάπαυσης για τα μέλη πληρωμάτων σε τομείς που δεν περιλαμβάνονται επί του παρόντος στο τμήμα ΙΖ του παραρτήματος III, λ.χ. τη μέγιστη διάρκεια υπηρεσίας ημερησίας πτήσης για λειτουργίες μονομελούς πληρώματος και για επείγουσες ιατρικές επιχειρήσεις, διατάξεις σχετικά με τη μείωση των χρόνων πτήσης ή την αύξηση των περιόδων ανάπαυσης σε περίπτωση πτήσης που διέρχεται πολλαπλές ωριαίες ατράκτους.
- (12) Θα πρέπει να πραγματοποιηθεί αξιολόγηση, από επιστημονική και ιατρική άποψη, των διατάξεων για τους περιορισμούς χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και τις απαιτήσεις ανάπαυσης και, κατά περίπτωση, των διατάξεων για το πλήρωμα θαλάμου επιβατών, εντός τριών ετών από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού.
- (13) Ο παρών κανονισμός δεν θίγει την εφαρμογή των διατάξεων περί επίθεωρήσεων, όπως ορίζονται με τη Σύμβαση Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας του Σικάγου του 1944 και με την οδηγία 2004/36/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Απριλίου 2004, σχετικά με την ασφάλεια των αεροσκαφών τρίτων χωρών τα οποία χρησιμοποιούν κοινοτικούς αερολιμένες⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

⁽²⁾ ΕΕ L 240 της 7.9.2002, σ. 1· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1701/2003 της Επιτροπής (ΕΕ L 243 της 27.9.2003, σ. 5).

⁽³⁾ ΕΕ L 243 της 27.9.2003, σ. 6.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 315 της 28.11.2003, σ. 1.

⁽⁵⁾ Οδηγία 2000/79/ΕΚ του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2000, για την εκτέλεση της ευρωπαϊκής συμφωνίας για την οργάνωση του χρόνου εργασίας του ιπτάμενου προσωπικού της πολιτικής αεροπορίας που συνήφθη από την Ένωση Ευρωπαϊκών Αεροπορικών Εταιρειών (ΑΕΑ), την Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές (ΕΤΕ), την Ευρωπαϊκή Ένωση Προσωπικού Θαλάμων Διακυβέρνησης Αεροσκαφών (ΕCΑ), την Ευρωπαϊκή Ένωση Αερομεταφορέων των Περιφερειών της Ευρώπης (ΕΡΑ) και τη Διεθνή Ένωση για τις Ναυλωμένες Πτήσεις (ΙΑCΑ) (ΕΕ L 302 της 1.12.2000, σ. 57).

⁽⁶⁾ ΕΕ L 143 της 30.4.2004, σ. 76.

- (14) Στις 2 Δεκεμβρίου 1987, συμφωνήθηκαν στο Λονδίνο ρυθμίσεις για στενότερη συνεργασία όσον αφορά το θέμα του αεροδρομίου του Γιβραλτάρ μεταξύ του Βασιλείου της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου, με κοινή δήλωση των υπουργών Εξωτερικών των δύο χωρών. Οι ρυθμίσεις αυτές δεν έχουν ακόμη τεθεί σε εφαρμογή.
- (15) Κατά συνέπεια, ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΛΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 τροποποιείται ως εξής:

1. Η τελευταία αιτιολογική σκέψη αντικαθίσταται ως εξής:

«Τα απαιτούμενα μέτρα για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού θεσπίζονται σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ της σύμβασης της 28ης Ιουνίου 1999 για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή (*).

(*) ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.»

2. Το άρθρο 1 τροποποιείται ως εξής:

- α) Η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το εξής κείμενο:

«1. Ο παρών κανονισμός αφορά την εναρμόνιση τεχνικών κανόνων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας για τη λειτουργία και τη συντήρηση αεροσκαφών και τα πρόσωπα και τους οργανισμούς που είναι αρμόδιοι για τα εν λόγω καθήκοντα.»

- β) Προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι:

«3. Η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού στο αεροδρόμιο του Γιβραλτάρ δεν θίγει τις αμοιβαίες νομικές θέσεις του Βασιλείου της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου όσον αφορά τις διαφορές τους στο θέμα της κυριαρχίας επί του εδάφους στο οποίο βρίσκεται το αεροδρόμιο.

4. Η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού στο αεροδρόμιο του Γιβραλτάρ αναστέλλεται, μέχρις ότου τεθούν σε εφαρμογή οι ρυθμίσεις που περιλαμβάνονται στην κοινή δήλωση των υπουργών Εξωτερικών του Βασιλείου της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου της 2ας Δεκεμβρίου 1987. Οι κυβερνήσεις της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου θα ενημερώσουν το Συμβούλιο για την εν λόγω ημερομηνία θέσης σε εφαρμογή.»

3. Στο άρθρο 2 προστίθεται ο ακόλουθος ορισμός:

«θ) Αρχή (στο παράρτημα III): η αρμόδια αρχή που έχει χορηγήσει το πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ).»

4. Το άρθρο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

Άρθρο 3

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 11, οι κοινοί τεχνικοί κανόνες και οι διοικητικές διαδικασίες που εφαρμόζονται στην Κοινότητα για τις εμπορικές μεταφορές με αεροπλάνα καθορίζονται στο παράρτημα III.

2. Οι παραπομπές στο τμήμα ΙΓ του παραρτήματος III ή σε οιοδήποτε από τις διατάξεις του τμήματος ΙΓ θα αφορούν το μέρος ΙΓ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής, της 20ής Νοεμβρίου 2003, για τη διαρκή αξιοπλοία 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 (**), ή τις σχετικές του διατάξεις.

(**) ΕΕ L 315 της 28.11.2003, σ. 1.»

5. Το άρθρο 4 παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Για τους τομείς που δεν καλύπτονται από το παράρτημα III θεσπίζονται, με βάση το άρθρο 80 παράγραφος 2 της συνθήκης, κοινοί τεχνικοί κανόνες και διοικητικές διαδικασίες. Η Επιτροπή υποβάλλει, εφόσον ενδεικνύται και το ταχύτερο δυνατόν, κατάλληλες προτάσεις για τους εν λόγω τομείς.»

6. Το άρθρο 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

Άρθρο 6

Αεροσκάφη τα οποία λειτουργούν με άδεια χορηγούμενη από κράτος μέλος σύμφωνα με τους κοινούς τεχνικούς κανόνες και διοικητικές διαδικασίες μπορούν να λειτουργούν σύμφωνα με τους ίδιους κανόνες σε άλλα κράτη μέλη, χωρίς να υπόκεινται σε περαιτέρω τεχνικές απαιτήσεις ή αξιολόγηση από τα άλλα αυτά κράτη μέλη.»

7. Το άρθρο 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

Άρθρο 7

Τα κράτη μέλη αναγνωρίζουν την πιστοποίηση η οποία χορηγήθηκε σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό από άλλο κράτος μέλος ή από φορέα που ενεργεί εξ ονόματός του, σε φορείς ή πρόσωπα που βρίσκονται υπό τη δικαιοδοσία και υπό την εξουσία του, και ασχολούνται με τη συντήρηση προϊόντων και τη λειτουργία αεροσκαφών.»

8. Το άρθρο 8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 8

1. Οι διατάξεις των άρθρων 3 έως 7 δεν εμποδίζουν κράτος μέλος να αντιδρά αμέσως όταν προκύπτει πρόβλημα ασφαλείας στο οποίο εμπλέκεται προϊόν, πρόσωπο ή οργανισμός που εμπήττει στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

Εάν το πρόβλημα ασφαλείας οφείλεται σε ανεπάρκεια του επιπέδου ασφαλείας που παρέχουν οι κοινοί τεχνικοί κανόνες και διοικητικές διαδικασίες ή σε κενό των κοινών τεχνικών κανόνων και διοικητικών διαδικασιών, το κράτος μέλος ενημερώνει αμέσως την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη για τα μέτρα που έλαβε, καθώς και τους σχετικούς λόγους.

Η Επιτροπή αποφασίζει, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 12 παράγραφος 2, εάν η ανεπάρκεια του επιπέδου ασφαλείας ή το κενό των κοινών τεχνικών κανόνων και διοικητικών διαδικασιών δικαιολογούν τη συνέχιση εφαρμογής των μέτρων που ελήφθησαν κατ' εφαρμογή του πρώτου εδαφίου της παρούσας παραγράφου. Στην περίπτωση αυτή, η Επιτροπή προβαίνει επίσης στις αναγκαίες ενέργειες για να τροποποιηθούν οι σχετικοί κοινοί τεχνικοί κανόνες και διοικητικές διαδικασίες, σύμφωνα με το άρθρο 4 ή το άρθρο 11. Εάν τα μέτρα του κράτους μέλους θεωρηθούν αδικαιολόγητα, το κράτος μέλος τα ανακαλεί.

2. Τα κράτη μέλη δύνανται να χορηγούν εξαιρέσεις από τους τεχνικούς κανόνες και τις διοικητικές διαδικασίες που καθορίζονται με τον παρόντα κανονισμό σε περίπτωση απρόβλεπτων επειγουσών επιχειρησιακών συνθηκών ή για επιχειρησιακές ανάγκες περιορισμένης διάρκειας.

Η Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη ενημερώνονται σχετικά με τις εξαιρέσεις που χορηγήθηκαν αμέσως μόλις αρχίσουν να επαναλαμβάνονται ή εφόσον χορηγήθηκαν για χρονικό διάστημα που υπερβαίνει τους δύο μήνες.

Όταν η Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη ενημερώνονται σχετικά με τις εξαιρέσεις που χορηγήσε κράτος μέλος σύμφωνα με το δεύτερο εδάφιο, η Επιτροπή εξετάζει εάν οι εξαιρέσεις πληρούν τους σχετικούς με την ασφάλεια στόχους του παρόντος κανονισμού ή οποιασδήποτε άλλης διάταξης της κοινοτικής νομοθεσίας.

Εάν η Επιτροπή διαπιστώσει ότι οι εξαιρέσεις που χορηγήθηκαν δεν πληρούν τους σχετικούς με την ασφάλεια στόχους του παρόντος κανονισμού ή οποιασδήποτε άλλης διάταξης της κοινοτικής νομοθεσίας, αποφασίζει για τη θέσπιση μέτρων διασφάλισης κατά τη διαδικασία του άρθρου 12α.

Στην περίπτωση αυτή, το οικείο κράτος μέλος ανακαλεί την εξαίρεση.

3. Εφόσον είναι δυνατόν να επιτευχθεί με άλλα μέσα επίπεδο ασφαλείας ισοδύναμο προς εκείνο που επιτυγχάνεται με την εφαρμογή των κοινών τεχνικών κανόνων και διοικητικών

διατάξεων του παραρτήματος III, τα κράτη μέλη δύνανται, χωρίς να δημιουργείται διακριτική μεταχείριση λόγω της ιθαγένειας των αιτούντων και λαμβανομένης υπόψη της ανάγκης να μη στρεβλώνεται ο ανταγωνισμός, να χορηγούν έγκριση απόκλισης από τις διατάξεις αυτές.

Στις περιπτώσεις αυτές, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος κοινοποιεί στην Επιτροπή την πρόθεσή του να χορηγήσει τέτοια έγκριση, τους λόγους της σχετικής απόφασης και τις προϋποθέσεις που προβλέπονται για την επίτευξη ισοδύναμου επιπέδου ασφαλείας.

Η Επιτροπή, εντός τριών μηνών από την κοινοποίηση στην οποία προέβη το κράτος μέλος, κινεί τη διαδικασία του άρθρου 12 παράγραφος 2, προκειμένου να αποφασίσει εάν η προτεινόμενη έγκριση του μέτρου επιτρέπεται να χορηγηθεί.

Στην περίπτωση αυτή, η Επιτροπή κοινοποιεί την απόφασή της σε όλα τα κράτη μέλη, τα οποία δικαιούνται όλα να εφαρμόσουν το μέτρο. Είναι επίσης δυνατόν να τροποποιηθούν οι σχετικές διατάξεις του παραρτήματος III ώστε να ανταποκρίνονται στο εν λόγω μέτρο.

Για το εν λόγω μέτρο εφαρμόζονται οι διατάξεις των άρθρων 6 και 7.

4. Παρά τις διατάξεις των παραγράφων 1, 2 και 3, τα κράτη μέλη δύνανται να θεσπίσουν διατάξεις σχετικές με τα OPS 1.1105 σημείο 6, OPS 1.1110 σημεία 1.3 και 1.4.1, OPS 1.1115 και OPS 1.1125 σημείο 2.1 του τμήματος ΙΖ στο παράρτημα III, μέχρις ότου θεσπιστούν κοινοτικοί κανόνες βασίζομενοι στην επιστημονική γνώση και στις βέλτιστες πρακτικές.

Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για τις διατάξεις που αποφασίζουν να διατηρήσουν.

Για τις εθνικές διατάξεις κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις OPS 1 που μνημονεύονται στο πρώτο εδάφιο και τις οποίες τα κράτη μέλη προτίθενται να θεσπίσουν μετά την ημερομηνία εφαρμογής του παραρτήματος III, η Επιτροπή, εντός τριών μηνών από την κοινοποίηση εκ μέρους κράτους μέλους, κινεί τη διαδικασία του άρθρου 12 παράγραφος 2, για να αποφασίσει εάν οι διατάξεις αυτές συμμορφώνονται με τους σχετικούς με την ασφάλεια στόχους του παρόντος κανονισμού και άλλους κανόνες του κοινοτικού δικαίου και εάν οι διατάξεις μπορούν να εφαρμοστούν.

Στην περίπτωση αυτή, η Επιτροπή κοινοποιεί την εγκρίνουσα το μέτρο απόφασή της σε όλα τα κράτη μέλη, τα οποία δικαιούνται όλα να εφαρμόσουν το μέτρο. Είναι επίσης δυνατόν να τροποποιηθούν οι σχετικές διατάξεις του παραρτήματος III ώστε να ανταποκρίνονται στο εν λόγω μέτρο.

Για το μέτρο αυτό εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 6 και του άρθρου 7.»

9. Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 8α

1. Μέχρι τις⁽¹⁾, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας θα ολοκληρώσει αξιολόγηση, από επιστημονική και ιατρική άποψη, των διατάξεων του τμήματος ΙΖ και, εφόσον ενδείκνυται, του τμήματος ΙΕ του παραρτήματος ΙΙΙ.

2. Με την επιφύλαξη του άρθρου 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2002, για κοινούς κανόνες στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση ευρωπαϊκού οργανισμού ασφαλείας της αεροπορίας^(*), ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας συντρέπει την Επιτροπή στην κατάρτιση προτάσεων για την τροποποίηση των εφαρμοστέων τεχνικών διατάξεων του τμήματος ΙΖ του παραρτήματος ΙΙΙ.

^(*) ΕΕ L 240 της 7.9.2002, σ. 1· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1701/2003 της Επιτροπής (ΕΕ L 243 της 27.9.2003, σ. 5).».

10. Το άρθρο 11 παράγραφος 1, αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Η Επιτροπή, με τη διαδικασία του άρθρου 12 παράγραφος 2, επιφέρει στους κοινούς τεχνικούς κανόνες και διοικητικές διαδικασίες που παρατίθενται στο παράρτημα ΙΙΙ τις τροποποιήσεις που έχουν καταστεί αναγκαίες λόγω της επιστημονικής και τεχνικής προόδου.»

11. Το άρθρο 12 αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 12

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή ασφαλείας της αεροπορίας («επιτροπή»).

2. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ^(**), τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 αυτής.

Η περίοδος που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ ορίζεται σε τρεις μήνες.

3. Η επιτροπή θεσπίζει τον εσωτερικό κανονισμό της.

^(**) ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.».

12. Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 12α

Όταν γίνεται παραπομπή στο παρόν άρθρο, εφαρμόζεται η διαδικασία διασφαλίσεων του άρθρου 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ.

Πριν από την έκδοση της απόφασης της, η Επιτροπή συμβουλεύεται την επιτροπή.

Η περίοδος που προβλέπεται στο άρθρο 6 στοιχείο β) της απόφασης 1999/468/ΕΚ ορίζεται σε τρεις μήνες.

Όταν απόφαση της Επιτροπής παραπέμπεται στο Συμβούλιο από κράτος μέλος, το Συμβούλιο δύναται να λάβει, με ειδική πλειοψηφία, διαφορετική απόφαση εντός τριών μηνών.»

13. Το κείμενο που παρατίθεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού προστίθεται ως παράρτημα ΙΙΙ.

Άρθρο 2

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

Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 11 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91, το παράρτημα ΙΙΙ τίθεται σε εφαρμογή στις ...⁽²⁾.

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

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

...

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

...

⁽¹⁾ Τρία έτη από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού.

⁽²⁾ Δεκαοκτώ μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΚΟΙΝΟΤΕΧΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΟΥ ΙΣΧΥΟΥΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΑ ΜΕ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ**OPS 1: ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΑ (ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ)**

Περιεχόμενα

ΤΜΗΜΑ Α	— Εφαρμογή και ορισμοί
ΤΜΗΜΑ Β	— Γενικά
ΤΜΗΜΑ Γ	— Πιστοποίηση και επίβλεψη αερομεταφορέα
ΤΜΗΜΑ Δ	— Επιχειρησιακές λειτουργίες
ΤΜΗΜΑ Ε	— Επιχειρήσεις παντός καιρού
ΤΜΗΜΑ ΣΤ	— Γενικά περί επιδόσεων
ΤΜΗΜΑ Ζ	— Επιδόσεις κατηγορίας Α
ΤΜΗΜΑ Η	— Επιδόσεις κατηγορίας Β
ΤΜΗΜΑ Θ	— Επιδόσεις κατηγορίας Γ
ΤΜΗΜΑ Ι	— Μάζα και ζυγοστάθμιση
ΤΜΗΜΑ ΙΑ	— Όργανα και εξοπλισμός
ΤΜΗΜΑ ΙΒ	— Εξοπλισμός επικοινωνίας και ναυτιλίας
ΤΜΗΜΑ ΙΓ	— Συντήρηση αεροπλάνου
ΤΜΗΜΑ ΙΔ	— Πλήρωμα πτήσης
ΤΜΗΜΑ ΙΕ	— Πλήρωμα θαλάμου επιβατών
ΤΜΗΜΑ ΙΣΤ	— Εγχειρίδια, μητρώα και αρχεία
ΤΜΗΜΑ ΙΖ	— Περιορισμοί χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και απαιτήσεις ανάπαυσης
ΤΜΗΜΑ ΙΗ	— Εναέρια μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων
ΤΜΗΜΑ ΙΘ	— Ασφάλεια

ΤΜΗΜΑ Α

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ

OPS 1.001

Εφαρμογή

Στο μέρος 1 της OPS καθορίζονται οι απαιτήσεις που πρέπει να πληρούνται για την πτητική λειτουργία οποιουδήποτε πολιτικού αεροπλάνου με σκοπό την εμπορική αερομεταφορά από οποιοδήποτε αεροπορικό μεταφορέα, του οποίου η κύρια εγκατάσταση και, εάν υπάρχει, η επίσημη έδρα του, βρίσκεται σε κράτος μέλος, ο οποίος στο εξής καλείται αερομεταφορέας. Η OPS 1 δεν ισχύει:

1. για αεροπλάνα που χρησιμοποιούνται σε στρατιωτικές, τελωνειακές και αστυνομικές υπηρεσίες, ούτε
2. για πτήσεις ρίψεως αλεξιπτώτων και πυρόσβεσης και για τις συναφείς πτήσεις τοποθέτησης και επιστροφής στις οποίες τα μεταφερόμενα πρόσωπα είναι εκείνα που, υπό κανονικές συνθήκες, θα μετεφέροντο για ρίψη αλεξιπτώτων και πυρόσβεση, ούτε
3. για πτήσεις αμέσως πριν, κατά τη διάρκεια ή αμέσως μετά την εκτέλεση εναέριας δραστηριότητας, εφόσον οι εν λόγω πτήσεις συνδέονται με αυτή την εναέρια δραστηριότητα και στην οποία, πέραν των μελών του πληρώματος, δεν μεταφέρονται περισσότερα από έξι άτομα τα οποία είναι αναγκαία για την εκτέλεση της εναέριας δραστηριότητας.

OPS 1.003

Ορισμοί

- a) Για τους σκοπούς του παρόντος παραρτήματος:
 1. “Δεκτή/Αποδεκτή” σημαίνει ότι η Αρχή δεν έχει αντίρρηση και τη θεωρεί κατάλληλη για τον προβλεπόμενο σκοπό.
 2. “Εγκεκριμένη (από την Αρχή)” σημαίνει τεκμηριωμένη (από την Αρχή) για τον προβλεπόμενο σκοπό.
 3. “Κύριος πίνακας ελάχιστου εξοπλισμού (ΚΠΕΕ)” σημαίνει κύριο πίνακα (με προοίμιο) κατάλληλο για έναν τύπο αεροπλάνου που καθορίζει τα όργανα, τις μονάδες εξοπλισμού ή τις λειτουργίες οι οποίες, ενώ διατηρούν το επίπεδο ασφάλειας που απαιτείται από τις ισχύουσες προδιαγραφές πτητικής ικανότητας, μπορούν προσωρινά να μη λειτουργούν λόγω του εγγενούς πλεονασμού στο σχεδιασμό ή/και λόγω των καθορισθεισών διαδικασιών, των όρων και των περιορισμών που αφορούν τη λειτουργία και τη συντήρηση, και σύμφωνα με τις ισχύουσες διαδικασίες για τη διαρκή πτητική ικανότητα.
 4. “Πίνακας ελάχιστου εξοπλισμού (ΠΕΕ)” σημαίνει πίνακα (με προοίμιο) που προβλέπει τη λειτουργία αεροσκάφους, υπό καθορισμένες συνθήκες, με ειδικά όργανα, μονάδες εξοπλισμού ή λειτουργίες που είναι εκτός λειτουργίας κατά την έναρξη της πτήσης. Ο πίνακας αυτός συντάσσεται από τον αερομεταφορέα ειδικά για το δικό του αεροσκάφος, λαμβάνοντας υπόψη τον ορισμό του αεροσκάφους του και τις σχετικές συνθήκες λειτουργίας και συντήρησης σύμφωνα με διαδικασία εγκεκριμένη από την Αρχή.
- β) Το μέρος Μ και το μέρος 145 που μνημονεύονται στο παρόν παράρτημα παραπέμπουν στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της 20ής Νοεμβρίου 2003.

ΤΜΗΜΑ Β

ΓΕΝΙΚΑ

OPS 1.005

Γενικά

- a) Ο αερομεταφορέας μπορεί να χρησιμοποιεί αεροπλάνο μόνο για σκοπούς εμπορικής αερομεταφοράς που συνάδουν προς τις διατάξεις του μέρους 1 της OPS. Για πτητικές λειτουργίες αεροσκαφών επιδόσεων κατηγορίας Β, υπάρχουν πιο περιορισμένες απαιτήσεις στο προσάρτημα 1 της OPS 1.005 α).
- β) Ο αερομεταφορέας συμμορφώνεται με τις αναδρομικές ισχύουσες απαιτήσεις πτητικής ικανότητας για αεροπλάνα που χρησιμοποιούνται για σκοπούς εμπορικής αερομεταφοράς.
- γ) Κάθε αεροπλάνο χρησιμοποιείται σύμφωνα με τους όρους του πιστοποιητικού πτητικής ικανότητάς του και εντός των εγκεκριμένων περιορισμών που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτήσεως του αεροπλάνου.
- δ) Όλα τα συνθετικά μέσα εκπαίδευσης (ΣΜΕ), όπως οι προσομοιωτές πτήσης ή οι συσκευές εκπαίδευσης πτήσης (ΣΕΠ), που αντικαθιστούν το αεροπλάνο για σκοπούς εκπαίδευσης ή/και ελέγχου, πρέπει να διαθέτουν χαρακτηριστικά σύμφωνα με τις απαιτήσεις ΣΜΕ. Ο αερομεταφορέας που σκοπεύει να χρησιμοποιήσει αυτά τα ΣΜΕ πρέπει να λαμβάνει την έγκριση της Αρχής.

OPS 1.020

Νομοθεσία, κανονισμοί και διαδικασίες — Ευθύνες αερομεταφορέα

Ο αερομεταφορέας πρέπει να διασφαλίζει ότι:

1. όλοι οι υπάλληλοι γνωρίζουν ότι πρέπει να συμμορφώνονται προς τους νόμους, τους κανονισμούς και τις διαδικασίες των κρατών εκείνων στα οποία διενεργούνται οι επιχειρησιακές δραστηριότητες και έχουν σχέση με την εκτέλεση των καθηκόντων τους· και
2. όλα τα μέλη του πληρώματος γνωρίζουν τους νόμους και τους κανονισμούς και είναι εξοικειωμένα με τις διαδικασίες που σχετίζονται με την εκτέλεση των καθηκόντων τους.

OPS 1.025

Κοινή γλώσσα

- α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλα τα μέλη του πληρώματος μπορούν να επικοινωνούν σε κοινή γλώσσα.
- β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλο το επιχειρησιακό προσωπικό κατανοεί τη γλώσσα στην οποία έχουν συνταχθεί τα μέρη εκείνα του εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης που αφορούν τα καθήκοντα και τις ευθύνες τους.

OPS 1.030

Πίνακες ελάχιστου εξοπλισμού — Υποχρεώσεις αερομεταφορέα

- α) Ο αερομεταφορέας καταρτίζει, για κάθε αεροπλάνο, πίνακα ελάχιστου εξοπλισμού (ΠΕΕ) εγκεκριμένο από την Αρχή. Ο πίνακας αυτός βασίζεται, χωρίς όμως να είναι λιγότερο περιοριστικός, στον σχετικό κύριο πίνακα βασικού εξοπλισμού (ΚΠΒΕ) (εφόσον υπάρχει) που έχει εγκριθεί από την Αρχή.
- β) Ο αερομεταφορέας δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιεί επιχειρησιακά αεροπλάνο παρά μόνο σύμφωνα με τον ΚΕΕ, εκτός εάν τούτο επιτρέπεται από την Αρχή. Σε καμία περίπτωση παρόμοια άδεια δεν επιτρέπει επιχειρησιακή χρήση καθ' υπέρβαση των περιορισμών του ΚΠΒΕ.

OPS 1.035

Σύστημα ποιοτικού ελέγχου

- α) Ο αερομεταφορέας καταρτίζει σύστημα ποιοτικού ελέγχου και διορίζει διευθυντή ποιοτικού ελέγχου προκειμένου να παρακολουθεί τη συμμόρφωση με τις διαδικασίες που απαιτούνται για να εξασφαλίζονται ασφαλείς πρακτικές λειτουργίας και πτητικά ικανά αεροπλάνα, αλλά και την καταλληλότητα αυτών των διαδικασιών. Η παρακολούθηση της συμμόρφωσης πρέπει να περιλαμβάνει σύστημα αποστολής παρατηρήσεων με αποδέκτη τον αρμόδιο διευθυντή [βλέπε επίσης OPS 1.175 στοιχείο η)], για την εξασφάλιση των αναγκαίων διορθωτικών ενεργειών.
- β) Το σύστημα ποιοτικού ελέγχου πρέπει να περιλαμβάνει πρόγραμμα διασφάλισης της ποιότητας, το οποίο περιέχει διαδικασίες σχεδιασμένες να εξακριβώνουν ότι όλες οι πτητικές λειτουργίες εκτελούνται σύμφωνα με όλες τις απαιτήσεις, τα πρότυπα και τις διαδικασίες που ισχύουν σχετικά.
- γ) Το σύστημα ποιοτικού ελέγχου και ο διευθυντής ποιοτικού ελέγχου πρέπει να είναι αποδεκτά από την Αρχή.
- δ) Η περιγραφή του συστήματος ποιοτικού ελέγχου πρέπει να πραγματοποιείται μέσω των σχετικών εγγράφων.
- ε) Κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις του στοιχείου α), ανωτέρω, η Αρχή μπορεί να δεχτεί το διορισμό δύο διευθυντών ποιοτικού ελέγχου, έναν για τις πτητικές λειτουργίες και έναν για τη συντήρηση, υπό την προϋπόθεση ότι ο αερομεταφορέας έχει συστήσει μονάδα διαχείρισης της ποιότητας προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι το σύστημα ποιοτικού ελέγχου εφαρμόζεται ενιαία σε ολόκληρη την επιχειρησιακή χρήση.

OPS 1.037

Πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων και ασφάλειας πτήσης

- α) Ο αερομεταφορέας καταρτίζει και διατηρεί πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων και ασφάλειας πτήσης, που μπορεί να ενσωματωθεί στο σύστημα ποιοτικού ελέγχου, το οποίο περιλαμβάνει:
 1. προγράμματα μέσω των οποίων επιτυγχάνεται η συνεχής επίγνωση των κινδύνων από όλα τα πρόσωπα που εμπλέκονται σε πτητικές λειτουργίες· και
 2. σύστημα αναφοράς συμβάντων που θα καθιστά δυνατή την αντιπαράβολή και την αξιολόγηση των εκθέσεων συμβάντων και ατυχημάτων προκειμένου να εντοπίζονται αρνητικές τάσεις ή να αντιμετωπίζονται ελλείψεις στην ασφάλεια των πτήσεων. Το σύστημα θα προστατεύει την ταυτότητα του εισηγητή της έκθεσης και θα παρέχει τη δυνατότητα οι εκθέσεις να μπορούν να υποβάλλονται ανωνύμως· και

3. αξιολόγηση των πληροφοριών που σχετίζονται με ατυχήματα και συμβάντα καθώς και διάδοση των συναφών πληροφοριών, όχι όμως της απόδοσης ευθυνών και
 4. πρόγραμμα παρακολούθησης στοιχείων πτήσης για τα αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 27 000 kg. Παρακολούθηση των στοιχείων πτήσης (FDM) είναι η προληπτική χρήση ψηφιακών στοιχείων πτήσης από συνήθεις λειτουργίες για τη βελτίωση της ασφάλειας της αεροπλοΐας. Το πρόγραμμα παρακολούθησης στοιχείων πτήσης δεν θα επιβάλει ποινές και θα περιέχει κατάλληλες διασφαλίσεις για την προστασία της (των) πηγής(-ών) των στοιχείων και
 5. τον διορισμό προσώπου υπεύθυνου για τη διαχείριση του προγράμματος.
- β) Οι προτάσεις για διορθωτικές ενέργειες που απορρέουν από το πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων και ασφάλειας πτήσεων είναι ευθύνη του προσώπου που είναι υπεύθυνο για τη διαχείριση του προγράμματος.
- γ) Η αποτελεσματικότητα των αλλαγών που επέρχονται ως αποτέλεσμα των προτάσεων για διορθωτικές ενέργειες βάσει της πρόληψης ατυχημάτων και του προγράμματος για την ασφάλεια των πτήσεων παρακολουθείται από τον διευθυντή ποιοτικού ελέγχου.

OPS 1.040

Μέλη πληρώματος

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε επιχειρησιακό μέλος του πληρώματος πτήσης ή θαλάμου επιβατών έχει εκπαιδευτεί και είναι ικανό να εκτελεί τα καθήκοντα που του έχουν ανατεθεί.
- β) Σε περίπτωση νέων μελών του πληρώματος, τα οποία δεν αποτελούν μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών και τα οποία εκτελούν τα καθήκοντά τους στο θάλαμο των επιβατών του αεροπλάνου, ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα εν λόγω πρόσωπα:
1. δεν συγχέονται από τους επιβάτες με τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών
 2. δεν καταλαμβάνουν απαιτούμενες θέσεις στους σταθμούς εργασίας που έχουν καθοριστεί για το πλήρωμα θαλάμου επιβατών
 3. δεν παρεμποδίζουν την εκτέλεση των καθηκόντων των μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών.

OPS 1.050

Πληροφορίες έρευνας και διάσωσης

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ευχερή πρόσβαση από το θάλαμο διακυβερνήσεως αεροσκάφους στις ουσιώδεις πληροφορίες που σχετίζονται με τη σχεδιαζόμενη πτήση και αφορούν στις υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης.

OPS 1.055

Πληροφορίες σχετικά με τον φερόμενο εξοπλισμό επείγουσας ανάγκης και διάσωσης

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει την ύπαρξη διαθέσιμων, για άμεση διαβίβαση στα κέντρα συντονισμού έρευνας και διάσωσης, καταλόγων, οι οποίοι περιέχουν πληροφορίες για τον εξοπλισμό επείγουσας ανάγκης και διάσωσης που φέρουν όλα τα αεροπλάνα του. Οι πληροφορίες περιλαμβάνουν, κατά περίπτωση, τον αριθμό, το χρώμα και τον τύπο των σωσίβιων λέμβων και φωτοβολιδίων, λεπτομέρειες σχετικά με τις ιατρικές προμήθειες επείγουσας ανάγκης, τις προμήθειες νερού καθώς και τον τύπο και τις συχνότητες του φορητού εξοπλισμού ραδιοεπικοινωνίας επείγουσας ανάγκης.

OPS 1.060

Αναγκαστική προσθαλάσωση

Ο αερομεταφορέας δεν χρησιμοποιεί αεροπλάνο με εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων περισσότερων των 30 επιβατών σε πτήσεις πάνω από τη θάλασσα, όταν η απόσταση από σημείο της ξηράς, το οποίο είναι κατάλληλο για προσγείωση επείγουσας ανάγκης, υπερβαίνει τα 120 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης ή υπερβαίνει τα 400 ναυτικά μίλια, ανάλογα με το ποια από τις δύο αποστάσεις είναι μικρότερη, εκτός εάν το αεροπλάνο συμμορφώνεται προς τις απαιτήσεις αναγκαστικής προσθαλάσωσης που καθορίζονται στον κώδικα πτητικής ικανότητας που ισχύει σχετικά.

OPS 1.065

Μεταφορά πολεμικών όπλων και πολεμοφοδίων

- α) Ο αερομεταφορέας δεν μεταφέρει πολεμικά όπλα και πολεμοφόδια αεροπορικώς εκτός εάν έχει χορηγηθεί σχετική έγκριση από όλα τα ενδιαφερόμενα κράτη.

- β) Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι τα πολεμικά όπλα και τα πολεμοφόδια:
1. έχουν αποθηκευτεί στο αεροπλάνο σε χώρο στον οποίο δεν έχουν πρόσβαση οι επιβάτες κατά τη διάρκεια της πτήσης· και
 2. στην περίπτωση πυροβόλων όπλων, αυτά δεν είναι οπλισμένα, εκτός εάν, πριν από την έναρξη της πτήσης, έχει χορηγηθεί έγκριση από όλα τα ενδιαφερόμενα κράτη ότι τα εν λόγω πολεμικά όπλα και πολεμοφόδια μπορούν να μεταφερθούν με συνθήκες που διαφέρουν εν μέρει ή στο σύνολό τους από εκείνες που καθορίζονται με το παρόν σημείο.
- γ) Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι, πριν από την έναρξη μιας πτήσης, ο κυβερνήτης ενημερώνεται για τις λεπτομέρειες και τη θέση πάνω στο σκάφος των πολεμικών όπλων και των πολεμοφοδίων που πρόκειται να μεταφερθούν.

OPS 1.070

Μεταφορά όπλων και πυρομαχικών που χρησιμοποιούνται για αθλητικούς σκοπούς

- α) Ο αερομεταφορέας λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι κάθε σκοπούμενη μεταφορά όπλων που χρησιμοποιούνται για αθλητικούς σκοπούς γνωστοποιείται σε αυτόν.
- β) Ο αερομεταφορέας που αποδέχεται τη μεταφορά όπλων που χρησιμοποιούνται για αθλητικούς σκοπούς διασφαλίζει ότι τα εν λόγω όπλα:
1. αποθηκεύονται στο αεροπλάνο σε χώρο στον οποίο δεν έχουν πρόσβαση οι επιβάτες κατά τη διάρκεια της πτήσης, εκτός εάν η Αρχή αποφασίσει ότι η συμμόρφωση είναι ανέφικτη και δεχτεί ότι μπορούν να εφαρμοσθούν άλλες διαδικασίες· και
 2. δεν είναι οπλισμένα, στην περίπτωση πυροβόλων όπλων ή άλλων όπλων που μπορούν να περιέχουν πυρομαχικά.
- γ) Τα πυρομαχικά των όπλων που χρησιμοποιούνται για αθλητικούς σκοπούς μπορούν να μεταφέρονται σε ηλεγκμένες αποσκευές επιβατών, με την επιφύλαξη ορισμένων περιορισμών, σύμφωνα με τις τεχνικές οδηγίες [βλέπε OPS 1.1160 στοιχείο β) σημείο 5], κατά την OPS 1.1150 στοιχείο α) σημείο 15.

OPS 1.075

Μέθοδος μεταφοράς προσώπων

Ο αερομεταφορέας λαμβάνει κάθε δυνατό μέτρο ώστε να εξασφαλίζεται ότι κατά τη διάρκεια πτήσης κανένα πρόσωπο δεν βρίσκεται σε μέρος του αεροπλάνου το οποίο δεν είναι μέρος σχεδιασμένο για την εξυπηρέτηση προσώπων, εκτός εάν έχει παραχωρηθεί από τον κυβερνήτη προσωρινή άδεια πρόσβασης σε οποιοδήποτε μέρος του αεροπλάνου:

1. προκειμένου να προβούν στις απαραίτητες ενέργειες για την ασφάλεια του αεροπλάνου ή οποιουδήποτε προσώπου, ζώου ή αγαθών μέσα σε αυτό· ή
2. στο οποίο μεταφέρονται φορτία ή εφόδια, το οποίο έχει σχεδιαστεί έτσι ώστε να επιτρέπει σε ένα πρόσωπο να έχει πρόσβαση σε αυτό ενώ το αεροπλάνο πραγματοποιεί πτήση.

OPS 1.080

Παροχή επικινδύνων εμπορευμάτων για αερομεταφορά

Ο αερομεταφορέας λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα προκειμένου να εξασφαλίζει ότι κανένα πρόσωπο δεν παρέχει ή αποδέχεται επικίνδυνα εμπορεύματα για αερομεταφορά, εκτός εάν το εν λόγω πρόσωπο έχει εκπαιδευτεί και τα εμπορεύματα συνοδεύονται από τα κατάλληλα έγγραφα, έχουν ταξινομηθεί, πιστοποιηθεί, περιγραφεί, συσκευασθεί και σημανθεί κατά τον προσηκόντα τρόπο, φέρουν τις κατάλληλες ετικέτες και βρίσκονται στην αρμόζουσα για μεταφορά κατάσταση, όπως απαιτείται βάσει των τεχνικών οδηγιών και της σχετικής κοινοτικής νομοθεσίας.

OPS 1.085

Ευθύνες πληρώματος

- α) Το μέλος πληρώματος είναι υπεύθυνο για την εκτέλεση, κατά τον ενδεδειγμένο τρόπο, των καθηκόντων του, τα οποία:
1. σχετίζονται με την ασφάλεια του αεροπλάνου και των επιβαίνόντων του· και
 2. καθορίζονται στις οδηγίες και τις διαδικασίες που διατυπώνονται στο εγχειρίδιο λειτουργίας.

- β) Το μέλος πληρώματος οφείλει:
1. να αναφέρει στον κυβερνήτη κάθε έλλειψη, βλάβη, δυσλειτουργία ή ελάττωμα το οποίο θεωρεί ότι μπορεί να επηρεάσει την πτητική ικανότητα ή την ασφαλή λειτουργία του αεροπλάνου και των συστημάτων έκτακτης ανάγκης·
 2. να αναφέρει στον κυβερνήτη κάθε συμβάν το οποίο θέτει ή μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια της λειτουργίας·
 3. να χρησιμοποιεί τα συστήματα αναφοράς συμβάντων του αερομεταφορέα σύμφωνα με την OPS 1.037 στοιχείο α) σημείο 2. Σε όλες αυτές τις περιπτώσεις, αντίγραφο της (των) αναφοράς(-ών) πρέπει να διαβιβάζεται στον κυβερνήτη που ενέχεται στη συγκεκριμένη περίπτωση.
- γ) Το στοιχείο β) ουδόλως υποχρεώνει μέλος του πληρώματος να αναφέρει περιστατικό το οποίο έχει ήδη αναφέρει άλλο μέλος του πληρώματος.
- δ) Το μέλος πληρώματος δεν εκτελεί καθήκοντα σε αεροπλάνο:
1. εφόσον βρίσκεται υπό την επήρεια φαρμάκου το οποίο μπορεί να επηρεάσει τις ικανότητές του/της με τρόπο που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια·
 2. μετά από κατάδυση σε μεγάλος βάθος, εκτός εάν έχει παρέλθει εύλογο χρονικό διάστημα·
 3. μετά από αιμοδοσία, εκτός εάν έχει παρέλθει εύλογο χρονικό διάστημα·
 4. εφόσον δεν πληρούνται οι ισχύουσες ιατρικές απαιτήσεις ή εφόσον έχει την παραμικρή αμφιβολία για την ικανότητά του/της να εκτελέσει τα καθήκοντα που του/της έχουν ανατεθεί· ή
 5. εάν γνωρίζει ή υποπτεύεται ότι αισθάνεται κόπωση ή νιώθει ανίκανος(-η) για εργασία σε βαθμό που μπορεί να θέτει σε κίνδυνο την πτήση.
- ε) Το μέλος του πληρώματος υπόκειται στις ισχύουσες απαιτήσεις σχετικά με την κατανάλωση οιοπνεύματος οι οποίες θεσπίζονται από τον αερομεταφορέα και εγκρίνονται από την Αρχή· οι εν λόγω απαιτήσεις δεν είναι λιγότερο περιοριστικές από τις ακόλουθες:
1. απαγορεύεται η κατανάλωση οιοπνεύματος σε διάστημα μικρότερο των οκτώ ωρών πριν από την καθορισμένη ώρα παρουσίας για απασχόληση σε πτήση ή έναρξης επιφυλακής·
 2. το επίπεδο οιοπνεύματος στο αίμα να μην υπερβαίνει τα 0,2 τοις χιλίοις κατά την έναρξη της περιόδου εκτέλεσης των πτητικών καθηκόντων·
 3. απαγορεύεται η κατανάλωση οιοπνεύματος κατά την περίοδο εκτέλεσης των πτητικών καθηκόντων ή κατά τη διάρκεια της περιόδου επιφυλακής.
- στ) Ο κυβερνήτης:
1. είναι υπεύθυνος για την ασφάλεια όλων των μελών του πληρώματος, των επιβατών και του φορτίου επί του αεροπλάνου, από τη στιγμή της επιβίβασης του μέχρι την αναχώρησή του από το αεροπλάνο στο τέλος της πτήσης·
 2. είναι υπεύθυνος για τη λειτουργία και την ασφάλεια του αεροπλάνου 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 ή οι κινητήρες που χρησιμοποιούνται ως κύριες προωθητικές μονάδες·
 3. δύναται να δίνει όλες τις εντολές που θεωρεί απαραίτητες προκειμένου να εξασφαλίζεται η ασφάλεια του αεροπλάνου και των προσώπων ή των πραγμάτων που αυτό μεταφέρει·
 4. έχει το δικαίωμα να αποβιβάζει οποιοδήποτε πρόσωπο ή οποιοδήποτε μέρος του φορτίου, το οποίο, κατά τη γνώμη του/της, μπορεί να συνιστά ενδεχόμενο κίνδυνο για την ασφάλεια του αεροπλάνου ή των επιβατών του·
 5. δεν επιτρέπει τη μεταφορά στο αεροπλάνο προσώπου το οποίο φαίνεται να βρίσκεται υπό την επήρεια οιοπνευματώδων ποτών ή нарκωτικών σε βαθμό που μπορεί να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια του αεροπλάνου ή των επιβατών του·
 6. έχει το δικαίωμα να αρνηθεί τη μεταφορά μη αποδεκτών επιβατών, προσώπων που έχουν απελαθεί ή τελούν υπό κράτηση, εάν η μεταφορά τους συνιστά κίνδυνο για την ασφάλεια του αεροπλάνου ή των επιβατών του·
 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 επείγουσας ανάγκης·
 8. εξασφαλίζει ότι όλες οι επιχειρησιακές διαδικασίες και οι πίνακες ελέγχου τηρούνται σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας·

9. δεν επιτρέπει σε κανένα μέλος του πληρώματος να εκτελεί οποιαδήποτε δραστηριότητα στη διάρκεια της απογείωσης, της αρχικής ανόδου, της τελικής προσέγγισης και της προσγείωσης, εκτός εάν η εκτέλεση των καθηκόντων αυτών απαιτείται για την ασφαλή λειτουργία του αεροπλάνου·
10. δεν επιτρέπει:
- i) να καθίσταται ανενεργός, να τίθεται εκτός λειτουργίας ή να εξαλείφονται τα δεδομένα του καταγραφέα στοιχείων πτήσεως κατά τη διάρκεια της πτήσης ούτε επιτρέπει να εξαλείφονται τα καταγεγραμμένα στοιχεία μετά την πτήση στην περίπτωση ατυχήματος ή συμβάντος για το οποίο υφίσταται υποχρέωση αναφοράς·
 - ii) να απενεργοποιείται ή να εξαλείφονται τα δεδομένα του καταγραφέα συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης κατά τη διάρκεια της πτήσης, εκτός εάν πιστεύει ότι τα καταγεγραμμένα δεδομένα, τα οποία διαφορετικά θα εξαλείφονταν αυτομάτως, πρέπει να διατηρηθούν για τη διερεύνηση συμβάντος ή ατυχήματος, ούτε επιτρέπει τη χειροκίνητη εξάλειψη καταγεγραμμένων δεδομένων κατά τη διάρκεια ή μετά την πτήση στην περίπτωση ατυχήματος ή συμβάντος για το οποίο υφίσταται υποχρέωση αναφοράς·
11. αποφασίζει εάν θα αποδεχθεί αεροπλάνο με επιχειρησιακής φύσεως δυσλειτουργίες, οι οποίες επιτρέπονται από τον κατάλογο παρεκκλίσεων από τη διαμόρφωση (CDL) ή τον ΠΕΕ· και
12. εξασφαλίζει ότι έχει εκτελεστεί η προ της εκτέλεσης της πτήσεως επιθεώρηση.
- ζ) Ο κυβερνήτης, σε περίπτωση κατάστασης έκτακτης ανάγκης που απαιτεί άμεση λήψη απόφασης και δράση, προβαίνει σε οποιαδήποτε ενέργεια κρίνει απαραίτητη σύμφωνα με τις περιστάσεις. Στις περιπτώσεις αυτές μπορεί να παρεκκλίνει από τους κανόνες, τις διαδικασίες επιχειρησιακής λειτουργίας και τις μεθόδους προς το συμφέρον της ασφάλειας.

OPS 1.090

Εξουσία του κυβερνήτη

Ο αερομεταφορέας λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα ώστε να εξασφαλίζεται ότι όλα τα άτομα που επιβαίνουν στο αεροπλάνο υπακούουν σε όλες τις νόμιμες εντολές που δίνονται από τον κυβερνήτη προς εξασφάλιση της ασφάλειας του αεροπλάνου και των προσώπων ή των πραγμάτων που αυτό μεταφέρει.

OPS 1.095

Εξουσιοδότηση για την τροχοδρόμηση αεροπλάνου

Ο αερομεταφορέας λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι αεροπλάνο υπό την ευθύνη του δεν τροχοδρομεί στην επιφάνεια κίνησης αεροδρομίου από άτομο που δεν είναι μέλος του πληρώματος πτήσης, εκτός εάν αυτό το άτομο που χειρίζεται τα χειριστήρια πτήσης:

1. έχει λάβει σχετική εξουσιοδότηση από τον αερομεταφορέα ή από εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του και είναι σε θέση:
 - i) να θέσει το αεροπλάνο σε τροχοδρόμηση·
 - ii) να χρησιμοποιεί το ραδιοτηλέφωνο· και
2. έχει λάβει οδηγίες σχετικά με τα 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 είναι σε θέση να ανταποκρίνεται στα πρότυπα λειτουργίας που απαιτούνται για την ασφαλή κίνηση του αεροπλάνου στο αεροδρόμιο.

OPS 1.100

Άδεια εισόδου στο θάλαμο διακυβέρνησης

- α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να διασφαλίζει ότι κανένα άτομο δεν εισέρχεται ή μεταφέρεται εντός του θαλάμου διακυβέρνησης, 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 αρχή που είναι αρμόδια για την πιστοποίηση, τη χορήγηση άδειας ή την επιθεώρηση, εφόσον τούτο απαιτείται στο πλαίσιο της εκτέλεσης των επίσημων καθηκόντων του· ή
 3. η είσοδος και η μεταφορά του επιτρέπεται σύμφωνα με τις οδηγίες που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.

- β) Ο κυβερνήτης διασφαλίζει ότι:
1. προς το συμφέρον της ασφάλειας, η είσοδος στο θάλαμο διακυβέρνησης δεν αποσπά την προσοχή ή/και δεν παρεμποδίζει την πτητική λειτουργία· και
 2. όλα τα άτομα που μεταφέρονται στο θάλαμο διακυβέρνησης ενημερώνονται σχετικά με τις σχετικές διαδικασίες ασφάλειας.
- γ) Ο κυβερνήτης φέρει την ευθύνη της τελικής απόφασης σχετικά με την είσοδο στο θάλαμο διακυβέρνησης.

OPS 1.105

Μη εγκεκριμένη μεταφορά

Ο αερομεταφορέας λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι κανένα άτομο δεν κρύβεται ούτε κρύβει φορτίο επί του αεροπλάνου.

OPS 1.110

Φορητές ηλεκτρονικές συσκευές

Ο αερομεταφορέας δεν επιτρέπει σε κανένα άτομο να χρησιμοποιεί –και λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα ώστε να εξασφαλίζεται ότι κανένα άτομο δεν χρησιμοποιεί επί του αεροπλάνου– φορητή ηλεκτρονική συσκευή που μπορεί να επηρεάσει δυσμενώς τις επιδόσεις των συστημάτων και του εξοπλισμού του αεροπλάνου.

OPS 1.115

Οινοπνευματώδη ποτά και ναρκωτικά

Ο αερομεταφορέας δεν επιτρέπει σε κανένα άτομο να επιβιβασθεί ή να παραμείνει, και λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα ώστε να εξασφαλίζεται ότι κανένα άτομο δεν εισέρχεται ούτε παραμένει σε αεροπλάνο, εφόσον βρίσκεται υπό την επίρεια οινοπνευματωδών ποτών ή ναρκωτικών σε βαθμό που μπορεί να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια του αεροπλάνου ή των επιβατών του.

OPS 1.120

Διακύβευση της ασφάλειας

Ο αερομεταφορέας λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα ώστε να εξασφαλίζεται ότι κανένα πρόσωπο δεν ενεργεί απερίσκεπτα ή απρόσεκτα, ούτε παραλείπει να ενεργήσει:

1. κατά τρόπο που να θέτει σε κίνδυνο το αεροπλάνο ή οποιοδήποτε πρόσωπο που επιβαίνει σε αυτό·
2. κατά τρόπο που να προκαλέσει κίνδυνο ή να επιτρέψει τη δημιουργία συνθηκών κινδύνου σε οποιοδήποτε πρόσωπο ή περιουσία.

OPS 1.125

Έγγραφα φερόμενα επί του αεροπλάνου

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι σε κάθε πτήση βρίσκονται επί του αεροπλάνου τα ακόλουθα έγγραφα ή αντίγραφα αυτών:
1. το πιστοποιητικό νηολόγησης·
 2. το πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας·
 3. το πρωτότυπο ή αντίγραφο του πιστοποιητικού θορύβου (εάν υπάρχει), καθώς και μετάφρασή του στα αγγλικά εφόσον έχει παρασχεθεί από την αρμόδια για την έκδοση του πιστοποιητικού θορύβου αρχή·
 4. το πρωτότυπο ή αντίγραφο του πιστοποιητικού αερομεταφορέα·
 5. την άδεια σταθμού αεροσκάφους· και
 6. το πρωτότυπο ή αντίγραφο του πιστοποιητικού(-ών) ασφάλισης αστικής ευθύνης έναντι τρίτων.
- β) Κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης, στο πλαίσιο κάθε πτήσης, μεταφέρει μία έγκυρη άδεια πληρώματος με κατάλληλη βαθμολογία(-ες) για το σκοπό της πτήσης.

OPS 1.130

Εγχειρίδια φερόμενα επί του αεροπλάνου

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

1. Τα ισχύοντα μέρη του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας που αφορούν τα καθήκοντα του πληρώματος, μεταφέρονται σε κάθε πτήση.
2. Τα μέρη εκείνα του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας που απαιτούνται για τη πραγματοποίηση μιας πτήσης, είναι εύκολα προσιτά στο πλήρωμα πάνω στο αεροπλάνο.
3. Επί του αεροπλάνου βρίσκεται το ισχύον εγχειρίδιο πτήσεως αεροπλάνου, εκτός εάν η Αρχή έχει αποδεχτεί ότι το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας που καθορίζεται στο μέρος Β του προσαρτήματος 1 της OPS 1.1045 περιέχει συναφείς πληροφορίες για το αεροπλάνο αυτό.

OPS 1.135

Συμπληρωματικές πληροφορίες και έντυπα που πρέπει να φέρει το αεροπλάνο

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, πέραν από τα έγγραφα και τα εγχειρίδια που καθορίζονται στις OPS 1.125 και OPS 1.130, βρίσκονται σε κάθε πτήση επί του αεροσκάφους οι ακόλουθες πληροφορίες και τα ακόλουθα έντυπα, σχετικά με τον τύπο και την περιοχή πτητικής λειτουργίας:
1. το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης που περιέχει τουλάχιστον τις πληροφορίες που απαιτούνται από την OPS 1.1060·
 2. το τεχνικό μητρώο αεροπλάνου που περιέχει τουλάχιστον τις πληροφορίες που απαιτούνται στο μέρος Μ, παράγραφος Μ.Α. 306·
 3. λεπτομέρειες του υποβληθέντος σχεδίου πτήσης εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας·
 4. κατάλληλη τεκμηρίωση ενημέρωσης περί αγγελίας NOTAM/AIS·
 5. κατάλληλες μετεωρολογικές πληροφορίες·
 6. τεκμηρίωση βάρους και ζυγοστάθμισης όπως καθορίζεται στο τμήμα I·
 7. κοινοποίηση ειδικών κατηγοριών επιβατών όπως προσωπικό ασφαλείας, εάν δεν θεωρείται ως πλήρωμα, ανάπηρα άτομα, μη αποδεκτοί επιβάτες, απελαθέντες και προφυλακισμένα πρόσωπα·
 8. κοινοποίηση ειδικών φορτίων που περιέχουν επικίνδυνα αγαθά συμπεριλαμβανομένων γραπτών πληροφοριών για τον κυβερνήτη, όπως ορίζεται στην OPS 1.1215 στοιχείο δ)·
 9. ισχύοντες χάρτες αεροπλοΐας και τοπογραφικοί καθώς και συναφή έγγραφα, κατά την OPS 1.290 στοιχείο β) σημείο 7·
 10. κάθε άλλη τεκμηρίωση που ενδέχεται να απαιτηθεί από τα κράτη που ενέχονται στη συγκεκριμένη πτήση, όπως ονομαστική κατάσταση φορτίου, ονομαστική κατάσταση επιβατών κ.λπ.· και
 11. έντυπα για τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις υποβολής αναφοράς της Αρχής και του αερομεταφορέα.
- β) Η Αρχή μπορεί να επιτρέψει να μεταφέρονται σε μη έντυπη μορφή οι πληροφορίες που καθορίζονται λεπτομερώς με το στοιχείο α) ανωτέρω ή τμήματα αυτού. Πρέπει να διασφαλίζεται αποδεκτό επίπεδο δυνατότητας πρόσβασης και χρήσης και αξιοπιστίας.

OPS 1.140

Πληροφορίες που τηρούνται στο έδαφος

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

Τουλάχιστον κατά τη διάρκεια κάθε πτήσης ή σειράς πτήσεων:

- i) οι πληροφορίες που αφορούν την πτήση και είναι κατάλληλες για τον συγκεκριμένο τύπο της πτητικής λειτουργίας, τηρούνται στο έδαφος· και
- ii) οι πληροφορίες τηρούνται έως ότου παραχθούν αντίγραφα στο χώρο στον οποίο θα αποθηκευτούν, σύμφωνα με την OPS 1.1065· ή, εάν αυτό δεν είναι εφικτό,
- iii) οι ίδιες πληροφορίες μεταφέρονται σε ένα πυρίμαχο δοχείο στο αεροπλάνο.

- β) Οι πληροφορίες που καθορίζει το στοιχείο α) ανωτέρω περιλαμβάνουν:
1. αντίγραφο του επιχειρησιακού σχεδίου πτήσης, όπου ενδεικνύται·
 2. αντίγραφο του αντίστοιχου μέρους (των αντίστοιχων μερών) του τεχνικού μητρώου του αεροπλάνου·
 3. συγκεκριμένη τεκμηρίωση αγγελίας (NOTAM) περί διαδρομής εάν συνταχθεί ειδικά από τον αερομεταφορέα·
 4. τεκμηρίωση βάρους και ζυγοστάθμισης, εφόσον απαιτείται (παραπομπή στην OPS 1.625)· και
 5. κοινοποίηση ειδικών φορτίων.

OPS 1.145

Εξουσία επιθεώρησης

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε εξουσιοδοτημένο από την Αρχή πρόσωπο, μπορεί ανά πάσα στιγμή να επιβιβάζεται και να συμμετέχει σε πτήση οποιουδήποτε αεροπλάνου το οποίο εκτελεί πτητική λειτουργία σύμφωνα με πιστοποιητικό αερομεταφορέα που έχει εκδοθεί από την Αρχή αυτή και να εισέλθει και να παραμείνει στο θάλαμο διακυβέρνησης, υπό την προϋπόθεση ότι ο κυβερνήτης μπορεί να αρνηθεί πρόσβαση στο θάλαμο διακυβέρνησης εάν, κατά την κρίση του, με αυτό τον τρόπο διακυβεύεται η ασφάλεια του αεροπλάνου.

OPS 1.150

Προσκόμιση εγγράφων και αρχείων

- α) Ο αερομεταφορέας:
1. επιτρέπει, σε οποιοδήποτε εξουσιοδοτημένο από την Αρχή πρόσωπο, να έχει πρόσβαση στα έγγραφα και αρχεία που αφορούν τις πτητικές λειτουργίες ή τη συντήρηση· και
 2. εφόσον το ζητήσει η Αρχή, προσκομίζει όλα τα εν λόγω έγγραφα και αρχεία, εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος.
- β) Ο κυβερνήτης, εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος από τη στιγμή που του ζητηθεί από ένα πρόσωπο εξουσιοδοτημένο από την Αρχή, προσκομίζει στο πρόσωπο αυτό τα έγγραφα που πρέπει να φέρει το αεροπλάνο.

OPS 1.155

Τήρηση εγγράφων

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

1. Όλα τα πρωτότυπα έγγραφα, ή αντίγραφα αυτών, που πρέπει να τηρεί, τηρούνται για το απαιτούμενο χρονικό διάστημα ακόμα κι αν παύσει να έχει την ιδιότητα του αερομεταφορέα του αεροπλάνου.
2. Εφόσον ένα μέλος του πληρώματος, σε σχέση με το οποίο αερομεταφορέας διαθέτει αρχείο καθηκόντων, περιόδου απασχόλησης και ανάπαυσης, καθίσταται μέλος του πληρώματος άλλου αερομεταφορέα, το εν λόγω αρχείο παραχωρείται στον νέο αερομεταφορέα.

OPS 1.160

Τήρηση, προσκόμιση και χρήση καταχωρίσεων καταγραφέα στοιχείων πτήσης

- α) Τήρηση καταχωρίσεων:
1. Μετά από ένα ατύχημα, ο αερομεταφορέας ενός αεροπλάνου το οποίο φέρει καταγραφέα στοιχείων πτήσης τηρεί, στο βαθμό που είναι εφικτό, τα πρωτότυπα καταγεγραμμένα δεδομένα που αφορούν το εν λόγω ατύχημα, όπως τηρούνται από τον καταγραφέα για διάστημα 60 ημερών εκτός εάν η ανακριτική αρχή δώσει άλλες οδηγίες.
 2. Πλην προγενέστερης άδειας χορηγηθείσας από την Αρχή, μετά από συμβάν που υπόκειται σε υποχρεωτική αναφορά, ο αερομεταφορέας ενός αεροπλάνου το οποίο φέρει καταγραφέα στοιχείων πτήσης τηρεί, στο βαθμό που είναι εφικτό, τα πρωτότυπα καταγεγραμμένα δεδομένα που αφορούν το εν λόγω ατύχημα, όπως τηρούνται από τον καταγραφέα για διάστημα 60 ημερών εκτός εάν η ανακριτική αρχή δώσει άλλες οδηγίες.
 3. Επιπλέον, όταν η Αρχή αποφασίσει σχετικά, ο αερομεταφορέας ενός αεροπλάνου το οποίο φέρει καταγραφέα στοιχείων πτήσης διατηρεί τα αρχικά καταγεγραμμένα δεδομένα για διάστημα 60 ημερών εκτός εάν η ανακριτική αρχή δώσει άλλες οδηγίες.

4. Όταν το αεροπλάνο απαιτείται να φέρει καταγραφέα στοιχείων πτήσης, ο αερομεταφορέας του αεροπλάνου αυτού:
- i) αποθηκεύει τις μαγνητοφωνήσεις για την απαιτούμενη κατά OPS 1.715, 1.720 και 1.725 περίοδο πτητικής λειτουργίας, με εξαίρεση ότι, για σκοπούς δοκιμής και συντήρησης καταγραφών στοιχείων πτήσης, μπορεί να διαγραφεί έως και μία ώρα του παλαιότερα καταγεγραμμένου υλικού τη στιγμή της δοκιμής και
 - ii) τηρεί ένα έγγραφο, το οποίο περιέχει τις πληροφορίες που απαιτούνται για την ανάκτηση και τη μετατροπή των αποθηκευμένων δεδομένων σε τεχνικές μονάδες.
- β) Προσκόμιση καταχωρίσεων
- Ο αερομεταφορέας αεροπλάνου το οποίο φέρει καταγραφέα στοιχείων πτήσης κοινοποιεί οιαδήποτε διαθέσιμη ή διατηρηθείσα καταχώριση του καταγραφέα, εφόσον του ζητηθεί από την Αρχή, εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος.
- γ) Χρήση καταχωρίσεων
1. Οι καταχωρίσεις του καταγραφέα συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης δεν μπορούν να χρησιμοποιούνται για σκοπούς άλλους από τη διερεύνηση ενός ατυχήματος ή συμβάντος για το οποίο υφίσταται υποχρέωση αναφοράς παρά μόνον εφόσον συναινούν όλα τα ενδιαφερόμενα μέλη πληρώματος.
 2. Οι καταχωρίσεις του καταγραφέα στοιχείων πτήσης δεν μπορούν να χρησιμοποιούνται για σκοπούς άλλους από τη διερεύνηση ενός ατυχήματος ή συμβάντος, για το οποίο υφίσταται υποχρέωση αναφοράς, παρά μόνο όταν τα εν λόγω αρχεία:
 - i) χρησιμοποιούνται από τον αερομεταφορέα μόνο για σκοπούς πτητικής ικανότητας ή συντήρησης, ή
 - ii) αποχαρακτηριστούν, ή
 - iii) γνωστοποιούνται μέσω ασφαλών διαδικασιών.

OPS 1.165

Μίσθωση

- α) Ορολογία
- Οι όροι που χρησιμοποιούνται στην παρούσα παράγραφο έχουν την εξής έννοια:
1. Μίσθωση υπό όρους (dry lease): όταν το αεροπλάνο χρησιμοποιείται σύμφωνα με το πιστοποιητικό αερομεταφορέα του μισθωτή.
 2. Πλήρης εκμίσθωση (wet lease): όταν το αεροπλάνο χρησιμοποιείται σύμφωνα με το πιστοποιητικό αερομεταφορέα του εκμισθωτή.
- β) Μίσθωση αεροπλάνων μεταξύ κοινοτικών αερομεταφορέων
1. Πλήρης εκμίσθωση. Ο κοινοτικός αερομεταφορέας που παρέχει αεροπλάνο και πλήρες πλήρωμα σε άλλον κοινοτικό αερομεταφορέα, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, περί εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων (*), και διατηρεί όλες τις αρμοδιότητες και ευθύνες που καθορίζονται στο τμήμα Γ, παραμένει ο αερομεταφορέας του αεροπλάνου.
 2. Όλες οι μισθώσεις εκτός από την πλήρη εκμίσθωση
 - i) Με εξαίρεση των διατάξεων του στοιχείου β) σημείο 1 ανωτέρω, ο κοινοτικός αερομεταφορέας που χρησιμοποιεί αεροπλάνο άλλου αερομεταφορέα ή παρέχει αεροπλάνο σε άλλον κοινοτικό αερομεταφορέα, πρέπει να λαμβάνει προηγουμένως έγκριση για τη χρησιμοποίησή του από την αντίστοιχη Αρχή του. Κάθε όρος που αποτελεί μέρος της έγκρισης αυτής πρέπει να περιλαμβάνεται στη μισθωτήρια σύμβαση.
 - ii) Τα στοιχεία εκείνα των μισθωτηρίων συμβάσεων που εγκρίνονται από την Αρχή, πλην των μισθωτηρίων συμβάσεων στις οποίες εμπλέκονται αεροπλάνο και πλήρες πλήρωμα και δεν επιδώκεται καμία μεταβίβαση αρμοδιοτήτων ή ευθυνών, πρέπει όλα να θεωρούνται, σε σχέση με το μισθωμένο αεροπλάνο, ως τροποποιήσεις του πιστοποιητικού αερομεταφορέα σύμφωνα με το οποίο πρόκειται να πραγματοποιηθούν οι πτήσεις.

(*) ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 1.

γ) Μίσθωση αεροπλάνων μεταξύ κοινοτικού αερομεταφορέα και οποιουδήποτε άλλου νομικού προσώπου που δεν είναι κοινοτικός αερομεταφορέας

1. Μίσθωση υπό όρους (dry lease-in)

- i) Ο κοινοτικός αερομεταφορέας δεν μισθώνει υπό όρους αεροπλάνο από νομικό πρόσωπο άλλο από κοινοτικό αερομεταφορέα, εκτός εάν υπάρχει έγκριση της Αρχής. Κάθε όρος που αποτελεί μέρος της έγκρισης αυτής πρέπει να περιλαμβάνεται στη μισθωτήρια σύμβαση.
- ii) Ο κοινοτικός αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, σε σχέση με αεροπλάνα που μισθώνονται υπό όρους, κάθε απόκλιση από τις απαιτήσεις που καθορίζονται στα τμήματα IA, IB, ή/και την OPS 1.005 στοιχείο β), κοινοποιείται στην Αρχή και είναι αποδεκτή από την τελευταία.

2. Πλήρης μίσθωση (wet lease-in)

- i) Ο κοινοτικός αερομεταφορέας δεν μισθώνει πλήρως αεροπλάνο από νομικό πρόσωπο που δεν είναι άλλος κοινοτικός αερομεταφορέας, χωρίς την έγκριση της Αρχής.
- ii) Ο κοινοτικός αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, σχετικά με τα αεροπλάνα που μισθώνονται πλήρως:
 - A) Τα πρότυπα ασφαλείας του εκμισθωτή, όσον αφορά τη συντήρηση και την πτητική λειτουργία, είναι αντίστοιχα με εκείνα που ορίζονται από τον παρόντα κανονισμό.
 - B) Ο εκμισθωτής είναι αερομεταφορέας που κατέχει πιστοποιητικό αερομεταφορέα το οποίο έχει εκδοθεί από συμβαλλόμενο κράτος της Συμβάσεως του Σικάγου.
 - Γ) Το αεροπλάνο διαθέτει το σύνθηδες πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας, το οποίο έχει εκδοθεί σύμφωνα με το παράρτημα 8 του ΔΟΠΑ (ICAO). Τα συνήθη πιστοποιητικά πτητικής ικανότητας που εκδίδονται από κράτος μέλος διαφορετικό από το κράτος που είναι υπεύθυνο για την έκδοση πιστοποιητικού αερομεταφορέα (ΠΑ), γίνονται δεκτά χωρίς να εμφανίζεται τότε εκδόθηκαν σύμφωνα με το μέρος 21.
 - Δ) Συμμορφώνονται προς κάθε απαίτηση που έχει επιβληθεί από την Αρχή του μισθωτή.

3. Εκμίσθωση υπό όρους (dry lease-out)

Οποιοσδήποτε κοινοτικός αερομεταφορέας μπορεί να εκμισθώνει υπό όρους αεροπλάνο για σκοπούς εμπορικής αερομεταφοράς σε οποιονδήποτε αερομεταφορέα κράτους που έχει υπογράψει τη Σύμβαση του Σικάγου, με την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι ακόλουθοι όροι:

- A) Η Αρχή έχει εξαιρέσει τον αερομεταφορέα από τις σχετικές διατάξεις του μέρους 1 της OPS και, μετά τη γραπτή αποδοχή από την αλλοδαπή ρυθμιστική αρχή της ευθύνης για την επίβλεψη της συντήρησης και της πτητικής λειτουργίας του (των) αεροπλάνου(-ων), έχει αφαιρέσει το αεροπλάνο από το ΠΑ του.
- B) Το αεροπλάνο συντηρείται σύμφωνα με εγκεκριμένο πρόγραμμα συντήρησης.

4. Πλήρης εκμίσθωση (wet lease-out)

Ο κοινοτικός αερομεταφορέας που παρέχει αεροπλάνο και πλήρες πλήρωμα σε άλλο νομικό πρόσωπο, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92, και διατηρεί όλες τις αρμοδιότητες και ευθύνες που καθορίζονται στο τμήμα Γ, παραμένει ο αερομεταφορέας του αεροπλάνου.

Προσάρτημα 1 της OPS 1.005 στοιχείο α)

Λειτουργίες αεροσκαφών επιδόσεων κατηγορίας Β

α) Ορολογία

1. Λειτουργίες από Α σε Α: η απογείωση και η προσγείωση γίνονται στον ίδιο τόπο.
2. Λειτουργίες από Α σε Β: η απογείωση και η προσγείωση γίνονται σε διαφορετικούς τόπους.
3. Νύκτα: οι ώρες μεταξύ του τέλους του αστικού λυκόφωτος και της αρχής του αστικού λυκαυγούς ή οιοδήποτε άλλο διάστημα μεταξύ της δύσης και της ανατολής του ηλίου, το οποίο μπορεί να οριστεί από την κατάλληλη αρχή.

- β) Οι λειτουργίες στις οποίες εφαρμόζεται το παρόν προσάρτημα, μπορούν να διεξάγονται σύμφωνα με τις ακόλουθες, πιο περιορισμένες απαιτήσεις.
1. OPS 1.035 — Σύστημα ποιοτικού ελέγχου: Στην περίπτωση πολύ μικρού αερομεταφορέα, τη θέση του διευθυντή ποιοτικού ελέγχου μπορεί να καταλαμβάνει διορισθείς κάτοχος της θέσης εάν χρησιμοποιούνται εξωτερικοί ελεγκτές. Αυτό ισχύει επίσης στις περιπτώσεις που ο υπόλογος διευθυντής καταλαμβάνει μία ή περισσότερες από τις ορισθείσες θέσεις.
 2. Προς συμπλήρωση.
 3. OPS 1.075 — Μέθοδοι μεταφοράς προσώπων: Δεν απαιτείται για πτητικές λειτουργίες VFR μονοκινητήριων αεροπλάνων.
 4. OPS 1.100 — Άδεια εισόδου στο θάλαμο διακυβέρνησης:
 - i) ο αερομεταφορέας πρέπει να θεσπίζει κανόνες για τη μεταφορά επιβατών σε θέση χειριστή
 - ii) ο κυβερνήτης πρέπει να διασφαλίζει ότι:
 - A) η μεταφορά επιβατών σε θέση χειριστή δεν αποσπά την προσοχή ή/και την παρέμβαση στη λειτουργία της πτήσης·
 - B) ο επιβάτης που καταλαμβάνει θέση χειριστή έχει εξοικειωθεί με τους σχετικούς περιορισμούς και τις διαδικασίες ασφάλειας.
 5. OPS 1.105 — Μη εγκεκριμένη μεταφορά: Δεν απαιτείται για πτητικές λειτουργίες VFR μονοκινητήριων αεροπλάνων.
 6. OPS 1.135 — Συμπληρωματικές πληροφορίες και έντυπα που πρέπει να φέρει το αεροπλάνο:
 - i) Για λειτουργίες VFR μονοκινητήριων αεροπλάνων από Α σε Α κατά τη διάρκεια της ημέρας, το αεροπλάνο δεν χρειάζεται να φέρει τα ακόλουθα έγγραφα:
 - A) επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης·
 - B) τεχνικό μητρώο αεροπλάνου·
 - Γ) τεκμηρίωση ενημέρωσης περί αγγελίας NOTAM/AIS·
 - Δ) μετεωρολογικές πληροφορίες·
 - Ε) κοινοποίηση ειδικών κατηγοριών επιβατών κ.λπ.ΣΤ) γνωστοποίηση ειδικών φορτίων, συμπεριλαμβανομένων των επικίνδυνων εμπορευμάτων κ.λπ.
 - ii) Για λειτουργίες VFR μονοκινητήριων αεροπλάνων από Α σε Β κατά τη διάρκεια της ημέρας, το αεροπλάνο δεν χρειάζεται να φέρει την κοινοποίηση ειδικών κατηγοριών επιβατών της OPS 1.135 στοιχείο α) σημείο 7.
 - iii) Για λειτουργίες VFR από Α σε Β κατά τη διάρκεια της ημέρας, το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης μπορεί να έχει απλουστευμένη μορφή και πρέπει να ανταποκρίνεται στις ανάγκες του είδους λειτουργίας.
 7. OPS 1.215 — Χρησιμοποίηση εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας: Για λειτουργίες VFR μονοκινητήριων αεροπλάνων κατά τη διάρκεια της ημέρας διατηρείται η μη υποχρεωτική επαφή με υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας στον βαθμό που ενδείκνυται βάσει της φύσεως της λειτουργίας. Πρέπει να εξασφαλίζονται υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης σύμφωνα με την OPS 1.300.
 8. OPS 1.225 — Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου: Για λειτουργίες VFR, τα συνήθη ελάχιστα πτητικής λειτουργίας VFR κανονικά ανταποκρίνονται σε αυτή την απαίτηση. Όπου είναι απαραίτητο, ο αερομεταφορέας προσδιορίζει πρόσθετες απαιτήσεις λαμβάνοντας υπόψη παράγοντες όπως η ραδιοκάλυψη, το έδαφος, η φύση των περιοχών για την απογείωση και την προσγείωση, οι συνθήκες πτήσης και οι δυνατότητες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας.
 9. OPS 1.235 — Διαδικασίες μείωσης θορύβου: Δεν ισχύει για πτητικές λειτουργίες VFR μονοκινητήριων αεροπλάνων.
 10. OPS 1.240 — Διαδρομές και περιοχές επιχειρησιακής λειτουργίας:

Το στοιχείο α) σημείο 1, δεν ισχύει για λειτουργίες VFR μονοκινητήριων αεροπλάνων από Α σε Α κατά τη διάρκεια της ημέρας.

11. OPS 1.250 — Θέσπιση ελάχιστων απόλυτων υψών πτήσης:

Για λειτουργίες VFR κατά τη διάρκεια της ημέρας, η απαίτηση αυτή ισχύει ως εξής: Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι οι λειτουργίες πραγματοποιούνται μόνο σε διαδρομές ή σε περιοχές στις οποίες μπορεί να διατηρείται ασφαλώς η απελευθέρωση εμποδίων και λαμβάνει υπόψη παράγοντες όπως η θερμοκρασία, το έδαφος, οι δυσμενείς μετεωρολογικές συνθήκες (π.χ. σοβαρές αναταράξεις και καθοδικά ρεύματα αέρα, διορθώσεις για αποκλίσεις θερμοκρασίας και πίεσης από πρότυπες τιμές).

12. OPS 1.255 — Πολιτική καυσίμων:

i) Για πτήσεις από Α σε Α: Ο αερομεταφορέας προσδιορίζει το ελάχιστο καύσιμο στο οποίο πρέπει να τερματίζεται μία πτήση. Αυτό το ελάχιστο καύσιμο, το τελικό απόθεμα, δεν πρέπει να είναι λιγότερο από την ποσότητα που χρειάζεται για πτήση διάρκειας 45 λεπτών.

ii) Για πτήσεις από Α σε Β: Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ο προ πτήσεως υπολογισμός των χρησιμοποιήσιμων καυσίμων που απαιτούνται για μία πτήση περιλαμβάνει:

Α) τα καύσιμα τροχοδρόμησης: καύσιμα που καταναλώνονται πριν από την απογείωση, εάν είναι σημαντική ποσότητα·

Β) τα καύσιμα ταξιδιού: καύσιμα για την άφιξη στον προορισμό·

Γ) εφεδρικά καύσιμα:

1. καύσιμα εκτάκτου ανάγκης:

τα καύσιμα δεν είναι λιγότερα από το 5 % των προβλεπόμενων καυσίμων ταξιδιού για το υπόλοιπο της πτήσης· και

2. τελικά εφεδρικά καύσιμα:

καύσιμα για πρόσθετη πτήση 45 λεπτών (κινητήρες εμβόλων) ή 30 λεπτών (στροβιλοκινητήρες)·

Δ) καύσιμα εναλλαγής:

καύσιμα για την άφιξη σε εναλλακτικό προορισμό, εάν απαιτείται εναλλακτικός προορισμός·

Ε) πρόσθετα καύσιμα:

καύσιμα τα οποία μπορεί να ζητήσει ο κυβερνήτης πέραν των απαιτούμενων κατά τα στοιχεία Α) έως Δ) ανωτέρω.

13. OPS 1.265 — Μεταφορά μη αποδεκτών επιβατών, προσώπων που έχουν απελαθεί ή τελούν υπό κράτηση: Για λειτουργίες VFR μονοκινητήριων αεροπλάνων και εφόσον δεν υπάρχει πρόθεση μεταφοράς μη αποδεκτών επιβατών, προσώπων που έχουν απελαθεί ή τελούν υπό κράτηση, δεν απαιτείται από τον αερομεταφορέα να θεσπίζει διαδικασίες για τη μεταφορά επιβατών αυτού του είδους.

14. OPS 1.280 — Θέσεις επιβατών: Δεν ισχύει για λειτουργίες VFR μονοκινητήριων αεροπλάνων.

15. OPS 1.285 — Ενημέρωση των επιβατών: Η επίδειξη και η ενημέρωση θα παρέχεται αναλόγως των αναγκών και του είδους της λειτουργίας. Για λειτουργίες μονομελούς πληρώματος, δεν είναι δυνατό να ανατίθενται στον/στην πιλότο καθήκοντα που θα τον/την αποσπούν από τα καθήκοντα πτητικής λειτουργίας.

16. OPS 1.290 — Προετοιμασία πτήσης:

i) Επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης για λειτουργίες από Α σε Α: Δεν απαιτείται.

ii) Για λειτουργίες VFR από Α σε Β κατά τη διάρκεια της ημέρας: Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι για κάθε πτήση συμπληρώνεται απλουστευμένη μορφή επιχειρησιακού σχεδίου πτήσης που να ανταποκρίνεται στο είδος της λειτουργίας.

17. OPS 1.295 — Επιλογή αεροδρομίων:

Δεν ισχύει για λειτουργίες VFR. Οι αναγκαίες οδηγίες για τη χρήση αεροδρομίων και περιοχών για την απογείωση και την προσγείωση πρέπει να εκδίδονται παραπέμποντας στην OPS 1.220.

18. OPS 1.310 — Μέλη πληρώματος σε σταθμούς:

Για λειτουργίες VFR απαιτούνται οδηγίες για το ζήτημα αυτό μόνο εφόσον διεξάγονται λειτουργίες διμελούς πληρώματος.

19. OPS 1.375 — Διαχείριση καυσίμων κατά την πτήση:
- Το προσάρτημα 1 της OPS 1.375 δεν χρειάζεται να εφαρμόζεται σε λειτουργίες VFR μονοκινητήριων αεροπλάνων την ημέρα.
20. OPS 1.405 — Έναρξη και συνέχιση προσέγγισης:
- Δεν ισχύει για λειτουργίες VFR.
21. OPS 1.410 — Επιχειρησιακές διαδικασίες — Ύψος διασταύρωσης κατωφλίου:
- Δεν ισχύει για λειτουργίες VFR.
22. OPS 1.430 έως 1.460 και τα προσαρτήματά τους:
- Δεν ισχύει για λειτουργίες VFR.
23. OPS 1.530 — Απογείωση:
- i) Το στοιχείο α) ισχύει με την ακόλουθη προσθήκη: Η Αρχή μπορεί, σε κατά περίπτωση βάση, να δέχεται άλλα στοιχεία επιδόσεων που υποβάλλει ο αερομεταφορέας και βασίζονται στην επίδειξη ή/και σε τεκμηριωμένη εμπειρία. Τα στοιχεία α) και β) ισχύουν με την ακόλουθη προσθήκη: Εάν δεν μπορούν να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις της παρούσας παραγράφου λόγω φυσικών περιορισμών που σχετίζονται με την επέκταση του διαδρόμου και υπάρχει σαφές δημόσιο συμφέρον και ανάγκη για τη λειτουργία, η Αρχή μπορεί να δέχεται, σε κατά περίπτωση βάση, άλλα στοιχεία επιδόσεων, τα οποία δεν θα έρχονται σε σύγκρουση με το εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου όσον αφορά ειδικές διαδικασίες που υποβάλλει ο αερομεταφορέας και βασίζονται στην επίδειξη ή/και σε τεκμηριωμένη εμπειρία.
- ii) Ο αερομεταφορέας που επιθυμεί να προβεί σε λειτουργίες σύμφωνα με το στοιχείο i) πρέπει να διαθέτει προηγούμενη έγκριση της Αρχής που εκδίδει το Π.Α. Η εν λόγω έγκριση:
- A) προσδιορίζει τον τύπο του αεροπλάνου·
- B) προσδιορίζει τον τύπο της λειτουργίας·
- Γ) προσδιορίζει το/τα αεροδρόμιο/α και τους αντίστοιχους διαδρόμους·
- Δ) περιορίζει την απογείωση, η οποία πρέπει να γίνεται με VMC·
- E) προσδιορίζει τα προσόντα του πληρώματος· και
- ΣΤ) περιορίζεται στα αεροπλάνα του πρώτου πιστοποιητικού τύπου των οποίων εκδόθηκε για πρώτη φορά πριν από την 1η Ιανουαρίου 2005.
- iii) Η λειτουργία πρέπει να γίνεται δεκτή από το κράτος στο οποίο βρίσκεται το αεροδρόμιο.
24. OPS 1.535 — Αποφυγή εμποδίων απογείωσης — Πολυκινητήρια αεροπλάνα:
- i) Το στοιχείο α) σημεία 3, 4 και 5, το στοιχείο β) σημείο 2, το στοιχείο γ) σημεία 1 και 2 και το προσάρτημα δεν ισχύουν για λειτουργίες VFR κατά τη διάρκεια της ημέρας.
- ii) Για λειτουργίες IFR ή VFR κατά τη διάρκεια της ημέρας ισχύουν τα στοιχεία β) και γ) με τις ακόλουθες διαφοροποιήσεις:
- A) θεωρείται ότι υπάρχει δυνατότητα πλοήγησης εξ όψεως με καθοδήγηση πορείας όταν η ορατότητα πτήσης ανέρχεται τουλάχιστον σε 1 500 m·
- B) το μέγιστο απαιτούμενο πλάτος διαδρόμου είναι 300 m όταν η ορατότητα πτήσης είναι τουλάχιστον 1 500 m.
25. OPS 1.545 — Προσγείωση-Προορισμός και αεροδρόμια εναλλαγής:
- i) Η παράγραφος ισχύει με την ακόλουθη προσθήκη: Εάν δεν μπορούν να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις της παρούσας παραγράφου λόγω φυσικών περιορισμών που σχετίζονται με την επέκταση του διαδρόμου και υπάρχει σαφές δημόσιο συμφέρον και ανάγκη λειτουργικής αναγκαιότητας, η Αρχή μπορεί να δέχεται, σε κατά περίπτωση βάση, άλλα στοιχεία επιδόσεων, τα οποία δεν θα έρχονται σε σύγκρουση με το εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου, σχετικά με τις ειδικές διαδικασίες, τις οποίες υποβάλλει ο αερομεταφορέας και βασίζονται στην επίδειξη ή/και σε τεκμηριωμένη εμπειρία.
- ii) Ο αερομεταφορέας που επιθυμεί να προβεί σε λειτουργίες σύμφωνα με το στοιχείο i) πρέπει να διαθέτει προηγούμενη έγκριση της Αρχής που εκδίδει το Π.Α. Η εν λόγω έγκριση:
- A) προσδιορίζει τον τύπο του αεροπλάνου·
- B) προσδιορίζει τον τύπο της λειτουργίας·

- Γ) προσδιορίζει το/τα αεροδρόμιο/α και τους αντίστοιχους διαδρόμους·
- Δ) περιορίζει την τελική προσέγγιση και την προσγείωση, η οποία πρέπει να γίνεται με VMC·
- Ε) προσδιορίζει τα προσόντα του πληρώματος· και
- ΣΤ) περιορίζεται στα αεροπλάνα το πιστοποιητικό τύπου των οποίων εκδόθηκε για πρώτη φορά πριν από την 1η Ιανουαρίου 2005.
- iii) Η λειτουργία πρέπει να γίνεται δεκτή από το κράτος στο οποίο βρίσκεται το αεροδρόμιο.
26. OPS 1.550 — Προσγείωση-Ξηρός διάδρομος:
- i) Η παράγραφος ισχύει με την ακόλουθη προσθήκη: Εάν δεν μπορούν να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις της παρούσας παραγράφου λόγω φυσικών περιορισμών που σχετίζονται με την επέκταση του διαδρόμου και υπάρχει σαφές δημόσιο συμφέρον και ανάγκη λειτουργικής αναγκαιότητας, η Αρχή μπορεί να δέχεται, σε κατά περίπτωση βάση, άλλα στοιχεία επιδόσεων, τα οποία δεν θα έρχονται σε σύγκρουση με το εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου, σχετικά με τις ειδικές διαδικασίες, τις οποίες υποβάλλει ο αερομεταφορέας και βασίζονται στην επίδειξη ή/και σε τεκμηριωμένη εμπειρία.
- ii) Ο αερομεταφορέας που επιθυμεί να προβεί σε λειτουργίες σύμφωνα με το στοιχείο i) πρέπει να διαθέτει προηγούμενη έγκριση της Αρχής που εκδίδει το ΠΑ. Η εν λόγω έγκριση:
- A) προσδιορίζει τον τύπο του αεροπλάνου·
- B) προσδιορίζει τον τύπο της λειτουργίας·
- Γ) προσδιορίζει το/τα αεροδρόμιο/α και τους αντίστοιχους διαδρόμους·
- Δ) περιορίζει την τελική προσέγγιση και την προσγείωση, η οποία πρέπει να γίνεται με VMC·
- Ε) προσδιορίζει τα προσόντα του πληρώματος· και
- ΣΤ) περιορίζεται στα αεροπλάνα των οποίων το πρώτο πιστοποιητικό τύπου εκδόθηκε πριν από την 1η Ιανουαρίου 2005.
- iii) Η λειτουργία πρέπει να γίνεται δεκτή από το κράτος στο οποίο βρίσκεται το αεροδρόμιο.
27. Προς συμπλήρωση.
28. OPS 1.650 — Πτήσεις εξ όψεως (VFR) κατά την ημέρα:
- Η παράγραφος 1.650 ισχύει με την ακόλουθη προσθήκη: Η Αρχή μπορεί να απαλλάσσει τα μονοκινητήρια αεροπλάνα, για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας πριν από τις 22 Μαΐου 1995, από τις απαιτήσεις των στοιχείων στ), ζ), η) και θ), εάν η ικανοποίησή τους απαιτεί μεταγενέστερο εξοπλισμό.
29. Μέρος M, παράγραφος M.A. 704, έκθεση διαχείρισης για διαρκή αξιοπλοΐα:
- Η έκθεση διαχείρισης για διαρκή αξιοπλοΐα μπορεί να προσαρμόζεται στην υπό εκτέλεση λειτουργία.
30. Μέρος M, παράγραφος M.A. 306, τεχνικό μητρώο αεροπλάνου:
- Η Αρχή μπορεί να εγκρίνει συντεταγμένη μορφή του τεχνικού μητρώου αεροπλάνου, ανάλογα με το είδος της υπό εκτέλεση λειτουργίας.
31. OPS 1.940 — Σύνθεση του πληρώματος πτήσης:
- Το στοιχείο α) σημεία 2 και 4, και το στοιχείο β) δεν ισχύουν για λειτουργίες VFR κατά τη διάρκεια της ημέρας, πέραν του ότι το στοιχείο α) σημείο 4 πρέπει να εφαρμόζεται πλήρως όταν απαιτούνται δύο χειριστές από την OPS 1.
32. OPS 1.945 — Μετεκπαίδευση και έλεγχος:
- i) Στοιχείο α) σημείο 7: Πτήση γραμμής υπό επιτήρηση (LIFUS) μπορεί να πραγματοποιείται σε οιοδήποτε αεροπλάνο της εκάστοτε κατηγορίας. Ο αριθμός των LIFUS που απαιτούνται εξαρτάται από την πολυπλοκότητα των λειτουργιών.
- ii) Το στοιχείο α) σημείο 8 δεν απαιτείται.

33. OPS 1.955 — Διορισμός κυβερνήτη:

Το στοιχείο β) εφαρμόζεται ως εξής: Η Αρχή μπορεί να δέχεται συντεταγμένη σειρά μαθημάτων για κυβερνήτες, σχετική με το είδος της εκτελούμενης λειτουργίας.

34. OPS 1.960 — Κυβερνήτες-κάτοχοι αδείας επαγγελματία χειριστή:

Το στοιχείο α) σημείο 1 σημείο i) δεν εφαρμόζεται σε λειτουργίες VFR την ημέρα.

35. OPS 1.965 — Περιοδική εκπαίδευση και έλεγχος:

i) Το στοιχείο α) σημείο 1 εφαρμόζεται ως εξής για λειτουργίες VFR την ημέρα: Το σύνολο της εκπαίδευσης και του ελέγχου πρέπει να είναι σχετικά με το είδος της λειτουργίας και την κατηγορία του αεροπλάνου το οποίο χειρίζεται το μέλος του πληρώματος πτήσης και να λαμβάνεται υπόψη τυχόν χρησιμοποιούμενος ειδικός εξοπλισμός.

ii) Το στοιχείο α) σημείο 3 σημείο ii) εφαρμόζεται ως εξής: Η εκπαίδευση στο αεροπλάνο μπορεί να παρέχεται από εξεταστή ικανότητας κατηγορίας (CRE), εξεταστή πτήσης (FE) ή εξεταστή ικανότητας τύπου (TRE).

iii) Το στοιχείο α) σημείο 4 σημείο i) εφαρμόζεται ως εξής: Ο έλεγχος ικανότητας από τον αερομεταφορέα μπορεί να γίνεται από εξεταστή ικανότητας τύπου (TRE), εξεταστή ικανότητας κατηγορίας (CRE) ή από κυβερνήτη με τα κατάλληλα προσόντα που έχει ορίσει ο αερομεταφορέας και αποδεχθεί η Αρχή, εκπαιδευμένο σε έννοιες ολοκληρωμένης αξιοποίησης πληρώματος (CRM) και στην αξιολόγηση ικανοτήτων CRM.

iv) Το στοιχείο β) σημείο 2 εφαρμόζεται ως εξής για τις λειτουργίες VFR την ημέρα: Εφόσον οι λειτουργίες διεξάγονται σε περιόδους που δεν υπερβαίνουν τους οκτώ συνεχόμενους μήνες, ένας έλεγχος ικανότητας αρκεί. Ο έλεγχος αυτός πρέπει να γίνεται πριν από την έναρξη εμπορικών αερομεταφορών.

36. OPS 1.968 — Προσόντα χειριστή για λειτουργία από οποιαδήποτε θέση χειριστή:

Το προσάρτημα 1 δεν ισχύει για πτητικές λειτουργίες VFR μονοκινητήριων αεροπλάνων.

37. OPS 1.975 — Αξιολόγηση διαδρομής και αεροδρομίου:

i) Για λειτουργίες VFR την ημέρα δεν ισχύουν τα στοιχεία β), γ) και δ), πέραν του ότι ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι σε περιπτώσεις που απαιτείται ειδική έγκριση από το κράτος του αεροδρομίου, οι απαιτήσεις αυτές τηρούνται.

ii) Ως εναλλακτική δυνατότητα στα στοιχεία β), γ) και δ) και όσον αφορά λειτουργίες IFR ή λειτουργίες VFR τη νύκτα, η αξιολόγηση διαδρομής και αεροδρομίου μπορεί να επικυρώνεται ως εξής:

A) Εκτός από λειτουργίες στα αεροδρόμια με τις μεγαλύτερες απαιτήσεις, με ολοκλήρωση δέκα τουλάχιστον τομέων στο πλαίσιο της λειτουργίας κατά τη διάρκεια των δώδεκα προηγούμενων μηνών, επιπλέον τυχόν απαιτούμενης αυτοενημέρωσης (self briefing).

B) Μπορούν να πραγματοποιούνται λειτουργίες στα αεροδρόμια με τις μεγαλύτερες απαιτήσεις μόνο εφόσον:

1. ο κυβερνήτης έχει αναγνωριστεί στο αεροδρόμιο κατά τους προηγούμενους 36 μήνες επισκεπτόμενος ως μέλος του επιχειρησιακού πληρώματος πτήσης ή ως παρατηρητής·
2. η προσέγγιση γίνεται με VMC από το ισχύον ελάχιστο ύψος τομέα· και
3. έχει γίνει η κατάλληλη αυτοενημέρωση πριν από την πτήση.

38. OPS 1.980 — Άσκηση καθηκόντων σε περισσότερους του ενός τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνων:

i) Δεν εφαρμόζεται εάν οι λειτουργίες περιορίζονται σε κατηγορίες αεροπλάνων μονομελούς πληρώματος με κινητήρες εμβόλων, με VFR την ημέρα.

ii) Για νυχτερινές λειτουργίες IFR και VFR η απαίτηση στο προσάρτημα 1 της OPS 1.980 στοιχείο δ) σημείο 2 σημείο i) για 500 ώρες στη σχετική θέση πληρώματος πριν από την άσκηση των προνομίων δύο καταχωρίσεων αδείας, μειώνεται σε 100 ώρες ή τομείς εάν μία από τις καταχωρίσεις συνδέεται με κατηγορία. Πρέπει να ολοκληρώνεται πτήση ελέγχου πριν ο χειριστής μπορέσει να αναλάβει καθήκοντα κυβερνήτη.

39. OPS 1.981 — Πτητική λειτουργία ελικοπτέρων και αεροπλάνων:

Το στοιχείο α) σημείο 1 δεν ισχύει εάν οι λειτουργίες περιορίζονται σε κατηγορίες αεροπλάνων μονομελούς πληρώματος με κινητήρες εμβόλων.

40. Προς συμπλήρωση.
41. OPS 1.1060 — Επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης:
- Δεν απαιτείται για λειτουργίες VFR κατά την ημέρα από Α σε Α. Για λειτουργίες VFR κατά την ημέρα από Α σε Β ισχύει, όμως το σχέδιο πτήσης μπορεί να έχει απλουστευμένη μορφή, σχετική με το είδος των πραγματοποιούμενων λειτουργιών (βλέπε OPS 1.135).
42. OPS 1.1070 — Έκθεση διαχείρισης για διαρκή αξιοπλοία
- Η έκθεση διαχείρισης για διαρκή αξιοπλοία μπορεί να προσαρμόζεται στην πραγματοποιούμενη λειτουργία.
43. OPS 1.1071 — Τεχνικό μητρώο αεροπλάνου:
- Ισχύουν οι ίδιες προϋποθέσεις με το μέρος Μ, παράγραφος Μ.Α. 306.
44. Προς συμπλήρωση.
45. Προς συμπλήρωση.
46. OPS 1.1240 — Προγράμματα εκπαίδευσης:
- Τα προγράμματα εκπαίδευσης προσαρμόζονται στο είδος των πραγματοποιούμενων λειτουργιών. Είναι δυνατό να γίνεται δεκτό εκπαιδευτικό πρόγραμμα αυτοεκμάθησης για λειτουργίες VFR.
47. OPS 1.1250 — Πίνακας διαδικασίας έρευνας αεροπλάνου:
- Δεν ισχύει για λειτουργίες VFR την ημέρα.
- Προσάρτημα 1 της OPS 1.125.
- Έγγραφα φερόμενα επί του αεροπλάνου.
- Βλέπε OPS 1.125.
- Σε περίπτωση απώλειας ή κλοπής των εγγράφων που ορίζονται στην OPS 1.125, η λειτουργία επιτρέπεται να συνεχισθεί μέχρι η πτήση να φθάσει στη βάση ή σε τόπο που να μπορεί να εφοδιασθεί με έγγραφα αντικατάστασης.

ΤΜΗΜΑ Γ

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΒΛΕΨΗ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΑ

OPS 1.175

Γενικοί κανόνες σχετικά με την πιστοποίηση αερομεταφορέα

Σημείωση 1: Στο προσάρτημα 1 της παρούσας παραγράφου καθορίζονται τα περιεχόμενα και οι όροι του πιστοποιητικού αερομεταφορέα.

Σημείωση 2: Στο προσάρτημα 2 της παρούσας παραγράφου καθορίζονται οι απαιτήσεις διαχείρισης και οργάνωσης.

- α) Η εκμετάλλευση αεροπλάνου από αερομεταφορέα για σκοπούς εμπορικής αερομεταφοράς επιτρέπεται μόνο εφόσον διενεργείται σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις πιστοποιητικού αερομεταφορέα (ΠΑ).
- β) Ο αιτών τη χορήγηση ΠΑ ή την τροποποίηση ΠΑ επιτρέπει στην Αρχή να εξετάσει όλες τις πτυχές ασφαλείας της προτεινόμενης πτητικής λειτουργίας.
- γ) Ο αιτών τη χορήγηση ΠΑ πρέπει:
1. να μην είναι κάτοχος ΠΑ που έχει εκδοθεί από άλλη αρχή, εκτός εάν αυτό έχει εγκριθεί ρητώς από τις ενδιαφερόμενες αρχές·
 2. να διαθέτει τον τόπο της κύριας εγκατάστασής του και, εφόσον υπάρχει, την έδρα της εταιρείας του στο κράτος του οποίου οι αρχές είναι αρμόδιες για την έκδοση του ΠΑ·
 3. να πείθει την Αρχή ότι είναι σε θέση να εκτελεί ασφαλείς πτητικές λειτουργίες.

- δ) Εάν ο αερομεταφορέας διαθέτει αεροπλάνα τα οποία έχουν καταχωριστεί στα μητρώα διαφόρων κρατών μελών, πρέπει να διακανονίζονται οι κατάλληλες ρυθμίσεις προκειμένου να εξασφαλίζεται η κατάλληλη επίβλεψη της ασφάλειας.
- ε) Ο αερομεταφορέας παρέχει στην Αρχή πρόσβαση στις υπηρεσίες και στα αεροπλάνα του και εξασφαλίζει ότι, όσον αφορά τη συντήρηση, χορηγείται πρόσβαση σε οποιοδήποτε συνεργαζόμενο οργανισμό συντήρησης σύμφωνα με το μέρος 145, προκειμένου να διαπιστωθεί η συνεχής συμμόρφωση με την OPS 1.
- στ) Το ΠΑ τροποποιείται, αναστέλλεται ή ανακαλείται εφόσον η Αρχή δεν είναι πλέον πεπεισμένη ως προς τη δυνατότητα του αερομεταφορέα να διατηρεί ασφαλείς πτητικές λειτουργίες.
- ζ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να πείσει την Αρχή ότι:
1. η οργάνωση και η διαχείρισή του είναι οι κατάλληλες και οι πλέον αρμόζουσες για την κλίμακα και το πεδίο της λειτουργίας· και
 2. έχουν καθορισθεί οι διαδικασίες για την επίβλεψη των λειτουργιών.
- η) Ο αερομεταφορέας πρέπει να ορίσει υπόλογο διευθυντή αποδεκτό από την Αρχή, ο οποίος είναι εξουσιοδοτημένος από την εταιρεία να εξασφαλίζει τη δυνατότητα χρηματοδότησης και εκτέλεσης όλων των πτητικών λειτουργιών και των δραστηριοτήτων συντήρησης σύμφωνα με το πρότυπο που απαιτείται από την Αρχή.
- θ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να ορίσει κατόχους θέσεων, αποδεκτούς από την Αρχή, οι οποίοι είναι υπεύθυνοι για τη διαχείριση και την επίβλεψη των ακόλουθων τομέων:
1. πτητικές λειτουργίες·
 2. σύστημα συντήρησης·
 3. εκπαίδευση του πληρώματος·
 4. λειτουργίες εδάφους.
- ι) Ένα πρόσωπο μπορεί να καταλαμβάνει περισσότερες από μία ορισθείσες θέσεις εάν είναι αποδεκτό από την Αρχή· όμως, για τους αερομεταφορείς που απασχολούν πλήρως περισσότερα από 21 άτομα, απαιτούνται δύο τουλάχιστον άτομα για να καλύπτουν τους τέσσερις τομείς ευθύνης.
- ια) Για τους αερομεταφορείς που απασχολούν πλήρως 20 ή λιγότερα άτομα, μία ή περισσότερες από τις οριζόμενες θέσεις είναι δυνατόν να καταλαμβάνεται από τον υπόλογο διευθυντή εφόσον το δεχθεί η Αρχή.
- ιβ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να διασφαλίζει ότι κάθε πτήση εκτελείται σύμφωνα με τις διατάξεις του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας.
- ιγ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να διαμορφώνει κατάλληλες εγκαταστάσεις επίγειας εξυπηρέτησης προκειμένου να διασφαλίζεται η ασφαλής επίγεια εξυπηρέτηση των πτήσεών του.
- ιδ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα αεροπλάνα φέρουν τον απαιτούμενο εξοπλισμό και το απαιτούμενο πλήρωμα για την περιοχή και το είδος της πτητικής λειτουργίας.
- ιε) Ο αερομεταφορέας πρέπει να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις συντήρησης, σύμφωνα με το μέρος M, για όλα τα αεροπλάνα των οποίων η πτητική λειτουργία εκτελείται βάσει των όρων του ΠΑ του.
- ιστ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να χορηγεί στην Αρχή αντίγραφο του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας, όπως ορίζεται στο τμήμα ΙΣΤ, συνοδευόμενο από όλες τις τροποποιήσεις ή αναθεωρήσεις αυτού.
- ιζ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να διατηρεί τις απαιτούμενες για την περιοχή και το είδος της πτητικής λειτουργίας εγκαταστάσεις υποστηρίξης πτητικής λειτουργίας, στον τόπο της κύριας επιχειρησιακής του βάσης.

OPS 1.180

Έκδοση, τροποποίηση και συνεχής ισχύς ΠΑ

- α) Το ΠΑ χορηγείται σε αερομεταφορέα, τροποποιείται ή παραμένει έγκυρο μόνο εφόσον:
1. Τα χρησιμοποιούμενα αεροπλάνα διαθέτουν το σύνθηδες πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας, το οποίο έχει εκδοθεί από κράτος μέλος σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1702/2003, της 24ης Σεπτεμβρίου 2003, για τον καθορισμό εκτελεστικών κανόνων για την πιστοποίηση αξιοπλοίας και την περιβαλλοντική πιστοποίηση αεροσκαφών και των σχετικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού, καθώς και για την πιστοποίηση φορέων σχεδιασμού και παραγωγής (1). Τα σύνθηδες πιστοποιητικά πτητικής ικανότητας που εκδίδονται από κράτος μέλος διαφορετικό από το κράτος που είναι υπεύθυνο για την έκδοση πιστοποιητικού αερομεταφορέα (ΠΑ), γίνονται δεκτά χωρίς να εμφανίζεται τότε εκδόθηκαν σύμφωνα με το μέρος 21.
 2. Το σύστημα συντήρησης έχει εγκριθεί από την Αρχή σύμφωνα με το μέρος Μ, τμήμα Ζ.
 3. Ο αερομεταφορέας έχει πείσει την Αρχή ότι διαθέτει την ικανότητα:
 - i) να συστήνει και να διατηρεί κατάλληλη οργάνωση·
 - ii) να συγκροτεί και να συντηρεί σύστημα ποιότητας σύμφωνα με την OPS 1.035·
 - iii) να συμμορφώνεται με τα απαιτούμενα προγράμματα εκπαίδευσης·
 - iv) να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις συντήρησης, οι οποίες σχετίζονται με το χαρακτήρα και την έκταση των καθορισμένων πτητικών λειτουργιών, συμπεριλαμβανομένων των συναφών σημείων που καθορίζονται στην OPS 1.175, στοιχεία ζ) έως ιε)· και
 - v) να συμμορφώνεται με την OPS 1.175.
- β) Κατά παρέκκλιση των διατάξεων της OPS 1.185 στοιχείο στ), ο αερομεταφορέας πρέπει να γνωστοποιεί στην Αρχή το συντομότερο δυνατό τις ενδεχόμενες αλλαγές στις υποβαλλόμενες πληροφορίες σύμφωνα με την OPS 1.185 στοιχείο α), κατωτέρω.
- γ) Εάν η Αρχή δεν είναι ικανοποιημένη με την τήρηση των απαιτήσεων του στοιχείου α), ανωτέρω, τότε η Αρχή μπορεί να ζητήσει την πραγματοποίηση μιας ή περισσότερων πτήσεων επίδειξης, οι οποίες εκτελούνται ως εάν να επρόκειτο για πτήσεις εμπορικής αερομεταφοράς.

OPS 1.185

Διοικητικές απαιτήσεις

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι ακόλουθες πληροφορίες περιέχονται στην αρχική αίτηση χορήγησης ΠΑ και, κατά περίπτωση, σε κάθε ενδεχόμενη τροποποίηση ή ανανέωση που ζητείται μέσω αιτήσεως:
1. το επίσημο ονοματεπώνυμο και την εμπορική επωνυμία, τη διεύθυνση και τη διεύθυνση αλληλογραφίας του αιτούντος·
 2. περιγραφή της προτεινόμενης πτητικής λειτουργίας·
 3. περιγραφή της διοικητικής οργάνωσης·
 4. το ονοματεπώνυμο του υπόλογου διευθυντή·
 5. τα ονοματεπώνυμα των σημαντικότερων κατόχων θέσεων, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που φέρουν την ευθύνη για πτητικές λειτουργίες, για το σύστημα συντήρησης, την εκπαίδευση του πληρώματος και τις λειτουργίες εδάφους, συνδεδεμένα από τα προσόντα και την πείρα τους· και
 6. το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.
- β) Σχετικά με το σύστημα συντήρησης του αερομεταφορέα, μόνο οι ακόλουθες πληροφορίες πρέπει να περιλαμβάνονται στην αρχική αίτηση για χορήγηση ΠΑ και, ανάλογα με την περίπτωση, για κάθε τροποποίηση ή ανανέωση που ζητείται με αίτηση, και για κάθε τύπο αεροπλάνου το οποίο πρόκειται να εκτελέσει πτητική λειτουργία:
1. η έκθεση διαχείρισης του αερομεταφορέα για διαρκή αξιοπλοία·
 2. το (τα) πρόγραμμα(-τα) συντήρησης αεροπλάνου του αερομεταφορέα·
 3. το τεχνικό μητρώο του αεροπλάνου·
 4. κατά περίπτωση, η (οι) τεχνική(-ές) προδιαγραφή(-ές) της(των) σύμβασης(-ων) συντήρησης που έχει(-ουν) συναφεί μεταξύ του αερομεταφορέα και οιοδήποτε εγκεκριμένου οργανισμού συντήρησης κατά το μέρος 145·
 - 5) ο αριθμός των αεροπλάνων.

(1) EE L 243 της 27.9.2003, σ. 6.

- γ) Η αίτηση για την αρχική έκδοση ΠΑ πρέπει να υποβάλλεται τουλάχιστον 90 ημέρες πριν από την ημερομηνία της προτεινόμενης πτητικής λειτουργίας, με εξαίρεση το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας το οποίο μπορεί να υποβληθεί σε μεταγενέστερο χρόνο, αλλά οπωσδήποτε εντός των 60 ημερών που προηγούνται της ημερομηνίας της προτεινόμενης πτητικής λειτουργίας.
- δ) Η αίτηση για τροποποίηση ΠΑ πρέπει να υποβάλλεται τουλάχιστον 30 ημέρες, ή εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά, πριν από την ημερομηνία της προτεινόμενης πτητικής λειτουργίας.
- ε) Η αίτηση για ανανέωση ΠΑ πρέπει να υποβάλλεται τουλάχιστον 30 ημέρες, ή εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά, πριν από το τέλος της υφιστάμενης περιόδου ισχύος.
- στ) Πλην εξαιρετικών περιστάσεων, η προτεινόμενη αλλαγή του διορισμένου κατόχου θέσης πρέπει να κοινοποιείται στην Αρχή τουλάχιστον 10 ημέρες νωρίτερα.

Προσάρτημα 1 της OPS 1.175

Περιεχόμενο και όροι του πιστοποιητικού αερομεταφορέα

Με το ΠΑ καθορίζονται:

- α) το ονοματεπώνυμο και ο τόπος εγκατάστασης (τόπος της κύριας εγκατάστασής του) του αερομεταφορέα·
- β) η ημερομηνία έκδοσης και η περίοδος ισχύος·
- γ) η περιγραφή του είδους των εγκεκριμένων πτητικών λειτουργιών·
- δ) το (τα) είδος(-η) του (των) αεροπλάνου(-ων) που διαθέτει έγκριση προς χρήση·
- ε) τα στοιχεία καταχώρισης μητρώου του (των) εγκεκριμένου(-ων) αεροπλάνου(-ων), με εξαίρεση την περίπτωση κατά την οποία οι αερομεταφορείς μπορούν να λάβουν έγκριση για να ενημερώνουν την Αρχή μέσω συστήματος σχετικά με τα στοιχεία καταχώρισης μητρώου για αεροπλάνα που εκτελούν πτητικές λειτουργίες στο πλαίσιο του ΠΑ τους·
- στ) οι εγκεκριμένες περιοχές πτητικής λειτουργίας·
- ζ) οι ειδικοί περιορισμοί, και
- η) οι ειδικές εξουσιοδοτήσεις/εγκρίσεις, π.χ.:
- ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ II/ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ III (συμπεριλαμβανομένων των εγκεκριμένων ελάχιστων όρων)
 - (MNPS) Ελάχιστες προδιαγραφές επιδόσεων ναυτιλίας
 - (ETOPS) Πτήσεις μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων
 - (RNAV) Ναυτιλία περιοχής
 - (RVSM) Ελάχιστα μειωμένου καθέτου διαχωρισμού
 - Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων
 - Εξουσιοδότηση για παροχή αρχικής εκπαίδευσης ασφαλείας στο πλήρωμα θαλάμου επιβατών και, εφόσον συντρέχει λόγος, για έκδοση της βεβαίωσης που προβλέπεται στο τμήμα ΙΕ για τους αερομεταφορείς εκείνους που παρέχουν άμεσα ή έμμεσα τέτοια εκπαίδευση.

Προσάρτημα 2 της OPS 1.175

Η διαχείριση και η οργάνωση κατόχου ΠΑ

α) Γενικά

Ο αερομεταφορέας πρέπει να διαθέτει ορθή και αποτελεσματική δομή διαχείρισης προκειμένου να εξασφαλίζει ασφαλή εκτέλεση πτητικών λειτουργιών. Οι διορισμένοι κάτοχοι θέσεων πρέπει να διαθέτουν διοικητικές ικανότητες, καθώς και κατάλληλα τεχνικά/επιχειρησιακά προσόντα στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας.

β) Διορισμένοι κάτοχοι θέσεων

1. Στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας πρέπει να περιέχεται περιγραφή των καθηκόντων και των αρμοδιοτήτων των διορισμένων κατόχων θέσεων, συμπεριλαμβανομένων των ονοματεπωνύμων τους, ενώ πρέπει να κοινοποιείται γραπτώς στην Αρχή ενδεχόμενη σχεδιαζόμενη ή πραγματική αλλαγή σε σχέση με διορισμούς ή καθήκοντα.
2. Ο αερομεταφορέας πρέπει να προβεί σε ρυθμίσεις για να εξασφαλίζεται η συνέχεια της επιτήρησης σε περίπτωση απουσίας των διορισμένων κατόχων θέσεων.

3. Το πρόσωπο που έχει διοριστεί ως κάτοχος θέσης από κάτοχο ΠΑ δεν πρέπει να διορίζεται ως κάτοχος θέσης από κάτοχο οιοδήποτε άλλου ΠΑ, εκτός εάν το αποδέχονται οι οικείες Αρχές.
 4. Οι διορισμένοι κάτοχοι θέσεων πρέπει να είναι υποχρεωμένοι από τη σύμβασή τους να εργάζονται επαρκείς ώρες προκειμένου να εκπληρώνουν τα καθήκοντα διαχείρισης που σχετίζονται με την κλίμακα και το πεδίο δράσης της πτητικής λειτουργίας.
- γ) Επάρκεια και επίβλεψη προσωπικού
1. Μέλη πληρώματος. Ο αερομεταφορέας πρέπει να προσλαμβάνει επαρκές πλήρωμα πτήσης και θαλάμου επιβατών για τη σχεδιαζόμενη πτητική λειτουργία, το οποίο έχει εκπαιδευτεί και ελεγχθεί σύμφωνα με τις διατάξεις των τμημάτων ΙΔ και ΙΕ, ανάλογα με την περίπτωση.
 2. Προσωπικό εδάφους
 - i) Ο αριθμός του προσωπικού εδάφους εξαρτάται από τη φύση και την κλίμακα των πτητικών λειτουργιών. Ειδικότερα, τα τμήματα επίγειας εξυπηρέτησης, πρέπει να στελεχώνονται με εκπαιδευμένο προσωπικό το οποίο κατανοεί πλήρως τα καθήκοντά του στο πλαίσιο της οργάνωσης.
 - ii) Ο αερομεταφορέας που συνάπτει συμβάσεις με άλλους οργανισμούς για την παροχή ορισμένων υπηρεσιών, διατηρεί την ευθύνη για την τήρηση των ορθών προτύπων. Στις περιπτώσεις αυτές, ο κάτοχος θέσης οφείλει να εξασφαλίζει ότι κάθε αντισυμβαλλόμενος, με τον οποίο συνάπτεται σύμβαση, πληροί τα απαιτούμενα πρότυπα.
 3. Επίβλεψη
 - i) Ο αριθμός των εποπτών που διορίζονται εξαρτάται από τη δομή της επιχείρησης του αερομεταφορέα και τον αριθμό του απασχολούμενου προσωπικού.
 - ii) Τα καθήκοντα και οι αρμοδιότητες των εποπτών αυτών πρέπει να καθορίζονται, ενώ κάθε ανάληψη υποχρέωσης σχετικά με πτητικές λειτουργίες πρέπει να ρυθμίζεται κατά τρόπο ώστε να είναι εφικτή η εκπλήρωση των καθηκόντων εποπτείας τους.
 - iii) Η εποπτεία των μελών πληρώματος και του προσωπικού εδάφους πρέπει να ασκείται από πρόσωπα που διαθέτουν επαρκή πείρα και ατομικά προσόντα ώστε να εξασφαλίζεται η επίτευξη των προτύπων που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.
- δ) Εγκαταστάσεις στέγασης
1. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι ο χώρος εργασίας που διατίθεται σε κάθε βάση πτητικής λειτουργίας επαρκεί για το προσωπικό το οποίο είναι αρμόδιο για την ασφάλεια των πτητικών λειτουργιών. Πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι ανάγκες του προσωπικού εδάφους, εκείνων που είναι επιφορτισμένοι με το λειτουργικό έλεγχο, την αποθήκευση και την απεικόνιση των βασικών αρχείων, και τον σχεδιασμό πτήσης από πληρώματα.
 2. Οι διοικητικές υπηρεσίες πρέπει να είναι σε θέση να διανέμουν, χωρίς καθυστέρηση, επιχειρησιακές οδηγίες και λοιπές πληροφορίες προς όλους τους ενδιαφερόμενους.
- ε) Τεκμηρίωση
- Ο αερομεταφορέας πρέπει να προβαίνει σε ρυθμίσεις για την παραγωγή εγχειριδίων, τροποποιήσεων και λοιπού υλικού τεκμηρίωσης.

ΤΜΗΜΑ Δ

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

OPS 1.195

Επιχειρησιακός έλεγχος

Ο αερομεταφορέας:

- α) θεσπίζει και διατηρεί μέθοδο για την άσκηση επιχειρησιακού ελέγχου που έχει εγκρίνει η Αρχή· και
- β) ασκεί επιχειρησιακό έλεγχο επί όλων των πτήσεων που διενεργούνται βάσει των όρων του ΠΑ του.

OPS 1.200

Εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας

Ο αερομεταφορέας παρέχει εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας σύμφωνα με τις διατάξεις του τμήματος ΙΣΤ προς χρήση και καθοδήγηση του επιχειρησιακού προσωπικού.

OPS 1.205

Αρμοδιότητες του επιχειρησιακού προσωπικού

Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι όλο το προσωπικό που ορίζεται ή εμπλέκεται άμεσα σε επίγειες και πτητικές λειτουργίες λαμβάνει τις σωστές οδηγίες, επιδεικνύει 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.

OPS 1.210

Καθιέρωση διαδικασιών

- α) Ο αερομεταφορέας θεσπίζει διαδικασίες και οδηγίες, για κάθε τύπο αεροπλάνου, οι οποίες περιέχουν τα καθήκοντα του προσωπικού εδάφους και των μελών του πληρώματος για όλους τους τύπους επίγειων και πτητικών λειτουργιών.
- β) Ο αερομεταφορέας καταρτίζει σύστημα πινάκων ελέγχου που χρησιμοποιείται από τα μέλη του πληρώματος για όλες τις φάσεις πτητικής λειτουργίας του αεροπλάνου υπό κανονικές, μη φυσιολογικές συνθήκες και συνθήκες επείγουσας ανάγκης, ανάλογα με την περίπτωση, ώστε να εξασφαλίζεται ότι τηρούνται οι διαδικασίες πτητικής λειτουργίας του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας.
- γ) Ο αερομεταφορέας δεν απαιτεί από μέλος του πληρώματος να εκτελεί σε κρίσιμα στάδια της πτήσης άλλες δραστηριότητες από εκείνες που απαιτούνται για την ασφαλή επιχειρησιακή λειτουργία του αεροπλάνου.

OPS 1.215

Χρησιμοποίηση εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας

Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι οι εξυπηρετήσεις εναέριας κυκλοφορίας χρησιμοποιούνται για όλες τις πτήσεις, εφόσον διατίθενται.

OPS 1.216

Επιχειρησιακές οδηγίες κατά την πτήση

Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι οι επιχειρησιακές του οδηγίες κατά την πτήση που εμπεριέχουν αλλαγή στο σχέδιο πτήσης εναέριας κυκλοφορίας συντονίζονται, όποτε είναι εφικτό, με την οικεία Μονάδα εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας πριν να διαβιβασθούν σε αεροπλάνο.

OPS 1.220

Άδεια από τον αερομεταφορέα για τη χρήση αεροδρομίων

Ο αερομεταφορέας εγκρίνει μόνο τη χρήση αεροδρομίων που είναι κατάλληλα για τον (τους) τύπο(-ους) του (των) αεροπλάνου(-ων) και της (των) σχετικής(-ών) πτητικής(-ών) λειτουργίας(-ιών).

OPS 1.225

Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου

- α) Ο αερομεταφορέας καθορίζει τα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου, τα οποία ορίζονται σύμφωνα με την OPS 1.430, για κάθε αεροδρόμιο αναχώρησης, προορισμού ή εναλλαγής, που έχει εγκριθεί να χρησιμοποιείται σύμφωνα με την OPS 1.220.
- β) Κάθε προσθήκη που επιβάλλεται από την Αρχή πρέπει να προστίθεται στα ελάχιστα που καθορίζονται βάσει του στοιχείου α), ανωτέρω.
- γ) Τα ελάχιστα για έναν συγκεκριμένο τύπο διαδικασίας προσέγγισης και προσγειώσης θεωρούνται ότι εφαρμόζονται εάν:
 1. λειτουργεί ο εξοπλισμός εδάφους που παρουσιάζεται στον αντίστοιχο χάρτη, ο οποίος απαιτείται για την προτεινόμενη διαδικασία·
 2. λειτουργούν τα απαιτούμενα για τον τύπο της προσέγγισης συστήματα του αεροπλάνου·
 3. πληρούνται τα απαιτούμενα κριτήρια επίδοσης αεροπλάνου· και
 4. το πλήρωμα διαθέτει τα ανάλογα προσόντα.

OPS 1.230

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.
- β) Κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις του στοιχείου α), ανωτέρω, 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. Η τελική προσέγγιση πρέπει να πραγματοποιείται με πτήση εξ όψεως ή σύμφωνα με την καθιερωμένη διαδικασία ενόργανης προσέγγισης.
- γ) Διαφορετικές διαδικασίες από αυτές που πρέπει να χρησιμοποιηθούν σύμφωνα με το στοιχείο α), ανωτέρω, μπορούν να εφαρμοστούν από αερομεταφορέα μόνο υπό την προϋπόθεση ότι έχουν εγκριθεί, εάν απαιτείται, από το κράτος στο οποίο βρίσκεται το αεροδρόμιο και είναι αποδεκτές από την Αρχή.

OPS 1.235

Διαδικασίες μείωσης θορύβου

- α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει επιχειρησιακές διαδικασίες για τη μείωση του θορύβου κατά τη διάρκεια ενόργανων πτητικών λειτουργιών σύμφωνα με τον τόμο αριθ. 1 του ICAO PANS OPS (Έγγρ. 8168-OPS/611).
- β) Οι διαδικασίες μείωσης του θορύβου κατά την άνοδο μετά την απογείωση, που καθορίζονται από αερομεταφορέα για οποιοδήποτε είδος αεροπλάνου, πρέπει να είναι οι ίδιες για όλα τα αεροδρόμια.

OPS 1.240

Διαδρομές και περιοχές επιχειρησιακής λειτουργίας

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι πτητικές λειτουργίες εκτελούνται μόνο κατά μήκος των διαδρομών ή εντός των περιοχών εκείνων όπου:
1. υπάρχουν διευκολύνσεις και υπηρεσίες εδάφους, συμπεριλαμβανομένων των μετεωρολογικών υπηρεσιών, οι οποίες είναι κατάλληλες για τη σχεδιαζόμενη πτητική λειτουργία·
 2. η επίδοση του αεροπλάνου που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί είναι κατάλληλη για τη συμμόρφωση προς τις ελάχιστες απαιτήσεις απόλυτου ύψους πτήσης·
 3. ο εξοπλισμός του αεροπλάνου που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί πληροί τις ελάχιστες απαιτήσεις για τη σχεδιαζόμενη πτητική λειτουργία·
 4. υπάρχουν οι κατάλληλοι αεροναυτιλιακοί και τοπογραφικοί χάρτες [παραπομπή OPS 1.135 στοιχείο α) σημείο 9]·
 5. εάν χρησιμοποιούνται δικινητήρια αεροπλάνα, υπάρχουν κατάλληλα αεροδρόμια εντός των περιορισμών χρόνου/ απόστασης σύμφωνα με την OPS 1.245·
 6. εάν χρησιμοποιούνται μονοκινητήρια αεροπλάνα, υπάρχουν επιφάνειες, οι οποίες επιτρέπουν να πραγματοποιηθεί ασφαλής αναγκαστική προσγείωση.
- β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι πτητικές λειτουργίες εκτελούνται σύμφωνα με τους περιορισμούς σχετικά με τις διαδρομές ή τις περιοχές πτητικής λειτουργίας, που επιβάλλονται από την Αρχή.

OPS 1.241

Πτητική λειτουργία σε καθορισμένο εναέριο χώρο με ελάχιστο μειωμένο κάθετο διαχωρισμό (RVSM)

Ο αερομεταφορέας δεν εκτελεί πτητική λειτουργία αεροπλάνου σε καθορισμένα τμήματα του εναέριου χώρου όπου, με βάση τη συμφωνία περιφερειακής αεροναυτιλίας, ισχύει ελάχιστο κάθετο διαχωρισμού 300 m (1 000 ft), εκτός εάν δοθεί σχετική έγκριση από την Αρχή (έγκριση RVSM) (βλέπε επίσης OPS 1.872).

OPS 1.243

Λειτουργία σε περιοχές με συγκεκριμένες απαιτήσεις επίδοσης ναυτιλίας

Ο αερομεταφορέας δεν χρησιμοποιεί αεροπλάνο σε καθορισμένες περιοχές, ή σε καθορισμένο τμήμα συγκεκριμένου εναέριου χώρου, με βάση συμφωνίες περιφερειακής αεροναυτιλίας όπου καθορίζονται ελάχιστες προδιαγραφές επίδοσης ναυτιλίας, εκτός εάν δοθεί σχετική έγκριση από την Αρχή (έγκριση κατά MNPS/RNP/RNAV) [βλέπε επίσης OPS 1.865 στοιχείο γ) σημείο 2 και OPS 1.870].

OPS 1.245

Μέγιστη απόσταση από κατάλληλο αεροδρόμιο για δικινητήρια αεροπλάνα χωρίς έγκριση πτήσεων μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων (ETOPS)

α) Εκτός εάν έχει χορηγηθεί ειδική άδεια από την Αρχή σύμφωνα με την OPS 1.246 στοιχείο α) (έγκριση ETOPS), ο αερομεταφορέας δεν χρησιμοποιεί δικινητήριο αεροπλάνο σε διαδρομή που περιέχει σημείο το οποίο βρίσκεται μακρύτερα από κατάλληλο αεροδρόμιο, στην περίπτωση:

1. Αεροπλάνων με επιδόσεις κατηγορίας Α, είτε με:

- i) μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων 20 ή περισσότερων επιβατών, είτε με
- ii) μέγιστη μάζα απογείωσης 45 360 ή περισσότερων kg,

την απόσταση που καλύπτεται σε 60 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας, η οποία καθορίζεται σύμφωνα με το στοιχείο β), κατωτέρω·

2. Αεροπλάνων με επιδόσεις κατηγορίας Α με:

- i) μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων 19 ή περισσότερων επιβατών· και
- ii) μέγιστη μάζα απογείωσης μικρότερη των 45 360 kg, την απόσταση που καλύπτεται σε 120 λεπτά ή, εάν το εγκρίνει η Αρχή, έως 180 λεπτά για αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρα, με ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας, η οποία καθορίζεται σύμφωνα με το στοιχείο β), κατωτέρω·

3. Αεροπλάνων με επιδόσεις κατηγορίας Β ή Γ:

- i) την απόσταση που καλύπτεται σε 120 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας, η οποία καθορίζεται σύμφωνα με το στοιχείο β), κατωτέρω· ή
- ii) 300 ναυτικά μίλια, όποια από τις δύο αποστάσεις είναι μικρότερη.

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} , με βάση την πραγματική ταχύτητα αέρα που μπορεί να διατηρήσει το αεροπλάνο με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας, κάτω από τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

1. διεθνής πρότυπη ατμόσφαιρα (ISA)·

2. επίπεδο πτήσης:

i) Για αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρες σε:

A) επίπεδο πτήσης FL 170, ή

B) στο μέγιστο επίπεδο πτήσης στο οποίο το αεροπλάνο, με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας, μπορεί να ανέλθει, και να διατηρήσει, χρησιμοποιώντας τον μεικτό βαθμό ανόδου που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσεως αεροπλάνου, όποιο εκ των δύο είναι μικρότερο.

ii) Για ελικοφόρα αεροπλάνα σε:

A) επίπεδο πτήσης FL 80, ή

B) στο μέγιστο επίπεδο πτήσης στο οποίο το αεροπλάνο, με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας, μπορεί να ανέλθει, και να διατηρήσει, χρησιμοποιώντας τον μεικτό βαθμό ανόδου που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσεως αεροπλάνου, όποιο εκ των δύο είναι μικρότερο.

3. Μέγιστη συνεχής ώση ή ισχύς στον κινητήρα που μένει σε λειτουργία.
4. Μάζα αεροπλάνου που δεν είναι μικρότερη από εκείνη που προκύπτει από:
 - i) Την απογείωση σε επίπεδο θαλάσσης με τη μέγιστη μάζα απογείωσης, και
 - ii) την άνοδο με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία στο προσφορότερο ύψος πλεύσης μεγάλης εμβέλειας, και
 - iii) ταχύτητα πλεύσης μεγάλης εμβέλειας με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία σε αυτό το απόλυτο ύψος, έως ότου ο χρόνος που έχει παρέλθει από την απογείωση είναι ίσος με το ισχύον κατώφλι που καθορίζεται στο στοιχείο α), ανωτέρω.
- γ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα ακόλουθα δεδομένα, που είναι συγκεκριμένα για κάθε τύπο ή παραλλαγή, περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας:
 1. Η ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας που καθορίζεται σύμφωνα με το στοιχείο β) ανωτέρω και
 2. Η μέγιστη απόσταση από ένα κατάλληλο αεροδρόμιο που καθορίζεται σύμφωνα με τα στοιχεία α) και β) ανωτέρω.

Σημείωση: Οι ταχύτητες και τα απόλυτα ύψη (επίπεδα πτήσης) που καθορίζονται ανωτέρω πρέπει να χρησιμοποιούνται μόνο για να καθορίζεται η μέγιστη απόσταση από κατάλληλο αεροδρόμιο.

OPS 1.246

Πτήσεις μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων (ETOPS)

- α) Ο αερομεταφορέας δεν εκτελεί πτητικές λειτουργίες πέρα από την απόσταση κατωφλίου που καθορίζεται σύμφωνα με την OPS 1.245, εκτός εάν έχει δοθεί σχετική έγκριση από την Αρχή (έγκριση ETOPS).
- β) Πριν από την εκτέλεση πτήσης ETOPS, ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι υπάρχει κατάλληλη εναλλαγή ETOPS κατά την διαδρομή, είτε εντός του εγκεκριμένου χρόνου διαφοροποίησης είτε εντός του χρόνου διαφοροποίησης που έχει ως βάση τη λειτουργική κατάσταση του αεροπλάνου, όπως προκύπτει από τον πίνακα ελάχιστου εξοπλισμού, ανάλογα ποιος από τους δύο είναι μικρότερος (βλέπε επίσης OPS 1.297 στοιχείο δ).

OPS 1.250

Θέσπιση ελάχιστων απόλυτων υψών πτήσης

- α) Ο αερομεταφορέας καθορίζει ελάχιστα απόλυτα ύψη πτήσης και τις μεθόδους με τις οποίες προσδιορίζονται τα απόλυτα αυτά ύψη για όλα τα τμήματα διαδρομών τα οποία πρόκειται να χρησιμοποιηθούν, που διασφαλίζουν την απαιτούμενη απελευθέρωση εμποδίων λαμβάνοντας υπόψη τις απαιτήσεις των τμημάτων ΣΤ έως Θ.
- β) Κάθε μέθοδος για τη θέσπιση των ελάχιστων απόλυτων υψών πτήσης πρέπει να εγκρίνεται από την Αρχή.
- γ) Σε περίπτωση που τα ελάχιστα απόλυτα ύψη πτήσης που έχουν καθορισθεί από τα κράτη από τα οποία διέρχονται τα αεροπλάνα είναι υψηλότερα από εκείνα που έχει καθορίσει ο αερομεταφορέας, ισχύουν οι υψηλότερες τιμές.
- δ) Όταν καθορίζει ελάχιστα απόλυτα ύψη πτήσης, ο αερομεταφορέας λαμβάνει υπόψη τους ακόλουθους παράγοντες:
 1. Την ακρίβεια με την οποία μπορεί να καθορισθεί η θέση του αεροπλάνου.
 2. Τις ενδεχόμενες ανακρίβειες στις ενδείξεις των χρησιμοποιούμενων υψομετρικών οργάνων.
 3. Τα χαρακτηριστικά του εδάφους (π.χ. αιφνίδιες αλλαγές στο υψόμετρο) κατά μήκος των διαδρομών ή στις περιοχές όπου πρόκειται να εκτελεστούν οι πτητικές λειτουργίες.
 4. Το ενδεχόμενο αντιμετώπισης δυσμενών μετεωρολογικών συνθηκών (π.χ. σοβαρές αναταράξεις και καθοδικά ρεύματα αέρα) και
 5. Ενδεχόμενες ανακρίβειες σε αεροναυτικούς χάρτες.
- ε) Κατά τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο στοιχείο δ), ανωτέρω, πρέπει να δίδεται η δέουσα προσοχή στα εξής:
 1. Στις διορθώσεις για αποκλίσεις θερμοκρασίας και πίεσης από πρότυπες τιμές.
 2. Στις απαιτήσεις της υπηρεσίας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και
 3. Οποιαδήποτε κατάσταση εκτάκτου ανάγκης, η οποία μπορεί να προβλεφθεί, κατά μήκος της προγραμματισμένης διαδρομής.

OPS 1.255

Πολιτική καυσίμων

- α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εφαρμόζει πολιτική καυσίμων με σκοπό το σχεδιασμό της πτήσης και τον εκ νέου σχεδιασμό κατά την πτήση ώστε να εξασφαλίζεται ότι σε κάθε πτήση μεταφέρονται επαρκή καύσιμα για την προγραμματισμένη πτητική λειτουργία και εφεδρικά καύσιμα ώστε να καλύπτονται παρεκκλίσεις από την προγραμματισμένη πτητική λειτουργία.
- β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ο σχεδιασμός των πτήσεων βασίζεται τουλάχιστον στα στοιχεία 1 και 2 που ακολουθούν:
1. Σε διαδικασίες που περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας και δεδομένα που προκύπτουν από:
 - i) δεδομένα που παρέχει ο κατασκευαστής του αεροπλάνου· ή
 - ii) τρέχοντα συγκεκριμένα δεδομένα αεροπλάνου που προκύπτουν από σύστημα παρακολούθησης της κατανάλωσης καυσίμων.
 2. Στις συνθήκες λειτουργίας σύμφωνα με τις οποίες πρόκειται να διεξαχθεί η πτήση, συμπεριλαμβανομένων:
 - i) των ρεαλιστικών δεδομένων κατανάλωσης καυσίμων του αεροπλάνου·
 - ii) των αναμενόμενων μαζών·
 - iii) των αναμενόμενων μετεωρολογικών συνθηκών· και
 - iv) των διαδικασιών και περιορισμών εξυπηρέτησεων εναέριας κυκλοφορίας.
- γ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ο προ πτήσεως υπολογισμός των χρησιμοποιήσιμων καυσίμων που απαιτούνται για μία πτήση περιλαμβάνει:
1. τα καύσιμα τροχοδρόμησης·
 2. τα καύσιμα ταξιδιού·
 3. τα εφεδρικά καύσιμα, που συνίστανται:
 - i) στα καύσιμα εκτάκτου ανάγκης·
 - ii) στα καύσιμα εναλλαγής, εάν απαιτείται εναλλακτικός προορισμός (στην περίπτωση αυτή δεν αποκλείεται η επιλογή του αεροδρομίου αναχώρησης ως εναλλακτικού προορισμού)·
 - iii) στα τελικά εφεδρικά καύσιμα· και
 - iv) στα συμπληρωματικά καύσιμα, εάν απαιτείται από τον τύπο της πτητικής λειτουργίας (π.χ. ETOPS)· και
 - 4) στα πρόσθετα καύσιμα εάν απαιτηθεί από τον κυβερνήτη.
- δ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι απαιτούμενες διαδικασίες εκ νέου σχεδιασμού κατά την πτήση για τον υπολογισμό των χρησιμοποιήσιμων καυσίμων, όταν μία πτήση πρέπει να εκτελεσθεί κατά μήκος διαδρομής ή προς προορισμό διαφορετικό από εκείνον που σχεδιάστηκε αρχικά, περιλαμβάνουν:
1. τα καύσιμα ταξιδιού για το υπόλοιπο της πτήσης·
 2. τα εφεδρικά καύσιμα που συνίστανται:
 - i) στα καύσιμα εκτάκτου ανάγκης·
 - ii) στα καύσιμα εναλλαγής, εάν απαιτείται εναλλακτικός προορισμός. (Στην περίπτωση αυτή δεν αποκλείεται η επιλογή του αεροδρομίου αναχώρησης ως εναλλακτικού προορισμού)·
 - iii) στα τελικά εφεδρικά καύσιμα· και
 - iv) στα συμπληρωματικά καύσιμα, εάν απαιτείται από τον τύπο της πτητικής λειτουργίας (π.χ. ETOPS)· και
 3. τα πρόσθετα καύσιμα εάν απαιτηθεί από τον κυβερνήτη.

OPS 1.260

Μεταφορά προσώπων με μειωμένη κινητικότητα

- α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες για τη μεταφορά προσώπων με μειωμένη κινητικότητα (ΠΜΚ).
- β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τα ΠΜΚ δεν τοποθετούνται ούτε καταλαμβάνουν θέσεις όπου η παρουσία τους μπορεί:
1. να παρεμποδίζει το πλήρωμα στην εκτέλεση των καθηκόντων του·
 2. να εμποδίζει την πρόσβαση σε εξοπλισμό επείγουσας ανάγκης· ή
 3. να παρεμποδίζει την εκκένωση λόγω έκτακτης ανάγκης του αεροπλάνου.
- γ) Ο κυβερνήτης πρέπει να ειδοποιείται όταν ΠΜΚ πρόκειται να επιβιβασθούν στο αεροπλάνο προς μεταφορά.

OPS 1.265

Μεταφορά μη αποδεκτών επιβατών, προσώπων που έχουν απελαθεί ή τελούν υπό κράτηση

Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες για τη μεταφορά μη αποδεκτών επιβατών, προσώπων που έχουν απελαθεί ή τελούν υπό κράτηση, ώστε να εξασφαλίζεται η ασφάλεια του αεροπλάνου και των επιβατών του. Ο κυβερνήτης πρέπει να ειδοποιείται όταν τα εν λόγω πρόσωπα πρόκειται να επιβιβασθούν στο αεροπλάνο προς μεταφορά.

OPS 1.270

Εναποθήκευση αποσκευών και φορτίων

(βλέπε προσάρτημα 1 της OPS 1.270)

- α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες ώστε να εξασφαλίζεται ότι μεταφέρονται στο θάλαμο επιβατών μόνο εκείνες οι χειραποσκευές που μπορούν να εναποθηκευτούν με τον ενδεδειγμένο και ασφαλή τρόπο.
- β) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες ώστε να εξασφαλίζεται ότι όλες οι αποσκευές και το φορτίο επί του αεροπλάνου, που μπορεί να προκαλέσουν τραυματισμό ή ζημιά, ή να φράξουν διαδρόμους και εξόδους εάν μετακινηθούν, τοποθετούνται σε χώρους αποθήκευσης σχεδιασμένους να αποτρέπουν τη μετακίνησή τους.

OPS 1.275

Παραμένει σκοπίμως κενό

OPS 1.280

Θέσεις επιβατών

Ο αερομεταφορέας καθιερώνει 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 αεροπλάνου.

OPS 1.285

Ενημέρωση επιβατών

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

- α) Γενικά
1. Οι επιβάτες ενημερώνονται προφορικά για θέματα ασφαλείας. Μέρη ή το σύνολο της ενημέρωσης μπορεί να πραγματοποιείται με οπτικοακουστική παρουσίαση.
 2. Οι επιβάτες εφοδιάζονται με κάρτα ενημέρωσης σε θέματα ασφαλείας στην οποία παρέχονται εικονογραφημένες οδηγίες σχετικά με τη λειτουργία του εξοπλισμού επείγουσας ανάγκης και των εξόδων κινδύνου που ενδέχεται να χρησιμοποιηθούν από τους επιβάτες.

β) Πριν από την απογείωση

1. Οι επιβάτες ενημερώνονται, ανάλογα με την περίπτωση, σχετικά με τα ακόλουθα θέματα:

- i) κανονισμοί καπνίσματος·
- ii) το πίσω μέρος του καθίσματος πρέπει να βρίσκεται σε όρθια θέση και το τραπέζακι να είναι κλειστό·
- iii) θέση των εξόδων κινδύνου·
- iv) θέση και χρήση της σήμανσης ίχνους διαφυγής προσέγγισης διαπέδου·
- v) εναποθήκευση χειραποσκευών·
- vi) περιορισμοί στη χρήση φορητών ηλεκτρονικών συσκευών· και
- vii) θέση και περιεχόμενο της κάρτας ενημέρωσης σε θέματα ασφαλείας.

2. Στους επιβάτες επιδεικνύονται τα εξής:

- i) η χρήση των ζωνών και/ή ιμάντων ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένου του τρόπου ανοίγματος και πρόδεσης των ζωνών και/ή ιμάντων ασφαλείας·
- ii) η θέση και η χρήση των συσκευών οξυγόνου, εάν απαιτείται (παραπομπή OPS 1.770 και OPS 1.775). Επίσης, οι επιβάτες πρέπει να ενημερώνονται ότι πρέπει να σβήνουν όλα τα υλικά καπνίσματος όταν χρησιμοποιείται οξυγόνο· και
- iii) η θέση και η χρήση των σωσίβιων γιλέκων, εάν απαιτείται (παραπομπή OPS 1.825).

γ) Μετά την απογείωση

1. Στους επιβάτες υπενθυμίζονται, εφόσον αρμόζει, τα ακόλουθα:

- i) οι κανονισμοί καπνίσματος· και
- ii) η χρήση των ζωνών και/ή ιμάντων ασφαλείας καθώς και το όφελος για την ασφάλειά τους εάν έχουν συνεχώς δεμένη τη ζώνη τους όταν κάθονται, ανεξαρτήτως της θέσης της ένδειξης πρόδεσης των ζωνών ασφαλείας.

δ) Πριν από την προσγείωση

1. Στους επιβάτες υπενθυμίζονται, εφόσον αρμόζει, τα ακόλουθα:

- i) κανονισμοί καπνίσματος·
- ii) η χρήση των ζωνών και/ή ιμάντων ασφαλείας·
- iii) το πίσω μέρος του καθίσματος πρέπει να βρίσκεται σε όρθια θέση και το τραπέζακι να είναι κλειστό·
- iv) η εναποθήκευση εκ νέου των χειραποσκευών· και
- v) οι περιορισμοί στη χρήση φορητών ηλεκτρονικών συσκευών.

ε) Μετά την προσγείωση

1. Στους επιβάτες υπενθυμίζονται τα ακόλουθα:

- i) οι κανονισμοί καπνίσματος· και
- ii) η χρήση των ζωνών και/ή ιμάντων ασφαλείας.

στ) Σε περίπτωση επείγουσας ανάγκης κατά τη διάρκεια της πτήσης, οι επιβάτες λαμβάνουν οδηγίες για να προβούν στις κατάλληλες, σύμφωνα με την κατάσταση, ενέργειες επείγουσας ανάγκης.

OPS 1.290

Προετοιμασία πτήσης

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι συντάσσεται επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης για κάθε σχεδιαζόμενη πτήση.

β) Ο κυβερνήτης δεν εκτελεί πτήση εκτός εάν έχει βεβαιωθεί πλήρως ότι:

1. Το αεροπλάνο είναι πτητικά ικανό·
2. Ο χειρισμός του αεροπλάνου δεν γίνεται κατά παράβαση των προβλεπόμενων στον κατάλογο παρεκκλίσεων από τη διαμόρφωση (CDL)·

3. Διατίθενται τα απαιτούμενα, για την πτήση που πρόκειται να διεξαχθεί, όργανα και εξοπλισμός σύμφωνα με τις διατάξεις των Τμημάτων ΙΑ και ΙΒ·
4. Τα όργανα και ο εξοπλισμός βρίσκονται σε επιχειρησιακή κατάσταση με την επιφύλαξη των όσων ορίζονται στον ΠΕΕ (MEL)·
5. Διατίθενται τα απαιτούμενα για την εκτέλεση της πτήσης μέρη του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας·
6. Διατίθενται επί του αεροπλάνου τα έγγραφα, οι συμπληρωματικές πληροφορίες και τα έντυπα που αυτό πρέπει να φέρει σύμφωνα με τις διατάξεις των OPS 1.125 και OPS 1.135·
7. Διατίθενται τρέχοντες γεωγραφικοί και αεροναυτικοί χάρτες και συναφής τεκμηρίωση ή ισοδύναμα δεδομένα, τα οποία καλύπτουν τη σχεδιαζόμενη πτητική λειτουργία του αεροπλάνου, συμπεριλαμβανομένης κάθε εύλογα αναμενόμενης παρέκκλισης. Σε αυτά περιλαμβάνονται πίνακες μετατροπής οι οποίοι απαιτούνται ενδεχομένως για την υποστήριξη πτητικών λειτουργιών στις οποίες πρέπει να χρησιμοποιείται το μετρικό σύστημα για το ύψος, το απόλυτο ύψος και τα επίπεδα πτήσης·
8. Διατίθενται οι κατάλληλες διευκολύνσεις και υπηρεσίες εδάφους που απαιτούνται για τη σχεδιαζόμενη πτήση·
9. Είναι εφικτή, για τη σχεδιαζόμενη πτήση, η συμμόρφωση προς τις διατάξεις του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας όσον αφορά τις απαιτήσεις σχετικά με τα καύσιμα, τα λιπαντικά και το οξυγόνο, τα ελάχιστα απόλυτα ύψη ασφαλείας, τα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίων και η διαθεσιμότητα αεροδρομίων εναλλαγής, όπου απαιτείται·
10. Το φορτίο έχει κατάλληλα κατανεμηθεί και φυλάσσεται με ασφαλή τρόπο·
11. Η μάζα του αεροπλάνου, κατά την έναρξη της τροχοδρόμησης απογείωσης, είναι τέτοια ώστε η πτήση μπορεί να εκτελεσθεί σύμφωνα με τις διατάξεις των τμημάτων ΣΤ έως Θ, ανάλογα με την περίπτωση· και
12. Είναι εφικτή η συμμόρφωση προς οποιονδήποτε πρόσθετο, σε εκείνους που καλύπτονται από τις διατάξεις των σημείων 9 και 11 ανωτέρω, επιχειρησιακό περιορισμό.

OPS 1.295

Επιλογή αεροδρομίων

- α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες για την επιλογή αεροδρομίων προορισμού και/ή εναλλαγής, σύμφωνα με την OPS 1.220, κατά το σχεδιασμό πτήσης.
- β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να επιλέγει και να καθορίζει στο επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης αεροδρόμιο εναλλακτικής απογείωσης για την περίπτωση που δεν είναι δυνατή η επιστροφή στο αεροδρόμιο αναχώρησης για μετεωρολογικούς λόγους ή για λόγους επιδόσεων. Το αεροδρόμιο εναλλακτικής απογείωσης πρέπει να βρίσκεται σε απόσταση:
 1. για δικινητήρια αεροπλάνα:
 - i) πτήσης μιας ώρας με ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτήσεως αεροπλάνου σε κανονικές συνθήκες νηνεμίας με βάση την πραγματική μάζα απογείωσης· ή
 - ii) του εγκεκριμένου χρόνου παρέκκλισης του αερομεταφορέα, με την επιφύλαξη τυχόν περιορισμών από τον πίνακα ελάχιστου εξοπλισμού (MEL), μέχρι δύο ώρες κατ' ανώτατο όριο, με ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτήσεως αεροπλάνου σε κανονικές συνθήκες νηνεμίας με βάση την πραγματική μάζα απογείωσης για αεροπλάνα και πληρώματα με άδεια ETOPS· ή
 2. πτήσης δύο ωρών με ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτήσεως αεροπλάνου σε κανονικές συνθήκες νηνεμίας με βάση την πραγματική μάζα απογείωσης για τρικινητήρια ή τετρακινητήρια αεροπλάνα· και
 3. εάν το εγχειρίδιο πτήσεως αεροπλάνου δεν περιέχει ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας, η ταχύτητα που πρέπει να χρησιμοποιηθεί για τον υπολογισμό πρέπει να είναι εκείνη που επιτυγχάνεται με τους υπόλοιπους κινητήρες στη μέγιστη συνεχή ισχύ.
- γ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να επιλέγει τουλάχιστον έναν εναλλακτικό προορισμό για κάθε πτήση IFR εκτός εάν:
 1. ισχύουν αμφότερα:
 - i) η διάρκεια της σχεδιαζόμενης πτήσης από την απογείωση έως την προσγείωση δεν υπερβαίνει τις έξι ώρες· και

ii) στο αεροδρόμιο προορισμού διατίθενται και μπορούν να χρησιμοποιηθούν δύο ξεχωριστοί διάδρομοι και τα ενδεδειγμένα δελτία ή προγνώσεις καιρού στο αεροδρόμιο προορισμού, ή συνδυασμός αυτών, δείχνουν ότι, στο διάστημα που αρχίζει μία ώρα πριν και τελειώνει μία ώρα μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης στον προορισμό, η οροφή είναι τουλάχιστον 2 000 ft ή το ύψος κύκλου αεροδρομίου άνω των 500 ft, ανάλογα με το ποια απόσταση είναι μεγαλύτερη, και η ορατότητα είναι τουλάχιστον 5 km·

ή

2. ο προορισμός είναι απομονωμένος και δεν υπάρχει κανένας κατάλληλος εναλλακτικός προορισμός.
- δ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να επιλέγει δύο εναλλακτικούς προορισμούς όταν:
1. τα ενδεδειγμένα δελτία ή προγνώσεις καιρού, ή συνδυασμός αυτών, δείχνουν ότι εντός περιόδου που αρχίζει μία ώρα πριν και τελειώνει μία ώρα μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης, οι καιρικές συνθήκες πρόκειται να είναι χειρότερες από τα ελάχιστα που ισχύουν βάσει της σχεδίασης· ή
 2. δεν υπάρχουν διαθέσιμες μετεωρολογικές πληροφορίες.
- ε) Ο αερομεταφορέας καθορίζει κάθε απαιτούμενο(-α) αεροδρόμιο(-α) εναλλαγής στο επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης.

OPS 1.297

Ελάχιστα σχεδιασμού για IFR πτήσεις

- α) Ελάχιστα σχεδιασμού για αεροδρόμια εναλλακτικής απογείωσης. Ο αερομεταφορέας δεν επιλέγει αεροδρόμιο ως αεροδρόμιο εναλλακτικής απογείωσης εκτός εάν τα ενδεδειγμένα δελτία ή προγνώσεις καιρού, ή συνδυασμός αυτών, δείχνουν ότι, στο διάστημα που αρχίζει μία ώρα πριν και τελειώνει μία ώρα μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης στο αεροδρόμιο, οι καιρικές συνθήκες είναι ίδιες ή καλύτερες από τα ισχύοντα ελάχιστα προσεγγίωσης που καθορίζονται σύμφωνα με την OPS 1.225. Η οροφή πρέπει να λαμβάνεται υπόψη όταν οι μοναδικές διαθέσιμες προσεγγίσεις είναι μη ακριβείς προσεγγίσεις και/ή προσεγγίσεις στον κύκλο του αεροδρομίου. Πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κάθε περιορισμός σχετικά με πτητικές λειτουργίες με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας.
- β) Ελάχιστα σχεδιασμού για αεροδρόμια προορισμού και εναλλακτικού προορισμού. Ο αερομεταφορέας επιλέγει το αεροδρόμιο προορισμού και/ή το (τα) αεροδρόμιο(-α) εναλλακτικού προορισμού μόνο όταν τα ενδεδειγμένα δελτία ή προγνώσεις καιρού, ή συνδυασμός αυτών, δείχνουν ότι, στο διάστημα που αρχίζει μία ώρα πριν και τελειώνει μία ώρα μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης στο αεροδρόμιο, οι καιρικές συνθήκες είναι ίδιες ή καλύτερες από τα ισχύοντα ελάχιστα σχεδιασμού ως εξής:
1. ελάχιστα σχεδιασμού για αεροδρόμιο προορισμού εκτός από απομονωμένα αεροδρόμια προορισμού:
 - i) ορατότητα διαδρόμου/ορατότητα που καθορίζεται σύμφωνα με την OPS 1.225· και
 - ii) για μη ακριβή προσέγγιση ή προσέγγιση στον κύκλο του αεροδρομίου, η οροφή είναι ίδια με ή υπερβαίνει το ελάχιστο ύψος καθόδου· και
 2. τα ελάχιστα σχεδιασμού για αεροδρόμιο(-α) εναλλαγής προορισμού και για απομονωμένα αεροδρόμια προορισμού θα είναι σύμφωνα με τον πίνακα 1 που ακολουθεί:

Πίνακας 1

Ελάχιστα σχεδιασμού — Αεροδρόμια εναλλαγής κατά τη διαδρομή και προορισμού — Απομονωμένα αεροδρόμια προορισμού

Τύπος προσέγγισης	Ελάχιστα σχεδιασμού
Κατηγορία II και III	Κατηγορία I (σημείωση 1)
Κατηγορία I	Μη ακριβείας (σημειώσεις 1 και 2)
Μη ακριβείας	Μη ακριβείας (σημειώσεις 1 και 2) συν 200 ft/1 000 m
Κύκλος του αεροδρομίου	Κύκλος του αεροδρομίου (σημειώσεις 2 και 3)

Σημείωση 1: Ορατή απόσταση διαδρόμου.

Σημείωση 2: Η οροφή πρέπει να είναι ίδια με ή να υπερβαίνει το ελάχιστο ύψος καθόδου.

Σημείωση 3: Ορατότητα.

- γ) Ελάχιστο σχεδιασμού για αεροδρόμιο εναλλαγής κατά τη διαδρομή. Ο αερομεταφορέας δεν επιλέγει αεροδρόμιο ως αεροδρόμιο εναλλαγής κατά τη διαδρομή εκτός εάν τα ενδεδειγμένα δελτία ή προγνώσεις καιρού, ή συνδυασμός αυτών, δείχνουν ότι, στο διάστημα που αρχίζει 1 ώρα πριν και τελειώνει μία ώρα μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης στο αεροδρόμιο, οι καιρικές συνθήκες είναι ίδιες ή καλύτερες από τα ισχύοντα ελάχιστα σχεδιασμού σύμφωνα με τον πίνακα 1 ανωτέρω.
- δ) Ελάχιστο σχεδιασμού για αεροδρόμιο εναλλαγής κατά τη διαδρομή σύμφωνα με ETOPS. Ο αερομεταφορέας δεν επιλέγει ένα αεροδρόμιο ως αεροδρόμιο εναλλαγής κατά τη διαδρομή σύμφωνα με ETOPS εκτός εάν τα ενδεδειγμένα δελτία ή προγνώσεις καιρού, ή συνδυασμός αυτών, δείχνουν ότι, στο διάστημα που αρχίζει μία ώρα πριν και τελειώνει μία ώρα μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης στο αεροδρόμιο, οι καιρικές συνθήκες είναι ίδιες ή καλύτερες από τα ισχύοντα ελάχιστα σχεδιασμού σύμφωνα με τον πίνακα 2 κατωτέρω, και σύμφωνα με την άδεια ETOPS του αερομεταφορέα.

Πίνακας 2

Ελάχιστα σχεδιασμού — ETOPS

Τύπος προσέγγισης	Ελάχιστα σχεδιασμού	
(Ορατότητα διαδρόμου/Απαιτούμενη ορατότητα και ισχύουσα οροφή)		
Αεροδρόμιο με		
	τουλάχιστον δύο χωριστές διαδικασίες προσέγγισης που βασίζονται σε δύο χωριστά βοηθήματα που εξυπηρετούν δύο χωριστούς διαδρόμους	τουλάχιστον δύο χωριστές διαδικασίες προσέγγισης που βασίζονται σε δύο χωριστά βοηθήματα που εξυπηρετούν ένα διάδρομο ή τουλάχιστον μία διαδικασία προσέγγισης που βασίζεται σε ένα βοήθημα που εξυπηρετεί ένα διάδρομο
Προσέγγιση ακριβείας κατηγορίας II, III (σύστημα ενόργανης προσέγγισης (ILS), σύστημα προσγείωσης μικροκυμάτων (MLS))	Προσέγγιση ακριβείας κατηγορίας I	Ελάχιστα για προσέγγιση μη ακριβείας
Προσέγγιση ακριβείας κατηγορίας II (σύστημα ενόργανης προσέγγισης (ILS), σύστημα προσγείωσης μικροκυμάτων (MLS))	Ελάχιστα προσέγγισης μη ακριβείας	Ελάχιστα κύκλου του αεροδρομίου ή, εάν δεν είναι διαθέσιμα, ελάχιστα προσέγγισης μη ακριβείας συν 200 ft/1 000 m
Προσέγγιση μη ακριβείας	Το χαμηλότερο από τα ελάχιστα προσέγγισης μη ακριβείας συν 200 ft/1 000 m ή τα ελάχιστα κύκλου του αεροδρομίου	Το υψηλότερο από τα ελάχιστα κύκλου του αεροδρομίου ή τα ελάχιστα προσέγγισης μη ακριβείας συν 200 ft/1 000 m
Προσέγγιση κύκλου του αεροδρομίου	Ελάχιστα κύκλου του αεροδρομίου	

OPS 1.300

Υποβολή σχεδίου πτήσης υπηρεσίας εναέριας κυκλοφορίας

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι καμία πτήση δεν εκτελείται εκτός εάν έχει υποβληθεί σχέδιο πτήσης υπηρεσίας εναέριας κυκλοφορίας ή δεν έχουν κατατεθεί επαρκείς πληροφορίες που επιτρέπουν την ενεργοποίηση των υπηρεσιών συναγερμού εάν χρειαστεί.

OPS 1.305

Ανεφοδιασμός/αφαίρεση καυσίμων ενώ οι επιβάτες επιβιβάζονται, είναι επιβιβασμένοι στο αεροπλάνο ή αποβιβάζονται

(βλέπε προσάρτημα 1 της OPS 1.305)

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κανένα αεροπλάνο δεν ανεφοδιάζεται, ούτε αφαιρούνται από αυτό, με αεροπορικά καύσιμα (Avgas) ή αεροπορικά καύσιμα ευρέως κλάσματος (wide-cut) (π.χ. Jet-B ή ισοδύναμα) ή μείγμα, ενδεχομένως, των ειδών αυτών καυσίμου που ενδέχεται να εμφανιστεί, όταν επιβιβάζονται, έχουν επιβιβασθεί ή αποβιβάζονται επιβάτες. Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις, πρέπει να λαμβάνονται οι απαραίτητες προφυλάξεις και το αεροπλάνο πρέπει να είναι κατάλληλα επανδρωμένο με ειδικευμένο προσωπικό, έτοιμο να αρχίσει και να καθοδηγήσει εκκένωση του αεροπλάνου με τα πιο πρακτικά και πρόσφορα διαθέσιμα μέσα.

OPS 1.307

Ανεφοδιασμός/αφαίρεση καυσίμου τύπου “wide-cut”

Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες για τον ανεφοδιασμό/αφαίρεση καυσίμου τύπου wide-cut (π.χ. Jet B ή ισοδύναμο), εάν αυτό είναι απαραίτητο.

OPS 1.308

Ώθηση (push back) και ρυμούλκηση

- α) Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι όλες οι διαδικασίες ώθησης και ρυμούλκησης είναι σύμφωνες με τις σχετικές απαιτήσεις και τα πρότυπα της αεροπορίας.
- β) Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι η τοποθέτηση των αεροπλάνων πριν ή μετά την τροχοδρόμηση δεν εκτελείται με ρυμούλκηση χωρίς ράβδο ρυμούλκησης, εκτός εάν:
1. το αεροπλάνο προστατεύεται εκ κατασκευής από βλάβες στο σύστημα διεύθυνσης του ριναίου τροχού οφειλόμενες σε ρυμούλκηση χωρίς ράβδο ρυμούλκησης, ή
 2. υπάρχει σύστημα/διαδικασία που να ειδοποιεί το πλήρωμα πτήσης ότι μία τέτοια βλάβη ενδέχεται να επέλθει ή έχει ήδη επέλθει, ή
 3. το όχημα ρυμούλκησης χωρίς ράβδο ρυμούλκησης είναι κατασκευασμένο κατά τρόπο ώστε να μην επιφέρει βλάβες στο αεροπλάνο.

OPS 1.310

Μέλη πληρώματος σε σταθμούς

- α) Μέλη πληρώματος πτήσης
1. Στη διάρκεια απογείωσης και προσγείωσης κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης που πρέπει να βρίσκεται σε υπηρεσία στο θάλαμο διακυβέρνησης, πρέπει να βρίσκεται στη θέση του.
 2. Σε όλες τις άλλες φάσεις της πτήσης, κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης που πρέπει να βρίσκεται σε υπηρεσία στο θάλαμο διακυβέρνησης, παραμένει στη 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 συνεχώς στα χειριστήρια του αεροπλάνου.
 3. Σε όλες τις φάσεις της πτήσης, κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης που πρέπει να βρίσκεται σε υπηρεσία στο θάλαμο διακυβέρνησης, 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 μπορεί επ' ουδενί να θεωρηθεί μέρος περιόδου ανάπαυσης για τον υπολογισμό των περιορισμών που έχουν σχέση με τον χρόνο πτήσης ούτε για να δικαιολογήσει χρόνο υπηρεσίας.
- β) Μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών. Σε όλους τους θαλάμους του αεροπλάνου που καταλαμβάνονται από επιβάτες, τα απαιτούμενα μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών κάθονται στις καθορισμένες θέσεις τους στη διάρκεια των κρίσιμων φάσεων της πτήσης.

OPS 1.315

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 οπλισμένο ένα βοηθητικό μέσο για εκκένωση λόγω έκτακτης ανάγκης, το οποίο τίθεται σε λειτουργία αυτόματα.

OPS 1.320

Καθίσματα, ζώνες και ιμάντες ασφαλείας

- α) Μέλη πληρώματος
1. Στη διάρκεια απογείωσης και προσγείωσης, καθώς και όποτε κρίνεται απαραίτητο από τον κυβερνήτη για λόγους ασφαλείας, κάθε μέλος πληρώματος ασφαλιζεται κατάλληλα με όλες τις ζώνες και τους ιμάντες ασφαλείας που διατίθενται.
 2. Κατά τη διάρκεια των άλλων φάσεων της πτήσης, κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης στο θάλαμο διακυβέρνησης είναι προσδεμένο με τη ζώνη ασφαλείας του ενώ βρίσκεται στη 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 εξασφαλίζει ότι κάθε επιβάτης του αεροσκάφους είναι καθισμένος σε κάθισμα ή σε θέση-κρεβάτι προοδευμένος κατάλληλα με τη ζώνη, ή, όπου διατίθεται, τον ιμάντα ασφαλείας του.
2. Ο αερομεταφορέας προβλέπει και ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι η πολλαπλή κατοχή θέσεων του αεροπλάνου μπορεί να επιτραπεί μόνο σε συγκεκριμένα καθίσματα και πραγματοποιείται μόνο για έναν ενήλικα και ένα βρέφος/νήπιο που ασφαλιζονται κατάλληλα με πρόσθετη κυκλική ζώνη ή άλλη διάταξη συγκράτησης.

OPS 1.325

Εξασφάλιση θαλάμου επιβατών και χώρου(-ων) μαγειρείου(-ων)

- a) 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.

OPS 1.330

Δυνατότητα πρόσβασης στον εξοπλισμό επείγουσας ανάγκης

Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι ο σχετικός εξοπλισμός επείγουσας ανάγκης παραμένει εύκολα προσίτος για άμεση χρήση.

OPS 1.335

Κάπνισμα μέσα στο αεροπλάνο

- a) Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι κανένα πρόσωπο που επιβαίνει στο αεροπλάνο δεν επιτρέπεται να καπνίζει:
 1. εφόσον κρίνεται απαραίτητο για λόγους ασφαλείας·
 2. ενώ το αεροπλάνο βρίσκεται στο έδαφος εκτός εάν επιτραπεί ειδικά σύμφωνα με τις διαδικασίες που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας·
 3. έξω από καθορισμένες περιοχές καπνίσματος, στο διάδρομο (στους διαδρόμους) και στην τουαλέτα (στις τουαλέτες)·
 4. σε διαμερίσματα φορτίου και/ή άλλους χώρους όπου μεταφέρονται φορτία τα οποία δεν είναι αποθηκευμένα σε πυρίμαχα δοχεία ούτε καλύπτονται από караβόπανο ανθεκτικό στις φλόγες· και
 5. στους χώρους εκείνους του θαλάμου όπου παρέχεται οξυγόνο.

OPS 1.340

Μετεωρολογικές συνθήκες

- a) Σε πτήση IFR, ο κυβερνήτης:
 1. δεν αρχίζει την απογείωση· ούτε
 2. συνεχίζει πέρα από το σημείο από το οποίο ισχύει αναθεωρημένο σχέδιο πτήσης στην περίπτωση εκ νέου σχεδιασμού κατά την πτήση, εκτός εάν είναι διαθέσιμες πληροφορίες οι οποίες δείχνουν ότι οι αναμενόμενες καιρικές συνθήκες στο αεροδρόμιο προορισμού και/ή στο(στα) απαιτούμενο(-α) εναλλακτικό(-ά) αεροδρόμιο(-α) προορισμού που καθορίζονται στην OPS 1.295, είναι ίσες ή ανώτερες από τα ελάχιστα σχεδιασμού, που καθορίζονται στην OPS 1.297.
- β) Σε πτήση IFR ο κυβερνήτης δεν συνεχίζει πέρα από:
 1. το κρίσιμο σημείο, όταν χρησιμοποιείται η διαδικασία κρίσιμου σημείου· ή
 2. Το προκαθορισμένο σημείο, όταν χρησιμοποιείται η διαδικασία του προκαθορισμένου σημείου, εκτός εάν είναι διαθέσιμες πληροφορίες που δηλώνουν ότι οι αναμενόμενες καιρικές συνθήκες στο αεροδρόμιο προορισμού και/ή στο(στα) απαιτούμενο(-α) εναλλακτικό(-ά) αεροδρόμιο(-α) προορισμού που καθορίζονται στην OPS 1.295, είναι ίσες ή ανώτερες από τα ισχύοντα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου, που καθορίζονται στην OPS 1.225.

- γ) Σε πτήση με όργανα (IFR), ο κυβερνήτης δεν συνεχίζει την πτήση προς το αεροδρόμιο του προγραμματισμένου προορισμού εκτός εάν οι πλέον πρόσφατες διαθέσιμες πληροφορίες δείχνουν ότι, κατά την αναμενόμενη ώρα άφιξης, οι καιρικές συνθήκες που επικρατούν στο αεροδρόμιο προορισμού, ή σε ένα τουλάχιστον εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού, είναι ίσες ή ανώτερες από τα βάσει σχεδίου ισχύοντα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου.
- δ) Σε πτήση με κανόνες πτήσεως εξ όψεως (VFR), ο κυβερνήτης δεν αρχίζει την απογείωση εκτός εάν τα πλέον πρόσφατα δελτία ή ο συνδυασμός των πλέον πρόσφατων δελτίων και προγνώσεων καιρού, δείχνουν ότι οι μετεωρολογικές συνθήκες κατά μήκος της διαδρομής ή σε εκείνο το τμήμα της διαδρομής στο οποίο η πτήση πρέπει να πραγματοποιηθεί με κανόνες πτήσεως εξ όψεως, είναι τέτοιες, στο συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, ώστε να καθίσταται εφικτή η συμμόρφωση προς τους κανόνες αυτούς.

OPS 1.345

Πάγος και άλλα είδη ρύπανσης — Διαδικασίες στο έδαφος

- α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες που πρέπει να τηρούνται όταν είναι απαραίτητες επιθεωρήσεις αποπάγωσης και αντιπάγωσης καθώς και συναφείς επιθεωρήσεις του αεροπλάνου (των αεροπλάνων).
- β) Ο κυβερνήτης αρχίζει τη διαδικασία απογείωσης μόνο εάν οι εξωτερικές επιφάνειες δεν φέρουν κανένα κατάλοιπο που μπορεί να επηρεάσει δυσμενώς την επίδοση και/ή τη δυνατότητα ελέγχου του αεροπλάνου με εξαίρεση όσα επιτρέπονται στο εγχειρίδιο πτήσεως αεροπλάνου.

OPS 1.346

Πάγος και άλλα είδη ρύπανσης — Διαδικασίες κατά την πτήση

- α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει 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 αεροπλάνο είναι πιστοποιημένο και εξοπλισμένο για να αντιμετωπίζει παρόμοιες συνθήκες.

OPS 1.350

Εφοδιασμός με καύσιμα και λιπαντικά

Ο κυβερνήτης δεν αρχίζει πτήση εκτός εάν έχει βεβαιωθεί ότι το αεροπλάνο είναι εφοδιασμένο τουλάχιστον με την ποσότητα καυσίμων και λιπαντικών που έχει υπολογισθεί ότι απαιτείται για να ολοκληρώσει με ασφάλεια την πτήση, λαμβάνοντας υπόψη τις αναμενόμενες επιχειρησιακές συνθήκες.

OPS 1.355

Συνθήκες απογείωσης

Πριν αρχίσει την απογείωση, ο κυβερνήτης πρέπει να βεβαιώνεται ότι, σύμφωνα με τις πληροφορίες που διαθέτει, ο καιρός στο αεροδρόμιο και η κατάσταση του διαδρόμου που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί δεν εμποδίζει ασφαλή απογείωση και αναχώρηση.

OPS 1.360

Εφαρμογή ελαχίστων απογείωσης

Πριν αρχίσει την απογείωση, ο κυβερνήτης πρέπει να βεβαιώνεται ότι η ορατότητα διαδρόμου ή η ορατότητα προς την κατεύθυνση της απογείωσης του αεροπλάνου είναι ίση ή μεγαλύτερη από το ισχύον ελάχιστο όριο.

OPS 1.365

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 αυτό απαιτείται για την απογείωση ή την προσγείωση.

OPS 1.370

Εικονικές μη φυσιολογικές καταστάσεις στην πτήση

Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες ώστε να εξασφαλίζεται ότι στη διάρκεια πτήσεων εμπορικών αερομεταφορών δεν προσομοιώνονται μη φυσιολογικές καταστάσεις ή καταστάσεις έκτακτης ανάγκης που απαιτούν την εφαρμογή μέρους ή του συνόλου των διαδικασιών για μη φυσιολογικές καταστάσεις ή καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και την προσομοίωση μετεωρολογικών συνθηκών με όργανα (IMC) με τεχνητά μέσα.

OPS 1.375

Διαχείριση καυσίμων κατά την πτήση

(βλέπε προσάρτημα 1 της OPS 1.375)

- α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασία ώστε να εξασφαλίζεται ότι εκτελούνται οι έλεγχοι και η διαχείριση καυσίμων κατά την πτήση.
- β) Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι η εναπομένουσα ποσότητα του χρησιμοποιήσιμου καυσίμου στη διάρκεια της πτήσης δεν είναι μικρότερη από την απαιτούμενη ποσότητα καυσίμου μέχρι το αεροδρόμιο στο οποίο μπορεί να πραγματοποιηθεί ασφαλής προσγείωση, με διατήρηση του τελικού εφεδρικού καυσίμου.
- γ) Ο κυβερνήτης κηρύσσει κατάσταση έκτακτης ανάγκης όταν τα υπολογιζόμενα χρησιμοποιήσιμα καύσιμα στην προσγείωση είναι λιγότερα από τα τελικά εφεδρικά καύσιμα.

OPS 1.380

παραμένει σκοπίμως κενό

OPS 1.385

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 αεροπλάνου 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.

OPS 1.390

Κοσμική ακτινοβολία

- α) Ο αερομεταφορέας λαμβάνει υπόψη την έκθεση σε κοσμική ακτινοβολία όλων των μελών του πληρώματος κατά την πτήση και ενώ βρίσκονται σε υπηρεσία (συμπεριλαμβανομένης της τοποθέτησής τους) και λαμβάνει τα ακόλουθα μέτρα για τα μέλη του πληρώματος που ενδέχεται να εκτεθούν σε ακτινοβολία μεγαλύτερη από 1 mSv ετησίως:
 1. εκτιμά την έκθεσή τους·
 2. λαμβάνει υπόψη την εκτιμηθείσα έκθεση κατά την οργάνωση του προγραμματισμού εργασίας, προκειμένου να μειώνει τις δόσεις στα μέλη του πληρώματος με υψηλή έκθεση·
 3. ενημερώνει τα αφορώμενα μέλη του πληρώματος για τους κινδύνους για την υγεία τους λόγω της εργασίας τους·
 4. εξασφαλίζει ότι ο προγραμματισμός εργασίας για τις γυναίκες που είναι μέλη του πληρώματος και έχουν γνωστοποιήσει στον αερομεταφορέα ότι είναι έγκυοι διατηρεί τη δόση που δέχεται το έμβρυο στα χαμηλότερα δυνατά επίπεδα και ότι, οπωσδήποτε, η δόση αυτή δεν υπερβαίνει το 1 mSv για το υπόλοιπο της κύησης·
 5. εξασφαλίζει ότι τηρούνται ατομικά μητρώα για τα μέλη του πληρώματος που ενδέχεται να υποστούν υψηλή έκθεση. Οι εκθέσεις αυτές πρέπει να κοινοποιούνται στον ενδιαφερόμενο σε ετήσια βάση, καθώς και όταν παύουν να απασχολούνται στον αερομεταφορέα.
- β)
 1. Ο αερομεταφορέας δεν χρησιμοποιεί επιχειρησιακά αεροπλάνα άνω των 15 000 m (49 000 ft), εκτός εάν βρίσκεται σε κατάσταση επιχειρησιακής λειτουργίας ο εξοπλισμός που ορίζεται στην OPS 1.680 ή τηρείται η διαδικασία που περιγράφεται στην OPS 1.680.
 2. Ο κυβερνήτης ή ο χειριστής στον οποίο έχει ανατεθεί η εκτέλεση της πτήσης αρχίζει κάθοδο αμέσως μόλις είναι εφικτό όταν γίνει υπέρβαση των οριακών τιμών της δόσης κοσμικής ακτινοβολίας που ορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.

OPS 1.395

Ανίχνευση προσέγγισης εδάφους

Όταν ανιχνευθεί υπερβολική προσέγγιση στο έδαφος από οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος πτήσης ή από σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους, ο κυβερνήτης ή ο χειριστής στον οποίο έχει ανατεθεί η εκτέλεση της πτήσης εξασφαλίζει ότι πραγματοποιούνται αμέσως διορθωτικές ενέργειες για να εδραιωθούν ασφαλείς συνθήκες πτήσης.

OPS 1.398

Χρησιμοποίηση εναέριου συστήματος αποφυγής σύγκρουσης (ACAS)

Ο αερομεταφορέας θεσπίζει διαδικασίες προκειμένου να διασφαλίζει ότι:

- α) Όταν εγκαθίσταται και τίθεται σε κατάσταση επιχειρησιακής λειτουργίας ένα ACAS, θα χρησιμοποιείται κατά την πτήση κατά τρόπον ώστε να είναι δυνατή η παραγωγή συμβουλών επίλυσης (RA), εκτός εάν αυτό δεν κρίνεται σκόπιμο για τις επικρατούσες εκείνη τη στιγμή συνθήκες.
- β) Όταν το ACAS ανιχνεύει αδικαιολόγητη εγγύτητα με άλλο αεροπλάνο (RA), ο κυβερνήτης ή ο χειριστής στον οποίο έχει ανατεθεί η διεξαγωγή της πτήσης διασφαλίζει ότι ξεκινούν πάραυτα διορθωτικές ενέργειες με σκοπό την ασφαλή απεμπλοκή, εκτός εάν το παρειακτό αεροπλάνο έχει εντοπισθεί οπτικά και έχει διαπιστωθεί ότι δεν συνιστά απειλή.

OPS 1.400

Συνθήκες προσέγγισης και προσγείωσης

Πριν αρχίσει η προσέγγιση στο έδαφος, ο κυβερνήτης πρέπει να βεβαιώνεται ότι, σύμφωνα με τις πληροφορίες που διαθέτει, ο καιρός στο αεροδρόμιο και η κατάσταση του διαδρόμου που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί δεν εμποδίζουν ασφαλή προσέγγιση, προσγείωση ή αποτυχημένη προσέγγιση, λαμβάνοντας υπόψη τις πληροφορίες σχετικά με τις επιδόσεις που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.

OPS 1.405

Έναρξη και συνέχιση προσέγγισης

- α) Ο κυβερνήτης ή ο χειριστής στον οποίο έχει ανατεθεί η εκτέλεση της πτήσης μπορεί να αρχίσει ενόργανη προσέγγιση ανεξάρτητα από την αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου/ορατότητα, όμως η προσέγγιση δεν πρέπει να συνεχιστεί πέρα από τον εξωτερικό ραδιοφάρο, ή αντίστοιχη θέση, εάν η αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου/ορατότητα είναι μικρότερη από τα ισχύοντα ελάχιστα.
- β) Εφόσον δεν είναι διαθέσιμη η ορατότητα διαδρόμου, η τιμή ορατότητας διαδρόμου μπορεί να προκύψει μέσω της μετατροπής την αναφερόμενης ορατότητας, σύμφωνα με τις διατάξεις του στοιχείου η) του προσαρτήματος 1 στην OPS 1.430.
- γ) Εάν, μετά τον εξωτερικό ραδιοφάρο ή αντίστοιχη θέση, σύμφωνα με το στοιχείο α) ανωτέρω, η αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου/ορατότητα είναι κατώτερη από το ισχύον ελάχιστο όριο, η προσέγγιση μπορεί να συνεχιστεί έως το κρίσιμο απόλυτο ύψος/σχετικό ύψος ή το ελάχιστο κρίσιμο απόλυτο ύψος/σχετικό ύψος.
- δ) Όταν δεν υπάρχει εξωτερικός ραδιοφάρος ή αντίστοιχη θέση, ο κυβερνήτης ή ο χειριστής στον οποίο έχει ανατεθεί η εκτέλεση της πτήσης λαμβάνει την απόφαση να συνεχίσει ή να εγκαταλείψει την προσέγγιση πριν κατέβει κάτω από τα 1 000 ft πάνω από το αεροδρόμιο στο τμήμα τελικής προσέγγισης. Εάν το ελάχιστο κρίσιμο απόλυτο ύψος/σχετικό ύψος βρίσκεται στα 1 000 ft πάνω από το αεροδρόμιο ή σε μικρότερο ύψος, ο χειριστής καθορίζει ύψος για κάθε διαδικασία προσέγγισης, κάτω από το οποίο η προσέγγιση δεν συνεχίζεται εάν η ορατότητα διαδρόμου/ορατότητα είναι μικρότερη από τα ισχύοντα ελάχιστα.
- ε) Η προσέγγιση μπορεί να συνεχιστεί κάτω από το κρίσιμο απόλυτο ύψος/σχετικό ύψος ή ελάχιστο κρίσιμο απόλυτο ύψος/σχετικό ύψος και η προσγείωση μπορεί να ολοκληρωθεί με την προϋπόθεση ότι το απαιτούμενο σημείο αναφοράς οπτικής επαφής έχει οριστεί και διατηρείται στο κρίσιμο απόλυτο ύψος/σχετικό ύψος ή ελάχιστο κρίσιμο απόλυτο ύψος/σχετικό ύψος.
- στ) Η ορατότητα διαδρόμου στο σημείο επαφής κατά την προσγείωση είναι πάντοτε πρωταρχικό στοιχείο. Εφόσον αναφέρεται και συντρέχει λόγος, η ορατότητα διαδρόμου στο μέσον του διαδρόμου και στο τέλος του αποτελούν επίσης πρωταρχικό στοιχείο. Η ελάχιστη τιμή ορατότητας διαδρόμου για το μέσον του διαδρόμου είναι 125 m ή, εάν η τιμή ορατότητας διαδρόμου που απαιτείται για το σημείο επαφής είναι μικρότερη, 75 m για το τέλος του διαδρόμου. Για αεροπλάνα που είναι εξοπλισμένα με σύστημα καθοδήγησης ή ελέγχου κατά τη φάση επιβράδυνσης, η ελάχιστη τιμή ορατότητας διαδρόμου για το μέσον του διαδρόμου είναι 75 m.

Σημείωση: Η έκφραση “συντρέχει λόγος” στο πλαίσιο αυτό αφορά το μέρος του διαδρόμου που χρησιμοποιείται κατά τη φάση υψηλής ταχύτητας της προσγείωσης μέχρι ταχύτητας περίπου 60 κόμβων.

OPS 1.410

Επιχειρησιακές διαδικασίες — Ύψος διασταύρωσης του κατωφλίου

Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώνει επιχειρησιακές διαδικασίες σχεδιασμένες ώστε να εξασφαλίζεται ότι το αεροπλάνο που χρησιμοποιείται για ακριβείς προσεγγίσεις διασταυρώνει το κατώφλι κατά ένα ασφαλές περιθώριο, όταν το αεροπλάνο βρίσκεται σε διαμόρφωση και απόλυτο ύψος προσγείωσης.

OPS 1.415

Μητρώο καταγραφής πτήσης

Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι συμπληρώνεται το μητρώο ταξιδιού.

OPS 1.420

Αναφορά συμβάντων

α) Ορολογία

1. Συμβάν. Γεγονός που δεν είναι ατύχημα αλλά συνδέεται με τη χρησιμοποίηση αεροσκάφους και θέτει σε κίνδυνο ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια της εκμετάλλευσής του.
2. Σοβαρό συμβάν. Συμβάν συντελούμενο υπό συνθήκες από τις οποίες διαφαίνεται ότι παραλίγο να συνέβαινε ατύχημα.
3. Ατύχημα. Γεγονός συνδεόμενο με τη χρησιμοποίηση αεροσκάφους, το οποίο συντελείται μεταξύ της στιγμής επιβίβασης στο αεροσκάφος προσώπου που προτίθεται να πραγματοποιήσει πτήση και της στιγμής κατά την οποία όλα τα πρόσωπα που έχουν επιβιβαστεί μ' αυτή την πρόθεση έχουν αποβιβαστεί, εφόσον:
 - i) επέλθει θάνατος ή σοβαρός τραυματισμός ενός προσώπου λόγω:
 - A) του γεγονότος ότι αυτό βρισκόταν στο αεροσκάφος,
 - B) άμεσης επαφής του με οποιοδήποτε μέρος του αεροσκάφους, περιλαμβανομένων μερών που τυχόν αποσπάστηκαν από το αεροσκάφος, ή
 - Γ) άμεσης έκθεσής του στα αέρια των στροβιλοκινητήρων, εκτός αν πρόκειται για κακώσεις οφειλόμενες σε φυσικά αίτια, για αυτοτραυματισμούς ή τραυματισμούς από άλλα πρόσωπα ή σε περίπτωση που ο τραυματισμός συμβαίνει σε λαθρεπιβάτες που κρύβονται εκτός των ζωνών στις οποίες έχουν κανονικά πρόσβαση οι επιβάτες και το πλήρωμα, ή
 - ii) το αεροσκάφος υποστεί βλάβη ή θραύση στα δομικά του μέρη η οποία αλλοιώνει τα χαρακτηριστικά που αφορούν τη δομική αντοχή του, τις επιδόσεις του ή τα πτητικά του χαρακτηριστικά και για την οποία κανονικά απαιτείται σημαντική επισκευή ή αντικατάσταση του συστατικού μέρους που έχει υποστεί βλάβη, εκτός αν πρόκειται για ζημία ή βλάβη σε κινητήρα, εφόσον η ζημία περιορίζεται στον κινητήρα, το περίβλημά του ή τα εξαρτήματά του, ή για ζημιές περιοριζόμενες στους έλικες, τα ακροπτερύγια, τις κεραίες, τα ελαστικά, το σύστημα τροχοπέδησης, τα αεροδυναμικά περιβλήματα ή σε μικρές οδοντώσεις ή διατρήσεις στο περίβλημα του αεροσκάφους· ή
 - iii) το αεροσκάφος απολεσθεί ή δεν υπάρχει δυνατότητα πρόσβασης προς αυτό.
- β) Αναφορά περιστατικών. Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες για την αναφορά περιστατικών, λαμβάνοντας υπόψη τις ευθύνες που περιγράφονται κατωτέρω και τις περιστάσεις που περιγράφονται στο στοιχείο δ) κατωτέρω.
 1. Στην OPS 1.085 στοιχείο β) προσδιορίζονται οι ευθύνες των μελών του πληρώματος όσον αφορά την αναφορά περιστατικών που θέτουν, ή θα μπορούσαν να θέσουν, σε κίνδυνο την ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας.
 2. Ο κυβερνήτης ή ο χειριστής του αεροπλάνου υποβάλλει έκθεση στην Αρχή σχετικά με οιοδήποτε περιστατικό που θέτει, ή θα μπορούσε ενδεχομένως να θέσει, σε κίνδυνο την ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας.
 3. Οι αναφορές πρέπει να υποβάλλονται εντός 72 ωρών από τον εντοπισμό του περιστατικού, εκτός εάν αυτό παρεμποδίζεται από εξαιρετικές συνθήκες.
 4. Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι όλα τα γνωστά ή πιθανά τεχνικά ελαττώματα και οι υπερβάσεις των τεχνικών περιορισμών που συνέβησαν ενώ ήταν υπεύθυνος για την πτήση, καταγράφονται στο τεχνικό μητρώο του αεροσκάφους. Εάν το ελάττωμα ή η υπέρβαση των τεχνικών περιορισμών θέτει, ή θα μπορούσε να θέσει, σε κίνδυνο την ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας, ο κυβερνήτης πρέπει επιπλέον να ξεκινά τη διαδικασία υποβολής έκθεσης στην Αρχή σύμφωνα με το στοιχείο β) σημείο 2 κατωτέρω.
 5. Στην περίπτωση περιστατικών που αναφέρονται σύμφωνα με το στοιχείο β) σημεία 1, 2 και 3, ανωτέρω, τα οποία οφείλονται ή συνδέονται με οιαδήποτε βλάβη, δυσλειτουργία ή ελάττωμα στο αεροπλάνο, τον εξοπλισμό του ή οιοδήποτε στοιχείο του εξοπλισμού επίγειας υποστήριξης ή που προκαλούν ή ενδέχεται να προκαλέσουν δυσμενείς συνέπειες στη διαρκή αξιοπλοία του αεροπλάνου, ο αερομεταφορέας πρέπει επίσης να ενημερώνει τον οργανισμό που είναι υπεύθυνος για το σχεδιασμό ή τον προμηθευτή ή, εάν συντρέχει λόγος, τον οργανισμό που είναι υπεύθυνος για τη διαρκή αξιοπλοία, ταυτόχρονα με την υποβολή της έκθεσης στην Αρχή.

γ) Αναφορά ατυχημάτων και σοβαρών περιστατικών

Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες για την αναφορά ατυχημάτων και σοβαρών περιστατικών, λαμβάνοντας υπόψη τις ευθύνες που περιγράφονται κατωτέρω και τις περιστάσεις που περιγράφονται στο στοιχείο δ) κατωτέρω.

1. Ο κυβερνήτης κοινοποιεί στον αερομεταφορέα τυχόν ατυχήματα ή σοβαρά περιστατικά που συνέβησαν ενώ ήταν υπεύθυνος για την πτήση. Σε περίπτωση που ο κυβερνήτης δεν είναι σε θέση να υποβάλει τέτοια κοινοποίηση, αυτό το καθήκον αναλαμβάνεται από οιοδήποτε άλλο μέλος του πληρώματος, εφόσον είναι σε θέση να το πράξει, λαμβανομένης υπόψη της ιεράρχησης που έχει ορίσει ο αερομεταφορέας.
2. Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι η Αρχή στο κράτος του αερομεταφορέα, η πλησιέστερη ενδεδειγμένη Αρχή (εάν δεν είναι η Αρχή στο κράτος του αερομεταφορέα) και οιοσδήποτε άλλος οργανισμός απαιτείται από το κράτος του χειριστή να είναι ενήμερος, ειδοποιούνται με το ταχύτερο διαθέσιμο μέσο για τυχόν ατύχημα ή σοβαρό περιστατικό και –μόνο στην περίπτωση των ατυχημάτων– τουλάχιστον πριν κινηθεί το αεροπλάνο, εκτός εάν εξαιρετικές περιστάσεις δεν το επιτρέπουν.
3. Ο κυβερνήτης ή ο αερομεταφορέας ενός αεροπλάνου υποβάλλει έκθεση στην αρχή στο κράτος του αερομεταφορέα εντός 72 ωρών από τη στιγμή του ατυχήματος ή του σοβαρού περιστατικού.

δ) Ειδικές εκθέσεις

Περιγράφονται στη συνέχεια τα συμβάντα για τα οποία πρέπει να χρησιμοποιούνται ειδικές μέθοδοι γνωστοποίησης και υποβολής εκθέσεων:

1. Περιστατικά εναέριας κυκλοφορίας. Ο κυβερνήτης ειδοποιεί χωρίς καθυστέρηση την οικεία μονάδα εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας σχετικά με το περιστατικό και την ενημερώνει για την πρόθεσή του να υποβάλει έκθεση για περιστατικό εναέριας κυκλοφορίας μετά το πέρας της πτήσης, στις περιπτώσεις που ένα αεροσκάφος έχει εκτεθεί σε κίνδυνο κατά την πτήση από:

- i) παρ' ολίγο σύγκρουση με κάποιο άλλο ιπτάμενο μέσο·
- ii) πλημμελείς διαδικασίες εναέριας κυκλοφορίας ή έλλειψη συμμόρφωσης με τις ισχύουσες διαδικασίες από τις υπηρεσίες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας ή από το πλήρωμα πτήσης·
- iii) έλλειψη διευκολύνσεων των υπηρεσιών εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας.

Επιπλέον, ο κυβερνήτης γνωστοποιεί το περιστατικό στην Αρχή.

2. Συμβουλές επίλυσης εναερίου συστήματος αποφυγής σύγκρουσης. Ο κυβερνήτης ειδοποιεί την οικεία μονάδα εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας και υποβάλλει έκθεση ACAS στην Αρχή όποτε ένα αεροσκάφος κατά την πτήση έχει πραγματοποιήσει ελιγμό ανταποκρινόμενο σε συμβουλές επίλυσης ACAS.
3. Κίνδυνοι λόγω πτηνών και προσκρούσεις πτηνών
 - i) Ο κυβερνήτης ενημερώνει αμέσως την τοπική μονάδα εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας όποτε αντιλαμβάνεται ενδεχόμενο κίνδυνο από πτηνά.
 - ii) Εάν αντιληφθεί πρόσκρουση με πτηνά, ο κυβερνήτης υποβάλλει στην Αρχή, μετά την προσγείωση, γραπτή αναφορά για προσκρούσεις πτηνών κάθε φορά που αεροπλάνο για το οποίο είναι υπεύθυνος, υφίσταται προσκρούσεις πτηνών που έχουν ως αποτέλεσμα την πρόκληση σημαντικών βλαβών στο αεροσκάφος ή την απώλεια ή τη δυσλειτουργία βασικών λειτουργιών του. Εάν η πρόσκρουση με πτηνά ανακαλυφθεί όταν ο κυβερνήτης δεν θα είναι διαθέσιμος, υπεύθυνος για την υποβολή της έκθεσης είναι ο αερομεταφορέας.
4. Έκτακτη ανάγκη κατά την πτήση με επικίνδυνα εμπορεύματα στο αεροσκάφος. Σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης κατά την πτήση, ο κυβερνήτης ενημερώνει, εφόσον το επιτρέπει η κατάσταση, την κατάλληλη μονάδα της υπηρεσίας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας σχετικά με την ύπαρξη επικίνδυνων εμπορευμάτων στο αεροσκάφος. Μετά την προσγείωση του αεροσκάφους ο κυβερνήτης συμμορφώνεται επίσης με τις απαιτήσεις υποβολής εκθέσεων που περιλαμβάνονται στην OPS 1.1225, εφόσον το περιστατικό συνδέεται με τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων.
5. Παράνομη παρέμβαση. Μετά από πράξη παράνομης παρέμβασης επί του αεροσκάφους, ο κυβερνήτης ή, εν απουσία του, ο χειριστής υποβάλλει, το ταχύτερο δυνατό, έκθεση για την πράξη αυτή στην αρμόδια τοπική Αρχή και στην Αρχή στο κράτος του αερομεταφορέα (βλέπε επίσης OPS 1.1245).
6. Εμφάνιση ενδεχόμενων επικίνδυνων συνθηκών. Ο κυβερνήτης ειδοποιεί την κατάλληλη μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας το συντομότερο δυνατόν όποτε συναντώνται ενδεχόμενες επικίνδυνες συνθήκες κατά τη διάρκεια της πτήσης, όπως κάποια ανωμαλία στις υπηρεσίες εδάφους ή στις δυνατότητες πλοήγησης, μετεωρολογικό φαινόμενο ή σύννεφο ηφαιστειακής τέφρας.

OPS 1.425

Προς συμπλήρωση

Προσάρτημα 1 της OPS 1.270

Εναποθήκευση αποσκευών και φορτίων

Οι διαδικασίες που καθιερώνει ο αερομεταφορέας προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι οι χειραποσκευές και τα φορτία εναποθηκεύονται κατάλληλα και με ασφάλεια, πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τα ακόλουθα:

1. Κάθε αντικείμενο που μεταφέρεται στο θάλαμο πρέπει να αποθηκεύεται αποκλειστικά σε θέση που μπορεί να το συγκρατήσει.
2. Δεν πρέπει να γίνεται υπέρβαση των περιορισμών βάρους που είναι τοιχοκολλημένοι ή βρίσκονται παραπλεύρως στους χώρους εναποθήκευσης.
3. Οι χώροι εναποθήκευσης κάτω από τα καθίσματα μπορούν να χρησιμοποιούνται μόνο εάν το κάθισμα δεν είναι εξοπλισμένο με ράβδο συγκράτησης και οι αποσκευές έχουν τέτοιο μέγεθος που μπορούν να συγκρατηθούν επαρκώς από τον εξοπλισμό αυτό.
4. Δεν πρέπει να εναποθηκεύονται εμπορεύματα σε τουαλέτες ή έναντι διαχωριστικών που δεν μπορούν να συγκρατήσουν εμπορεύματα από μετακινήσεις προς τα εμπρός, πλαγίως ή προς τα πάνω και εάν τα διαχωριστικά δεν έχουν τοιχοκολλημένη ανακοίνωση που προσδιορίζει το μέγιστο βάρος που μπορεί να τοποθετηθεί εκεί.
5. Οι αποσκευές και τα φορτία που τοποθετούνται σε ερμάρια δεν πρέπει να έχουν μέγεθος τέτοιο που να εμποδίζουν το ασφαλές κλείσιμο των θυρών με μάνδαλο.
6. Οι αποσκευές και τα φορτία δεν πρέπει να τοποθετούνται σε μέρη όπου μπορούν να εμποδίζουν την πρόσβαση σε εξοπλισμό επείγουσας ανάγκης.
7. Πριν από την απογείωση, την προσγείωση, και κάθε φορά που ανάβουν οι φωτεινές ενδείξεις πρόσδεσης των ζωνών ασφαλείας, ή δίδεται παρόμοια εντολή, πρέπει να εκτελούνται οι κατάλληλοι ενδεχομένως για τη συγκεκριμένη φάση της πτήσης έλεγχοι, για να εξασφαλίζεται ότι οι αποσκευές αποθηκεύονται σε μέρος όπου δεν μπορούν να εμποδίζουν την εκκένωση του αεροσκάφους ή δεν προκαλούν τραυματισμό από πτώση (ή άλλη μετακίνηση).

Προσάρτημα 1 της OPS 1.305

Ανεφοδιασμός/αφαίρεση καυσίμων ενώ οι επιβάτες επιβιβάζονται, είναι επιβιβασμένοι στο αεροπλάνο ή αποβιβάζονται

Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώνει επιχειρησιακές διαδικασίες για τον ανεφοδιασμό/αφαίρεση καυσίμων ενώ οι επιβάτες επιβιβάζονται, επιβαίνουν στο αεροπλάνο ή αποβιβάζονται, ώστε να εξασφαλίζεται ότι λαμβάνονται οι εξής προφυλάξεις:

1. Ένα εξουσιοδοτημένο πρόσωπο πρέπει να παραμένει σε καθορισμένη θέση κατά τη διάρκεια λειτουργιών ανεφοδιασμού με καύσιμα με επιβάτες στο αεροπλάνο. Το εξουσιοδοτημένο αυτό πρόσωπο πρέπει να είναι ικανό να χειριστεί διαδικασίες επείγουσας ανάγκης όσον αφορά την πυροπροστασία και την πυρόσβεση, το χειρισμό επικοινωνιών καθώς και την έναρξη και την καθοδήγηση εκκένωσης.
2. Συνάπτεται και διατηρείται αμφίδρομη επικοινωνία μέσω του συστήματος ενδοεπικοινωνίας του αεροπλάνου ή άλλων κατάλληλων μέσων, μεταξύ του πληρώματος εδάφους που εποπτεύει τον ανεφοδιασμό και του ειδικευμένου προσωπικού μέσα στο αεροπλάνο.
3. Το πλήρωμα, το προσωπικό και οι επιβάτες πρέπει να προειδοποιούνται ότι θα πραγματοποιηθεί ανεφοδιασμός/αφαίρεση καυσίμων.
4. Οι ενδείξεις "ΠΡΟΣΔΕΘΕΙΤΕ" ("FASTEN SEAT BELTS") πρέπει να είναι σβηστές.
5. Οι ενδείξεις "ΑΠΑΓΟΡΕΥΕΤΑΙ ΤΟ ΚΑΠΝΙΣΜΑ" ("NO SMOKING") πρέπει να είναι αναμμένες, μαζί με τον εσωτερικό φωτισμό, ώστε να είναι δυνατός ο εντοπισμός των εξόδων κινδύνου.
6. Πρέπει να δοθούν οδηγίες στους επιβάτες να λύσουν τις ζώνες των καθισμάτων τους και να μην καπνίζουν.
7. Επί του αεροπλάνου πρέπει να βρίσκεται επαρκές προσωπικό που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα, το οποίο θα βρίσκεται σε κατάσταση ετοιμότητας για άμεση εκκένωση επείγουσας ανάγκης.
8. Εάν ανιχνευθεί η παρουσία ατμών καυσίμου στο εσωτερικό του αεροπλάνου, ή δημιουργηθεί οποιοσδήποτε άλλος κίνδυνος κατά τη διάρκεια ανεφοδιασμού/αφαίρεσης καυσίμων, ο ανεφοδιασμός καυσίμων πρέπει να σταματά αμέσως.
9. Ο χώρος του εδάφους κάτω από τις εξόδους που προορίζονται για εκκένωση επείγουσας ανάγκης και οι περιοχές ανάπτυξης ολισθητήρα πρέπει να διατηρούνται καθαροί.
10. Πρέπει να υπάρχει πρόβλεψη για ασφαλή και γρήγορη εκκένωση.

Προσάρτημα 1 της OPS 1.375

Διαχείριση καυσίμων κατά την πτήση

α) Έλεγχοι καυσίμου κατά την πτήση

1. Ο κυβερνήτης πρέπει να εξασφαλίζει ότι σε τακτά διαστήματα διεξάγονται έλεγχοι των καυσίμων κατά τη διάρκεια της πτήσης. Τα εναπομένοντα καύσιμα πρέπει να καταγράφονται και να αξιολογούνται προκειμένου:
 - i) να συγκρίνεται η πραγματική κατανάλωση με την προγραμματισμένη κατανάλωση·
 - ii) να ελέγχεται ότι τα εναπομένοντα καύσιμα αρκούν για την ολοκλήρωση της πτήσης· και
 - iii) να υπολογίζονται τα καύσιμα που αναμένεται να εναπομείνουν κατά την άφιξη στον προορισμό.
2. Τα σχετικά δεδομένα καυσίμου πρέπει να καταγράφονται.

β) Διαχείριση καυσίμων κατά την πτήση

1. Εάν, ως επακόλουθο ελέγχου των καυσίμων στη διάρκεια της πτήσης, τα υπολογιζόμενα καύσιμα που αναμένεται να εναπομείνουν κατά την άφιξη στον προορισμό είναι λιγότερα από τα απαιτούμενα καύσιμα εναλλαγής συν τα τελικά εφεδρικά καύσιμα, ο κυβερνήτης πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις συνθήκες κυκλοφορίας και λειτουργίας που επικρατούν στο αεροδρόμιο προορισμού, κατά μήκος της διαδρομής διαφοροποίησης προς αεροδρόμιο εναλλαγής και στο εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού, προκειμένου να αποφασίσει εάν θα κατευθυνθεί στο αεροδρόμιο προορισμού ή θα παρεκκλίνει από την πορεία του, έτσι ώστε να προσγειωθεί τουλάχιστον με τα τελικά εφεδρικά καύσιμα.
2. Εν πτήση προς απομονωμένο αεροδρόμιο:

Καθορίζεται το τελευταίο πιθανό σημείο παρέκκλισης για διαθέσιμο αεροδρόμιο εναλλαγής κατά τη διαδρομή. Πριν φθάσει σε αυτό το σημείο, ο κυβερνήτης αξιολογεί τα καύσιμα που εκτιμάται ότι εναπομείνουν μέχρι το απομονωμένο αεροδρόμιο, τις καιρικές συνθήκες, τις συνθήκες κυκλοφορίας και λειτουργίας που επικρατούν στο απομονωμένο αεροδρόμιο, καθώς και στα αεροδρόμια εναλλαγής, πριν αποφασίσει εάν θα προχωρήσει στο απομονωμένο αεροδρόμιο ή θα παρεκκλίνει προς αεροδρόμιο εναλλαγής.

ΤΜΗΜΑ Ε

ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΠΑΝΤΟΣ ΚΑΙΡΟΥ

OPS 1.430

Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου — Γενικά

(βλέπε προσάρτημα 1 της OPS 1.430)

- α) Ο αερομεταφορέας καθορίζει, για κάθε αεροδρόμιο που σχεδιάζεται να χρησιμοποιηθεί, επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου, τα οποία δεν είναι χαμηλότερα από τις τιμές που ορίζονται στο προσάρτημα 1. Η μέθοδος καθορισμού των εν λόγω ελαχίστων πρέπει να είναι αποδεκτή από την Αρχή. Τα ελάχιστα αυτά δεν είναι χαμηλότερα από εκείνα που μπορεί να καθορισθούν για παρόμοια αεροδρόμια από το κράτος στο οποίο βρίσκεται το αεροδρόμιο, εκτός εάν έχουν ειδικά εγκριθεί από το κράτος.

Σημείωση: Η ανωτέρω παράγραφος δεν εμποδίζει τον υπολογισμό ελαχίστων κατά την πτήση για μη προγραμματισμένο αεροδρόμιο εναλλαγής, εάν πραγματοποιείται σύμφωνα με αποδεκτή μέθοδο.

- β) Κατά τον καθορισμό των επιχειρησιακών ελαχίστων αεροδρομίου τα οποία ισχύουν σε κάθε συγκεκριμένη λειτουργία, ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει πλήρως υπόψη:

1. τον τύπο, την επίδοση και τα χαρακτηριστικά χειρισμού του αεροπλάνου·
2. τη σύνθεση του πληρώματος πτήσης, τις ικανότητες και την πείρα τους·
3. τις διαστάσεις και τα χαρακτηριστικά των διαδρόμων που μπορεί να επιλεγούν για χρήση·
4. την επάρκεια και επίδοση των διαθέσιμων βοηθημάτων εξ όψεως προσέγγισης αεροδρομίου και βοηθημάτων εδάφους μη οπτικής επαφής·
5. τον εξοπλισμό που φέρει το αεροπλάνο για σκοπούς ναυτιλίας και/ή ελέγχου του ίχνους πτήσης, ανάλογα με την περίπτωση, στη διάρκεια της απογείωσης, της προσέγγισης, της επίπλευσης, της προσγείωσης, της τροχοδρόμησης μετά την προσγείωση και της αποτυχημένης προσέγγισης·
6. τα εμπόδια στις περιοχές προσέγγισης, αποτυχημένης προσέγγισης και ανόδου που είναι απαραίτητα για την εκτέλεση των διαδικασιών έκτακτης ανάγκης και τα απαραίτητα περιθώρια αποφυγής εμποδίων·
7. το απόλυτο/σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων για τις διαδικασίες ενόργανης προσέγγισης·
8. τα μέσα για τον καθορισμό και την αναφορά μετεωρολογικών συνθηκών.

- γ) Οι κατηγορίες αεροπλάνου που μνημονεύονται στο παρόν τμήμα πρέπει να προσδιορίζονται σύμφωνα με τη μέθοδο που ορίζεται στο προσάρτημα 2 στην OPS 1.430 (στοιχείο γ).

OPS 1.435

Ορολογία

Οι όροι που χρησιμοποιούνται στο παρόν τμήμα έχουν την ακόλουθη έννοια:

1. Κύκλος αεροδρομίου. Η φάση οπτικής επαφής στο πλαίσιο ενόργανης προσέγγισης για να τεθεί το αεροσκάφος σε θέση προσγείωσης σε διάδρομο που δεν βρίσκεται σε κατάλληλη θέση για κατ' ευθείαν προσέγγιση.
2. Διαδικασίες χαμηλής ορατότητας. Οι διαδικασίες που εφαρμόζονται σε ένα αεροδρόμιο προκειμένου να εξασφαλίζονται ασφαλείς λειτουργίες στη διάρκεια προσεγγίσεων αεροπλάνων κατηγορίας II και III και απογείωσης χαμηλής ορατότητας.
3. Απογείωση με χαμηλή ορατότητα. Απογείωση όπου η ορατότητα διαδρόμου είναι μικρότερη από 400 m.
4. Σύστημα ελέγχου πτήσης. Σύστημα το οποίο περιλαμβάνει σύστημα αυτόματης προσγείωσης και/ή υβριδικό σύστημα προσγείωσης.
5. Σύστημα ελέγχου πτήσης με παθητική λειτουργία υπό αστοχία. Σύστημα ελέγχου πτήσης με παθητική λειτουργία υπό αστοχία είναι εκείνο στο οποίο, σε περίπτωση βλάβης, δεν δημιουργείται κάποια κατάσταση μεταβολής της ισορροπίας ή απόκλιση από το ίχνος πτήσης ή στάση, αλλά η προσγείωση δεν ολοκληρώνεται αυτόματα. Στην περίπτωση αυτόματου συστήματος ελέγχου πτήσης με παθητική λειτουργία υπό αστοχία, ο χειριστής αναλαμβάνει τον έλεγχο του αεροπλάνου μετά από βλάβη.
6. Σύστημα ελέγχου πτήσης που λειτουργεί υπό αστοχία. Σύστημα ελέγχου πτήσης που λειτουργεί υπό αστοχία είναι εκείνο στο οποίο, σε περίπτωση βλάβης κάτω από το ύψος επιφυλακής, η προσέγγιση, η επίπλευση και η προσγείωση μπορούν να ολοκληρωθούν αυτόματα. Σε περίπτωση βλάβης, το αυτόματο σύστημα προσγείωσης λειτουργεί ως σύστημα με παθητική λειτουργία υπό αστοχία.
7. Υβριδικό σύστημα προσγείωσης που λειτουργεί υπό αστοχία. Σύστημα που αποτελείται από πρωτεύον σύστημα αυτόματης προσγείωσης που λειτουργεί υπό αστοχία και δευτερεύον ανεξάρτητο σύστημα καθοδήγησης που επιτρέπει στο χειριστή να ολοκληρώσει την προσγείωση χειροκίνητα μετά από βλάβη στο πρωτεύον σύστημα.
Σημείωση: Ένα τυπικό δευτερεύον ανεξάρτητο σύστημα καθοδήγησης αποτελείται από επιλεγμένη απεικόνιση δεδομένων ή ενδείξεων των οργάνων πάνω σε οθόνη που παρέχει καθοδήγηση, που συνήθως παίρνει τη μορφή πληροφορίας εντολής, αλλά μπορεί εναλλακτικά να αποτελεί πληροφορία σχετικά με την κατάσταση (ή την παρέκκλιση).
8. Προσέγγιση με παρατήρηση εδάφους. Προσέγγιση κατά την οποία μέρος ή ολόκληρη η διαδικασία προσέγγισης με όργανα δεν ολοκληρώνεται και η προσέγγιση εκτελείται με αναφορά οπτικής επαφής με το έδαφος.

OPS 1.440

Πτητική λειτουργία με χαμηλή ορατότητα — Γενικοί κανόνες πτητικής λειτουργίας

(βλέπε προσάρτημα 1 της OPS 1.440)

- a) Ο αερομεταφορέας δεν εκτελεί καμία πτητική λειτουργία κατηγορίας II και III, εκτός εάν:
 1. κάθε συγκεκριμένο αεροπλάνο έχει λάβει πιστοποίηση για πτητικές λειτουργίες με ύψος απόφασης μικρότερο από 200 ft, ή κανένα ύψος απόφασης, και είναι εξοπλισμένο σύμφωνα με τις CS-AWO για τις πτητικές λειτουργίες παντός καιρού ή φέρει ισοδύναμο εξοπλισμό αποδεκτό από την Αρχή·
 2. έχει τοποθετηθεί και διατηρείται κατάλληλο σύστημα που καταγράφει επιτυχείς και ανεπιτυχείς προσεγγίσεις και/ή αυτόματες προσγειώσεις ώστε να παρακολουθείται η γενική ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας·
 3. οι πτητικές λειτουργίες είναι εγκεκριμένες από την Αρχή·
 4. το πλήρωμα πτήσης αποτελείται τουλάχιστον από δύο χειριστές·
 5. το ύψος απόφασης καθορίζεται με ραδιούψόμετρο.
- β) Ο αερομεταφορέας δεν εκτελεί απογείωσης χαμηλής ορατότητας με ορατότητα διαδρόμου μικρότερη από 150 m (αεροπλάνα κατηγορίας A, B και Γ) ή 200 m (αεροπλάνα κατηγορίας Δ) εκτός εάν έχουν εγκριθεί από την Αρχή.

OPS 1.445

Πτητική λειτουργία με χαμηλή ορατότητα — Παράγοντες που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη σχετικά με το αεροδρόμιο

- a) Ο αερομεταφορέας δεν χρησιμοποιεί αεροδρόμιο για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II ή III εκτός εάν το αεροδρόμιο έχει εγκριθεί για πτητικές λειτουργίες αυτού του είδους από το κράτος στο οποίο βρίσκεται το αεροδρόμιο.
- β) Ο αερομεταφορέας βεβαιώνεται ότι έχουν θεσπιστεί διαδικασίες χαμηλής ορατότητας, και ότι εφαρμόζονται στα αεροδρόμια εκείνα όπου πρόκειται να εκτελούνται πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας.

OPS 1.450

Πτητική λειτουργία με χαμηλή ορατότητα — Εκπαίδευση και προσόντα

(βλέπε προσάρτημα 1 της OPS 1.450)

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, πριν από την εκτέλεση απογείωσης με χαμηλή ορατότητα και πτητικών λειτουργιών κατηγορίας II και III:

1. Κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης:
 - i) πληροί τις απαιτήσεις εκπαίδευσης και ελέγχου που καθορίζονται στο προσάρτημα 1 περιλαμβανομένης της εκπαίδευσης με προσομοιωτή πτήσης σε πτητική λειτουργία έως τις προσήκουσες, στην έγκριση κατηγορίας II/III του αερομεταφορέα, οριακές τιμές ορατότητας διαδρόμου και ύψους απόφασης και
 - ii) διαθέτει τα προσόντα που καθορίζονται στο προσάρτημα 1.
2. Η εκπαίδευση και ο έλεγχος πραγματοποιούνται σύμφωνα με λεπτομερές πρόγραμμα μαθημάτων που έχει εγκριθεί από την Αρχή και περιλαμβάνεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας. Η εκπαίδευση αυτή είναι συμπληρωματική εκείνης που καθορίζεται στο τμήμα ΙΔ.
3. Τα προσόντα του πληρώματος πτήσης είναι συγκεκριμένα για τη λειτουργία και τον τύπο του αεροπλάνου.

OPS 1.455

Πτητική λειτουργία με χαμηλή ορατότητα — Επιχειρησιακές διαδικασίες

(βλέπε προσάρτημα 1 της OPS 1.455)

- a) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώσει διαδικασίες και οδηγίες προς χρήση για απογείωση με χαμηλή ορατότητα και πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II και III. Οι διαδικασίες αυτές πρέπει να περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας και περιέχουν τα καθήκοντα των μελών πληρώματος πτήσης στη διάρκεια τροχοδρόμησης, απογείωσης, επίπλευσης, προσγείωσης, τροχοδρόμησης μετά την προσγείωση και αποτυχημένης προσέγγισης, ανάλογα με την περίπτωση.
- β) Ο κυβερνήτης βεβαιώνεται ότι:
 1. Πριν αρχίσει απογείωση με χαμηλή ορατότητα ή προσέγγιση κατηγορίας II ή III, είναι ικανοποιητική η κατάσταση των διευκολύνσεων οπτικής και μη οπτικής επαφής.
 2. Πριν αρχίσει απογείωση με χαμηλή ορατότητα ή προσέγγιση κατηγορίας II ή III, εφαρμόζονται οι κατάλληλες διαδικασίες χαμηλής ορατότητας, σύμφωνα με τις πληροφορίες που λαμβάνονται από τις υπηρεσίες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας και
 3. Πριν αρχίσει απογείωση με χαμηλή ορατότητα, με ορατότητα διαδρόμου μικρότερη από 150 m (αεροπλάνο κατηγορίας Α, Β και Γ) ή 200 m (αεροπλάνο κατηγορίας Δ), ή προσέγγιση κατηγορίας II ή III, τα μέλη του πληρώματος πτήσης διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα.

OPS 1.460

Λειτουργία με χαμηλή ορατότητα — Ελάχιστος εξοπλισμός

- a) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας περιλαμβάνει τον ελάχιστο εξοπλισμό που πρέπει να βρίσκεται σε κατάσταση επιχειρησιακής λειτουργίας κατά την έναρξη απογείωσης με χαμηλή ορατότητα ή προσέγγισης κατηγορίας II ή III, σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτήσεως αεροπλάνου ή άλλο εγκεκριμένο έγγραφο.
- β) Ο κυβερνήτης βεβαιώνεται ότι η κατάσταση του αεροπλάνου και των σχετικών εναέριων συστημάτων είναι κατάλληλη για τη συγκεκριμένη πτητική λειτουργία που πρόκειται να εκτελεστεί.

OPS 1.465

Ελάχιστα πτητικής λειτουργίας για πτήσεις εξ όψεως (VFR)

(βλέπε προσάρτημα 1 της OPS 1.465)

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

1. Οι πτήσεις εξ όψεως (VFR) διεξάγονται σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης εξ όψεως και σύμφωνα με τον πίνακα στο προσάρτημα 1 στην OPS 1.465.
2. Δεν αρχίζουν ειδικές πτήσεις εξ όψεως όταν η ορατότητα είναι μικρότερη από 3 km και δεν εκτελούνται διαφορετικά όταν η ορατότητα είναι μικρότερη από 1,5 km.

Προσάρτημα 1 της OPS 1.430

Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου

α) Ελάχιστα απογείωσης

1. Γενικά

- i) Τα ελάχιστα απογείωσης που καθιερώνονται από τον αερομεταφορέα πρέπει να εκφράζονται ως όρια ορατότητας ή ορατότητας διαδρόμου, λαμβάνοντας υπόψη όλους τους σχετικούς παράγοντες για κάθε αεροδρόμιο που σχεδιάζεται να χρησιμοποιηθεί και τα χαρακτηριστικά του αεροπλάνου. Όταν υπάρχει συγκεκριμένη ανάγκη να γίνουν αντιληπτά και να αποφευχθούν εμπόδια στην αναχώρηση και/ή για αναγκαστική προσγείωση, πρέπει να καθορίζονται συμπληρωματικοί όροι (π.χ. οροφή).
- ii) Ο κυβερνήτης δεν αρχίζει απογείωση εκτός εάν οι καιρικές συνθήκες στο αεροδρόμιο αναχώρησης είναι ίδιες ή καλύτερες από τα ισχύοντα ελάχιστα για την προσγείωση στο αεροδρόμιο εκείνο εκτός εάν είναι διαθέσιμο κατάλληλο αεροδρόμιο εναλλακτικής απογείωσης.
- iii) Όταν η αναφερόμενη μετεωρολογική ορατότητα είναι μικρότερη από εκείνη που απαιτείται για απογείωση και η ορατότητα διαδρόμου δεν αναφέρεται, η απογείωση μπορεί να αρχίσει μόνο εάν ο κυβερνήτης μπορεί να καθορίσει ότι η ορατότητα διαδρόμου/ορατότητα κατά μήκος του διαδρόμου απογείωσης είναι ίση ή μεγαλύτερη από την ελάχιστη απαιτούμενη.
- iv) Όταν δεν υπάρχει αναφερόμενη μετεωρολογική ορατότητα ή ορατότητα διαδρόμου, η απογείωση μπορεί να αρχίσει μόνο εάν ο κυβερνήτης μπορεί να καθορίσει ότι η ορατότητα διαδρόμου/ορατότητα κατά μήκος του διαδρόμου απογείωσης είναι ίση ή μεγαλύτερη από την ελάχιστη απαιτούμενη.
2. Αναφορά οπτικής επαφής. Τα ελάχιστα απογείωσης πρέπει να επιλέγονται ώστε να εξασφαλίζεται επαρκής καθοδήγηση για τον έλεγχο του αεροπλάνου σε περίπτωση τόσο διακοπείσας απογείωσης σε δυσμενείς συνθήκες όσο και συνεχιζόμενης απογείωσης μετά από αστοχία της κρίσιμης μονάδας ισχύος.
3. Απαιτούμενη ορατότητα διαδρόμου/Ορατότητα

- i) Για πολυκινητήρια αεροπλάνα, των οποίων η επίδοση είναι τέτοια ώστε, σε περίπτωση βλάβης της κρίσιμης μονάδας ισχύος σε οποιαδήποτε σημείο κατά τη διάρκεια της απογείωσης, το αεροπλάνο μπορεί είτε να σταματήσει είτε να συνεχίσει την απογείωση έως σχετικό ύψος 1 500 ft πάνω από το αεροδρόμιο ενώ αποφεύγει τα εμπόδια κατά τα απαιτούμενα περιθώρια, τα ελάχιστα απογείωσης που καθορίζονται από έναν αερομεταφορέα πρέπει να εκφράζονται ως τιμές ορατότητας διαδρόμου/ορατότητας που δεν είναι χαμηλότερες από εκείνες που ορίζονται στον πίνακα 1 κατωτέρω, με εξαίρεση τις διατάξεις του σημείου 4 κατωτέρω:

Πίνακας 1

Ορατότητα διαδρόμου/Ορατότητα απογείωσης

Ορατότητα διαδρόμου/Ορατότητα απογείωσης	
Διευκολύνσεις	Ορατότητα διαδρόμου/Ορατότητα (σημείωση 3)
Μηδέν (μόνο κατά τη διάρκεια της ημέρας)	500 m
Φωτισμός άκρων διαδρόμου ή/και σήμανση κεντρικής γραμμής (άξονα)	250/300 m (σημειώσεις 1 και 2)
Φωτισμός άκρων διαδρόμου και κεντρικής γραμμής (άξονα)	200/250 m (σημείωση 1)
Φωτισμός άκρων διαδρόμου και κεντρικής γραμμής (άξονα) και πολλαπλή πληροφορία ορατότητας διαδρόμου	150/200 m (σημειώσεις 1 και 4)

Σημείωση 1: Οι υψηλότερες τιμές ισχύουν για αεροπλάνα κατηγορίας Δ.

Σημείωση 2: Για νυχτερινές επιχειρήσεις απαιτούνται τουλάχιστον φώτα άκρων και τέλους διαδρόμου.

Σημείωση 3: Η αναφερόμενη τιμή ορατότητας διαδρόμου/ορατότητας που είναι αντιπροσωπευτική του αρχικού τμήματος της διαδρομής απογείωσης μπορεί να αντικατασταθεί με εκτίμηση του πιλότου.

Σημείωση 4: Η απαιτούμενη τιμή ορατότητας διαδρόμου πρέπει να επιτευχθεί για όλα τα σχετικά σημεία αναφοράς ορατότητας διαδρόμου, με την εξαίρεση της σημείωσης 3 ανωτέρω.

- ii) Για πολυκινητήρια αεροπλάνα των οποίων η επίδοση είναι τέτοια ώστε δεν μπορούν να συμμορφωθούν με τους όρους επίδοσης του στοιχείου α) σημείο 3 σημείο i) σε περίπτωση βλάβης της κρίσιμης μονάδας ισχύος, ενδέχεται να είναι αναγκαίο να προσγειωθούν αμέσως και να έχουν ορατή επαφή και να αποφύγουν τα εμπόδια στην περιοχή της απογείωσης. Αεροπλάνα αυτού του είδους μπορούν να εκτελούν πτητική λειτουργία σύμφωνα με τα ακόλουθα ελάχιστα απογείωσης με την προϋπόθεση ότι μπορούν να συμμορφώνονται με τα ισχύοντα κριτήρια αποφυγής εμποδίων, υποθέτοντας βλάβη του κινητήρα στο καθορισμένο σχετικό ύψος. Τα ελάχιστα απογείωσης που καθιερώνονται από τον αερομεταφορέα πρέπει να βασίζονται στο σχετικό ύψος από το οποίο μπορεί να καταρτίζεται το καθαρό ίχνος πτήσης κατά την απογείωση με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας. Τα χρησιμοποιούμενα ελάχιστα ορατότητας διαδρόμου δεν μπορούν να είναι χαμηλότερα από τις τιμές που ορίζονται στον πίνακα 1 ανωτέρω ή στον πίνακα 2 κατωτέρω.

Πίνακας 2

Υποτιθέμενο σχετικό ύψος με βλάβη (κράτηση) κινητήρα πάνω από το διάδρομο σε σχέση με ορατότητα διαδρόμου/ορατότητα

Ορατότητα διαδρόμου/Ορατότητα απογείωσης — Ίχνος πτήσης	
Υποτιθέμενο σχετικό ύψος με βλάβη (κράτηση) κινητήρα πάνω από τον διάδρομο απογείωσης	Ορατότητα διαδρόμου/Ορατότητα (σημείωση 2)
< 50 ft	200 m
51 — 100 ft	300 m
101 — 150 ft	400 m
151 — 200 ft	500 m
201 — 300 ft	1 000 m
> 300 ft	1 500 m (σημείωση 1)

Σημείωση 1: Τα 1 500 m ισχύουν επίσης εάν δεν μπορεί να προκύψει ίχνος πτήσης θετικής απογείωσης.

Σημείωση 2: Η αναφερόμενη τιμή ορατότητας διαδρόμου/ορατότητας που είναι αντιπροσωπευτική του αρχικού τμήματος της διαδρομής απογείωσης μπορεί να αντικατασταθεί με εκτίμηση του πιλότου.

- iii) Όταν δεν υπάρχει αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου ή μετεωρολογική ορατότητα, ο κυβερνήτης δεν αρχίζει απογείωση εκτός εάν μπορεί να καθορίσει ότι οι πραγματικές συνθήκες πληρούν τα ισχύοντα ελάχιστα απογείωσης.

4. Εξαιρέσεις από τις διατάξεις του στοιχείου α) σημείο 3 σημείο i) ανωτέρω:

- i) Με την επιφύλαξη της έγκρισης της Αρχής, και με την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι απαιτήσεις των στοιχείων Α) έως Ε) κατωτέρω, ο αερομεταφορέας μπορεί να μειώσει τα ελάχιστα απογείωσης σε ορατότητα διαδρόμου 125 m (αεροπλάνα κατηγορίας Α, Β και Γ) ή 150 m (αεροπλάνα κατηγορίας Δ) όταν:

- Α) ισχύουν διαδικασίες με χαμηλή ορατότητα·
 Β) λειτουργεί φωτισμός κεντρικής γραμμής (άξονα) υψηλής έντασης με φώτα τοποθετημένα ανά 15 m ή λιγότερο και φώτα άκρων υψηλής έντασης τοποθετημένα ανά 60 m ή λιγότερο·
 Γ) τα μέλη πληρώματος πτήσης έχουν ολοκληρώσει με ικανοποιητικό τρόπο εκπαίδευση σε προσομοιωτή πτήσης·
 Δ) υφίσταται οπτικό τμήμα 90 m από το θάλαμο διακυβέρνησης στην αρχή της διαδρομής απογείωσης· και
 Ε) η απαιτούμενη τιμή ορατότητας διαδρόμου έχει επιτευχθεί για όλα τα σχετικά σημεία αναφοράς ορατότητας διαδρόμου.

- ii) Με την επιφύλαξη της έγκρισης της Αρχής, ο αερομεταφορέας αεροπλάνου που χρησιμοποιεί εγκεκριμένο σύστημα πλευρικής καθοδήγησης για απογείωση μπορεί να μειώσει τα ελάχιστα απογείωσης σε ορατότητα διαδρόμου μικρότερη από 125 m (αεροπλάνα κατηγορίας Α, Β και Γ) ή 150 m (αεροπλάνα κατηγορίας Δ), αλλά όχι χαμηλότερη από 75 m, με την προϋπόθεση ότι διατίθενται διευκολύνσεις και προστασία διαδρόμου ισοδύναμου επιπέδου προς τους χειρισμούς προσγείωσης κατηγορίας III.

β) Προσέγγιση μη ακριβείας

1) Ελάχιστα συστήματος

- i) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα ελάχιστα συστήματος για διαδικασίες προσέγγισης μη ακριβείας, οι οποίες βασίζονται στη χρησιμοποίηση ενόργανης προσγείωσης (ILS) χωρίς ίχνος καθόδου (μόνο ραδιοφάρος ευθυγράμμισης διαδρόμου προσγείωσης (LLZ)), παγκατευθυντικού ραδιοφάρου πολύ υψηλής συχνότητας (VOR), μη κατευθυντικού ραδιοφάρου (NDB), προσέγγισης με ραντάρ επιτήρησης (SRA) και πολύ υψηλής συχνότητας σταθμού εύρεσης κατεύθυνσης (VDF), δεν είναι χαμηλότερα από τις τιμές ελάχιστου ύψους καθόδου (MDH) που ορίζονται στον πίνακα 3 κατωτέρω.

Πίνακας 3

Ελάχιστα συστήματος για βοηθήματα προσέγγισης μη ακριβείας

Ελάχιστα συστήματος — Διευκόλυνση βοηθήματα	Το πλέον χαμηλό EYK
ILS (κανένα ίχνος καθόδου — LLZ)	250 ft
Προσέγγιση με ραντάρ επιτήρησης (SRA) (τερματίζουσα σε ½ ναυτικό μίλι)	250 ft
Προσέγγιση με ραντάρ επιτήρησης (SRA) (τερματίζουσα σε 1 ναυτικό μίλι)	300 ft
Προσέγγιση με ραντάρ επιτήρησης (SRA) (τερματίζουσα σε 2 ναυτικά μίλια)	350 ft
VOR	300 ft
VOR/DME	250 ft
NDB	300 ft
VDF (QDM & QGH)	300 ft

2. Ελάχιστο ύψος καθόδου. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το ελάχιστο ύψος καθόδου για προσέγγιση μη ακριβείας δεν είναι χαμηλότερο από:
- το σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων/όριο αποφυγής εμποδίων για την κατηγορία του αεροπλάνου· ή
 - το ελάχιστο του συστήματος.
3. Αναφορά οπτικής επαφής. Ο χειριστής μπορεί να μη συνεχίσει προσέγγιση κάτω από το ελάχιστο κρίσιμο απόλυτο ύψος/ύψος απόφασης εκτός εάν μία τουλάχιστον από τις ακόλουθες αναφορές οπτικής επαφής για τον προβλεπόμενο διάδρομο είναι ευδιάκριτη και αναγνωρίσιμη από τον χειριστή:
- τα στοιχεία του συστήματος φωτισμού προσέγγισης·
 - το κατώφλι·
 - οι σημάνσεις κατωφλίου·
 - τα φώτα κατωφλίου·
 - τα φώτα αναγνώρισης κατωφλίου·
 - ο ενδείκτης οπτικού ίχνους καθόδου·
 - η ζώνη επαφής τροχών αεροσκάφους στο έδαφος κατά την προσγείωση ή οι σημάνσεις ζώνης επαφής τροχών αεροσκάφους στο έδαφος κατά την προσγείωση·
 - τα φώτα ζώνης επαφής τροχών αεροσκάφους στο έδαφος κατά την προσγείωση·
 - τα φώτα άκρων διαδρόμου·
 - άλλες αναφορές οπτικής επαφής αποδεκτές από την Αρχή.
4. Απαιτούμενη ορατότητα διαδρόμου. Τα κατώτερα ελάχιστα που πρέπει να χρησιμοποιούνται από αερομεταφορέα για προσεγγίσεις μη ακριβείας είναι:

Πίνακας 4α

Ορατότητα διαδρόμου για προσέγγιση μη ακριβείας — Πλήρεις διευκολύνσεις

Ορατότητα διαδρόμου για προσέγγιση μη ακριβείας Πλήρεις διευκολύνσεις (σημειώσεις 1, 5, 6 και 7)				
EYK	Ορατότητα διαδρόμου/κατηγορία αεροπλάνου			
	A	B	Γ	Δ
250 — 299 ft	800 m	800 m	800 m	1 200 m
300 — 449 ft	900 m	1 000 m	1 000 m	1 400 m
450 — 649 ft	1 000 m	1 200 m	1 200 m	1 600 m
650 ft και άνω	1 200 m	1 400 m	1 400 m	1 800 m

Πίνακας 4β

Ορατότητα διαδρόμου για προσέγγιση μη ακριβείας — Ενδιάμεσες διευκολύνσεις

Ελάχιστα για προσέγγιση μη ακριβείας — Ενδιάμεσες διευκολύνσεις (σημειώσεις 2, 5, 6 και 7)				
EYK	Ορατότητα διαδρόμου/Κατηγορία αεροπλάνου			
	A	B	Γ	Δ
250 — 299 ft	1 000 m	1 100 m	1 200 m	1 400 m
300 — 449 ft	1 200 m	1 300 m	1 400 m	1 600 m
450 — 649 ft	1 400 m	1 500 m	1 600 m	1 800 m
650 ft και άνω	1 500 m	1 500 m	1 800 m	2 000 m

Πίνακας 4γ

Ορατότητα διαδρόμου για προσέγγιση μη ακριβείας — Βασικές διευκολύνσεις

Ελάχιστα για προσέγγιση μη ακριβείας Βασικές διευκολύνσεις (σημειώσεις 3, 5, 6 και 7)				
EYK	Ορατότητα διαδρόμου/Κατηγορία αεροπλάνου			
	A	B	Γ	Δ
250 — 299 ft	1 200 m	1 300 m	1 400 m	1 600 m
300 — 449 ft	1 300 m	1 400 m	1 600 m	1 800 m
450 — 649 ft	1 500 m	1 500 m	1 800 m	2 000 m
650 ft και άνω	1 500 m	1 500 m	2 000 m	2 000 m

Πίνακας 4δ

Ορατότητα διαδρόμου για προσέγγιση μη ακριβείας — Μηδενικές διευκολύνσεις φώτων προσέγγισης

Ελάχιστα για προσέγγιση μη ακριβείας Μηδενικές διευκολύνσεις φώτων προσέγγισης (σημειώσεις 4, 5, 6 και 7)				
EYK	Ορατότητα διαδρόμου/Κατηγορία αεροπλάνου			
	A	B	Γ	Δ
250 — 299 ft	1 000 m	1 500 m	1 600 m	1 800 m
300 — 449 ft	1 500 m	1 500 m	1 800 m	2 000 m
450 — 649 ft	1 500 m	1 500 m	2 000 m	2 000 m
650 ft και άνω	1 500 m	1 500 m	2 000 m	2 000 m

Σημείωση 1: Οι πλήρεις διευκολύνσεις περιλαμβάνουν σημάνσεις διαδρόμου 720 m ή περισσότερο πάνω από τα φώτα προσέγγισης υψηλής/μέσης έντασης, φώτα άκρων διαδρόμου, φώτα κατωφλιού και φώτα τέλους διαδρόμου. Τα φώτα πρέπει να είναι αναμμένα.

Σημείωση 2: Οι ενδιάμεσες διευκολύνσεις περιλαμβάνουν σημάνσεις διαδρόμου 420-719 m πάνω από τα φώτα προσέγγισης υψηλής/μέσης έντασης, φώτα άκρων διαδρόμου, φώτα κατωφλιού και φώτα τέλους διαδρόμου. Τα φώτα πρέπει να είναι αναμμένα.

Σημείωση 3: Οι βασικές διευκολύνσεις περιλαμβάνουν σημάνσεις διαδρόμου, <420 m πάνω από τα φώτα προσέγγισης υψηλής/μέσης έντασης, οποιοδήποτε μήκος από τα φώτα προσέγγισης χαμηλής έντασης, φώτα άκρων διαδρόμου, φώτα κατωφλιού και φώτα τέλους διαδρόμου. Τα φώτα πρέπει να είναι αναμμένα.

Σημείωση 4: Οι μηδενικές διευκολύνσεις φώτων προσέγγισης περιλαμβάνουν σημάνσεις διαδρόμου, φώτα άκρων διαδρόμου, φώτα κατωφλιού, φώτα τέλους διαδρόμου ή καθόλου φώτα.

Σημείωση 5: Οι πίνακες ισχύουν μόνο για συμβατικές προσεγγίσεις με ονομαστικό ίχνος καθόδου έως και 4°. Μεγαλύτερες γωνίες ίχνους καθόδου απαιτούν συνήθως η καθοδήγηση οπτικού ίχνους καθόδου (π.χ. PAPI) να είναι επίσης ορατή στο ελάχιστο ύψος καθόδου.

Σημείωση 6: Οι ανωτέρω αριθμοί είναι είτε η αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου είτε η μετεωρολογική ορατότητα που μετατρέπεται σε ορατότητα διαδρόμου σύμφωνα με τις διατάξεις του στοιχείου η) κατωτέρω.

Σημείωση 7: Το EYK των πινάκων 4α, 4β, 4γ και 4δ αφορά τον αρχικό υπολογισμό του EYK. Όταν επιλέγεται η συσχετιζόμενη ορατότητα διαδρόμου, δεν είναι ανάγκη να λαμβάνεται υπόψη η στρογγυλοποίηση στα πλησιέστερα δέκα ft, η οποία μπορεί να έχει πραγματοποιηθεί για επιχειρησιακούς σκοπούς, π.χ. μετατροπή σε ελάχιστο κρίσιμο απόλυτο ύψος.

5. Νυχτερινές επιχειρήσεις. Για νυχτερινές επιχειρήσεις, πρέπει να είναι αναμμένα τουλάχιστον τα φώτα άκρων διαδρόμου, κατωφλιού και τέλους διαδρόμου.

γ) Προσέγγιση ακριβείας — Πτητικές λειτουργίες κατηγορίας I

1. Γενικά. Πτητική λειτουργία κατηγορίας I είναι ενόργανη προσέγγιση και προσγείωση ακριβείας με χρησιμοποίηση ILS, MLS ή PAR με ύψος απόφασης όχι μικρότερο από 200 ft και ορατότητα διαδρόμου όχι μικρότερη από 550 m.

2. Ύψος απόφασης. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το ύψος απόφασης που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για προσέγγιση ακριβείας κατηγορίας I δεν είναι μικρότερο από:

- i) το ελάχιστο ύψος απόφασης που προδιορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσεως αεροπλάνου (ΕΠΑ), εάν αναφέρεται·
- ii) το ελάχιστο σχετικό ύψος στο οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί το βοήθημα της προσέγγισης ακριβείας χωρίς την απαιτούμενη αναφορά οπτικής επαφής·
- iii) το σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων/όριο αποφυγής εμποδίων για την κατηγορία του αεροπλάνου·
- iv) 200 ft.

3. Αναφορά οπτικής επαφής. Ο χειριστής μπορεί να μη συνεχίσει προσέγγιση κάτω από το ύψος απόφασης της κατηγορίας I, που καθορίζεται σύμφωνα με το στοιχείο γ) σημείο 2 ανωτέρω, εκτός εάν μία τουλάχιστον από τις ακόλουθες αναφορές οπτικής επαφής για τον προβλεπόμενο διάδρομο είναι ευδιάκριτη και αναγνωρίσιμη από τον χειριστή:
- i) τα στοιχεία του συστήματος φωτισμού προσέγγισης·
 - ii) το κατώφλι·
 - iii) οι σημάνσεις κατωφλιού·
 - iv) τα φώτα κατωφλιού·
 - v) τα φώτα αναγνώρισης κατωφλιού·
 - vi) ο ενδείκτης οπτικού ίχνους καθόδου·
 - vii) η ζώνη επαφής τροχών αεροσκάφους στο έδαφος κατά την προσγείωση ή οι σημάνσεις ζώνης επαφής τροχών αεροσκάφους στο έδαφος κατά την προσγείωση·
 - viii) τα φώτα ζώνης επαφής τροχών αεροσκάφους στο έδαφος κατά την προσγείωση·
 - ix) ο φωτισμός άκρων διαδρόμου.
4. Απαιτούμενη ορατότητα διαδρόμου. Τα κατώτερα ελάχιστα που πρέπει να χρησιμοποιούνται από αερομεταφορέα για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας I είναι:

Πίνακας 5

Ορατότητα διαδρόμου για προσέγγιση κατηγορίας I σε σχέση με τις διευκολύνσεις και το ύψος απόφασης

Ελάχιστα κατηγορίας I				
Ύψος απόφασης (σημείωση 7)	Διευκολύνσεις/Ορατότητα διαδρόμου (σημείωση 5)			
	Πλήρεις (σημειώσεις 1 και 6)	Ενδιάμεσες (σημειώσεις 2 και 6)	Βασικές (σημειώσεις 3 και 6)	Μηδενικές (σημειώσεις 4 και 6)
200 ft	550 m	700 m	800 m	1 000 m
201- 250 ft	600 m	700 m	800 m	1 000 m
251-300 ft	650 m	800 m	900 m	1 200 m
301 ft και άνω	800 m	900 m	1 000 m	1 200 m

Σημείωση 1: Οι πλήρεις διευκολύνσεις περιλαμβάνουν σημάνσεις διαδρόμου 720 m ή περισσότερο πάνω από τα φώτα προσέγγισης υψηλής/μέσης έντασης, φώτα άκρων διαδρόμου, φώτα κατωφλιού και φώτα τέλους διαδρόμου. Τα φώτα πρέπει να είναι αναμμένα.

Σημείωση 2: Οι ενδιάμεσες διευκολύνσεις περιλαμβάνουν σημάνσεις διαδρόμου 420-719 m πάνω από τα φώτα προσέγγισης υψηλής/μέσης έντασης, φώτα άκρων διαδρόμου, φώτα κατωφλιού και φώτα τέλους διαδρόμου. Τα φώτα πρέπει να είναι αναμμένα.

Σημείωση 3: Οι βασικές διευκολύνσεις περιλαμβάνουν σημάνσεις διαδρόμου, <420 m πάνω από τα φώτα προσέγγισης υψηλής/μέσης έντασης, οποιοδήποτε μήκος από τα φώτα προσέγγισης χαμηλής έντασης, φώτα άκρων διαδρόμου, φώτα κατωφλιού και φώτα τέλους διαδρόμου. Τα φώτα πρέπει να είναι αναμμένα.

Σημείωση 4: Οι μηδενικές διευκολύνσεις φώτων προσέγγισης περιλαμβάνουν σημάνσεις διαδρόμου, φώτα άκρων διαδρόμου, φώτα κατωφλιού, φώτα τέλους διαδρόμου ή καθόλου φώτα.

Σημείωση 5: Οι ανωτέρω αριθμοί είναι είτε η αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου είτε η μετεωρολογική ορατότητα που μετατρέπεται σε ορατότητα διαδρόμου σύμφωνα με τις διατάξεις του στοιχείου η) κατωτέρω.

Σημείωση 6: Ο πίνακας ισχύει μόνο για συμβατικές προσεγγίσεις με γωνία ίχνους καθόδου έως και 4°.

Σημείωση 7: Το ύψος απόφασης (ΑΣΥ) που ορίζεται στον πίνακα 5 αναφέρεται στον αρχικό υπολογισμό του ΑΣΥ. Όταν επιλέγεται η σχετιζόμενη ορατότητα διαδρόμου, δεν είναι ανάγκη να λαμβάνεται υπόψη η στρογγυλοποίηση στα πλησιέστερα δέκα ft, η οποία μπορεί να έχει πραγματοποιηθεί για επιχειρησιακούς σκοπούς (π.χ. μετατροπή σε κρίσιμο απόλυτο ύψος).

5. Πτητική λειτουργία μονομελούς πληρώματος. Για πτητική λειτουργία μονομελούς πληρώματος, ο αερομεταφορέας πρέπει να υπολογίζει την ελάχιστη ορατότητα διαδρόμου για όλες τις προσεγγίσεις σύμφωνα με την OPS 1.430 και το παρόν προσάρτημα. Ορατότητα διαδρόμου μικρότερη από 800 m δεν επιτρέπεται εκτός εάν χρησιμοποιείται κατάλληλος αυτόματος πιλότος σε συνδυασμό με σύστημα ενόργανης προσγείωσης (ILS) ή σύστημα προσγείωσης μικροκυμάτων (MLS), περίπτωση κατά την οποία ισχύουν τα συνήθη ελάχιστα. Το ύψος απόφασης που εφαρμόζεται δεν πρέπει να είναι μικρότερο από 1,25 επί το ελάχιστο σχετικό ύψος χρήσης για τον αυτόματο πιλότο.
6. Νυχτερινές επιχειρήσεις. Για νυχτερινές επιχειρήσεις, πρέπει να είναι αναμμένα τουλάχιστον τα φώτα άκρων διαδρόμου, κατωφλιού και τέλους διαδρόμου.

- δ) Προσέγγιση ακριβείας — Πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II
1. Γενικά. Πτητική λειτουργία κατηγορίας II είναι ενόργανη προσέγγιση και προσγείωση ακριβείας με τη χρήση συστήματος ενόργανης προσγείωσης (ILS) ή συστήματος προσγείωσης μικροκυμάτων (MLS) με:
 - i) ύψος απόφασης κάτω από 200 ft αλλά όχι μικρότερο από 100 ft· και
 - ii) ορατότητα διαδρόμου τουλάχιστον 300 m.
 2. Ύψος απόφασης. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το ύψος απόφασης για πτητική λειτουργία κατηγορίας II δεν είναι μικρότερο από:
 - i) το ελάχιστο ύψος απόφασης που προσδιορίζεται στο ΕΠΑ, εάν αναφέρεται·
 - ii) το ελάχιστο σχετικό ύψος στο οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί το βοήθημα της προσέγγισης ακριβείας χωρίς την απαιτούμενη αναφορά οπτικής επαφής·
 - iii) το σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων/όριο αποφυγής εμποδίων για την κατηγορία του αεροπλάνου·
 - iv) το ύψος απόφασης στο οποίο το πλήρωμα πτήσης είναι εξουσιοδοτημένο να εκτελεί πτητική λειτουργία·
 - v) 100 ft.
 3. Αναφορά οπτικής επαφής. Ο χειριστής μπορεί να μην συνεχίσει προσέγγιση κάτω από το ύψος απόφασης κατηγορίας II, που καθορίζεται σύμφωνα με το στοιχείο δ) σημείο 2 ανωτέρω, εκτός εάν επιτυγχάνεται, και μπορεί να διατηρηθεί, αναφορά οπτικής επαφής που περιέχει τμήμα από τρία τουλάχιστον διαδοχικά φώτα που είναι φώτα της κεντρικής γραμμής (του άξονα) προσέγγισης, ή φώτα ζώνης επαφής τροχών αεροσκάφους στο έδαφος κατά την προσγείωση, ή φώτα κεντρικής γραμμής (άξονα) διαδρόμου, ή φώτα τέλους διαδρόμου, ή συνδυασμός αυτών. Η αναφορά οπτικής επαφής αυτή πρέπει να περιλαμβάνει πλευρικό στοιχείο των διευκολύνσεων εδάφους, δηλαδή οριζόντια δοκό φωτισμού προσέγγισης ή το κατώφλι προσγείωσης ή συστοιχία φώτων ζώνης επαφής τροχών αεροσκάφους στο έδαφος κατά την προσγείωση.
 4. Απαιτούμενη ορατότητα διαδρόμου. Τα κατώτερα ελάχιστα που πρέπει να χρησιμοποιούνται από αερομεταφορέα για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II είναι:

Πίνακας 6

Ορατότητα διαδρόμου για προσέγγιση κατηγορίας II σε σχέση με το ΑΣΥ

Ελάχιστα κατηγορίας II		
Ύψος απόφασης	Αυτόματη σύζευξη κάτω από το ΑΣΥ (βλέπε σημείωση 1)	
	Ορατότητα διαδρόμου/Αεροπλάνο κατηγορίας A, B και Γ	Ορατότητα διαδρόμου/Αεροπλάνο κατηγορίας Δ
100 ft — 120 ft	300 m	300 m (σημείωση 2)/350 m
121 ft — 140 ft	400 m	400 m
141 ft και άνω	450 m	450 m

Σημείωση 1: Η αναφορά στην "αυτόματη σύζευξη κάτω από το ΑΣΥ" στον παρόντα πίνακα σημαίνει συνεχή χρήση του αυτόματου συστήματος ελέγχου πτήσης σε σχετικό ύψος που δεν είναι μεγαλύτερο από το 80 % του ισχύοντος ΑΣΥ. Συνεπώς, οι απαιτήσεις πτητικής ικανότητας μπορούν, μέσω του ελάχιστου σχετικού ύψους εμπλοκής για το αυτόματο σύστημα ελέγχου πτήσης, να επηρεάσουν το ΑΣΥ που πρέπει να χρησιμοποιηθεί.

Σημείωση 2: Τα 300 m μπορούν να χρησιμοποιηθούν για αεροπλάνο κατηγορίας Δ που πραγματοποιεί αυτόματη προσγείωση.

- ε) Προσέγγιση ακριβείας — Πτητικές λειτουργίες κατηγορίας III
1. Γενικά. Οι πτητικές λειτουργίες κατηγορίας III υποδιαίρονται ως εξής:
 - i) Πτητικές λειτουργίες κατηγορίας III A. Ενόργανη προσέγγιση και προσγείωση ακριβείας με χρήση συστήματος ενόργανης προσγείωσης (ILS) ή συστήματος προσγείωσης μικροκυμάτων (MLS) με:
 - A) ύψος απόφασης μικρότερο από 100 ft· και
 - B) ορατότητα διαδρόμου τουλάχιστον 200 m.

- ii) Πτητικές λειτουργίες κατηγορίας III B. Ενόργανη προσέγγιση και προσγείωση ακριβείας με χρήση συστήματος ενόργανης προσγείωσης (ILS) ή συστήματος προσγείωσης μικροκυμάτων (MLS) με:
- A) ύψος απόφασης μικρότερο από 50 ft, ή χωρίς ύψος απόφασης και
- B) ορατότητα διαδρόμου μικρότερη από 200 m, αλλά όχι μικρότερη από 75 m.
- Σημείωση: εφόσον το ύψος απόφασης (DH) και η ορατότητα διαδρόμου (RVR) δεν εμπίπτουν στην ίδια κατηγορία, η RVR καθορίζει την κατηγορία στην οποία εμπίπτει η πτητική λειτουργία.
2. Ύψος απόφασης. Για πτητικές λειτουργίες στις οποίες χρησιμοποιείται ύψος απόφασης, ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το ύψος απόφασης δεν είναι μικρότερο από:
- i) το ελάχιστο ύψος απόφασης που προδιορίζεται στο ΕΠΑ, εάν αναφέρεται·
- ii) το ελάχιστο σχετικό ύψος στο οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί το βοήθημα της προσέγγισης ακριβείας χωρίς την απαιτούμενη αναφορά οπτικής επαφής· ή
- iii) το ύψος απόφασης στο οποίο το πλήρωμα πτήσης είναι εξουσιοδοτημένο να εκτελεί πτητική λειτουργία.
3. Πτητικές λειτουργίες χωρίς ύψος απόφασης. Πτητικές λειτουργίες χωρίς ύψος απόφασης μπορούν να εκτελούνται μόνο εάν:
- i) το ΕΠΑ επιτρέπει πτητική λειτουργία χωρίς ύψος απόφασης·
- ii) το βοήθημα προσέγγισης και οι εξυπηρετήσεις αεροδρομίου μπορούν να υποστηρίξουν πτητικές λειτουργίες χωρίς ύψος απόφασης· και
- iii) ο αερομεταφορέας διαθέτει έγκριση για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας III χωρίς ύψος απόφασης.
- Σημείωση: Στην περίπτωση διαδρόμου κατηγορίας III, μπορεί να θεωρηθεί ότι δύνανται να υποστηριχθούν πτητικές λειτουργίες χωρίς ύψος απόφασης εκτός εάν υφίστανται ειδικοί περιορισμοί που είναι δημοσιευμένοι στο εγχειρίδιο αεροναυτικών πληροφοριών ή περιέχονται σε αγγελία (NOTAM).
4. Αναφορά οπτικής επαφής
- i) Σε πτητικές λειτουργίες κατηγορίας IIIA, καθώς και σε πτητικές λειτουργίες κατηγορίας IIIB με συστήματα ελέγχου πτήσης με παθητική λειτουργία υπό αστοχία, ο χειριστής μπορεί να μην συνεχίσει προσέγγιση κάτω από το ύψος απόφασης κατηγορίας II, που καθορίζεται σύμφωνα με το στοιχείο ε) σημείο 2 ανωτέρω, εκτός εάν επιτυγχάνεται, και μπορεί να διατηρηθεί, αναφορά οπτικής επαφής που περιέχει τμήμα από τρία τουλάχιστον διαδοχικά φώτα που είναι φώτα της κεντρικής γραμμής (του άξονα) προσέγγισης, ή φώτα ζώνης επαφής τροχών αεροσκάφους στο έδαφος κατά την προσγείωση, ή φώτα κεντρικής γραμμής (άξονα) διαδρόμου, ή φώτα τέλους διαδρόμου, ή συνδυασμός αυτών.
- ii) Σε πτητικές λειτουργίες κατηγορίας IIIB με συστήματα ελέγχου πτήσης με παθητική λειτουργία υπό αστοχία στο πλαίσιο των οποίων χρησιμοποιείται ύψος απόφασης, ο χειριστής μπορεί να μην συνεχίσει προσέγγιση κάτω από το ύψος απόφασης, που καθορίζεται σύμφωνα με το στοιχείο ε) σημείο 2 ανωτέρω, εκτός εάν επιτυγχάνεται, και μπορεί να διατηρηθεί, αναφορά οπτικής επαφής που περιέχει τουλάχιστον ένα από τα φώτα της κεντρικής γραμμής.
- iii) Σε πτητικές λειτουργίες κατηγορίας III χωρίς ύψος απόφασης δεν υπάρχει απαίτηση για οπτική επαφή με τον διάδρομο πριν από το σημείο επαφής των τροχών του αεροσκάφους στο έδαφος κατά την προσγείωση.
5. Απαιτούμενη ορατότητα διαδρόμου. Τα κατώτερα ελάχιστα που πρέπει να χρησιμοποιούνται από αερομεταφορέα για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας III είναι:

Πίνακας 7

Ορατότητα διαδρόμου για προσέγγιση κατηγορίας III σε σχέση με ΑΣΥ και σύστημα καθοδήγησης ή ελέγχου τροχοδρόμησης μετά την προσγείωση

Ελάχιστα κατηγορίας III			
Προσέγγιση κατηγορίας	Ύψος απόφασης (ft) (σημείωση 2)	Σύστημα καθοδήγησης ή ελέγχου τροχοδρόμησης μετά την προσγείωση	Ορατότητα διαδρόμου (m)
III A	Μικρότερο από 100 ft	Δεν απαιτείται	200 m
III B	Μικρότερο από 100 ft	Παθητική λειτουργία υπό αστοχία	150 m (σημείωση 1)

Ελάχιστα κατηγορίας III			
Προσέγγιση κατηγορίας	Ύψος απόφασης (ft) (σημείωση 2)	Σύστημα καθοδήγησης ή ελέγχου τροχοδρόμησης μετά την προσγείωση	Ορατότητα διαδρόμου (m)
III B	Μικρότερο από 50 ft	Παθητική λειτουργία υπό αστοχία	125 m
III B	Μικρότερο από 50 ft ή χωρίς ύψος απόφασης	Που λειτουργεί υπό αστοχία	75 m

Σημείωση 1: Για αεροπλάνα που είναι πιστοποιημένα σύμφωνα με τις CS-AWO για πιητικές λειτουργίες παντός καιρού, σημείο 321 στοιχείο β) σημείο 3.

Σημείωση 2: Ο πλεονασμός του συστήματος ελέγχου πτήσης καθορίζεται βάσει των CS-AWO για πιητικές λειτουργίες παντός καιρού μέσω του ελάχιστου πιστοποιημένου ύψους απόφασης. στ) Κύκλος του αεροδρομίου

στ) Κύκλος του αεροδρομίου

1. Τα κατώτερα ελάχιστα που πρέπει να χρησιμοποιούνται από αερομεταφορέα για κύκλο αεροδρομίου είναι:

Πίνακας 8

Ορατότητα και ΕΥΚ για κύκλο αεροδρομίου σε σχέση με την κατηγορία αεροπλάνου

	Κατηγορία αεροπλάνου			
	A	B	Γ	Δ
ΕΥΚ	400 ft	500 ft	600 ft	700 ft
Ελάχιστη μετεωρολογική ορατότητα	1 500 m	1 600 m	2 400 m	3 600 m

2. Ο κύκλος αεροδρομίου με καθορισμένα ίχνη είναι αποδεκτή διαδικασία στο πλαίσιο των διατάξεων της παρούσας παραγράφου.
- ζ) Προσέγγιση με παρατήρηση εδάφους. Ο αερομεταφορέας δεν χρησιμοποιεί ορατότητα διαδρόμου μικρότερη από 800 m για προσέγγιση με παρατήρηση εδάφους.
- η) Μετατροπή αναφερόμενης μετεωρολογικής ορατότητας σε ορατότητα διαδρόμου.
1. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η μετατροπή της μετεωρολογικής ορατότητας σε ορατότητα διαδρόμου δεν χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό των ελαχίστων απογείωσης, των ελαχίστων κατηγορίας II ή III ή όταν είναι διαθέσιμη αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου.

Σημείωση: Εάν η αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου είναι μεγαλύτερη από την ανώτατη τιμή που εκτίμησε ο χειριστής του αεροδρομίου, π.χ. "ορατότητα διαδρόμου άνω των 1 500 m" δεν θεωρείται ως αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου σε αυτό το πλαίσιο και μπορεί να χρησιμοποιηθεί ο πίνακας μετατροπής.

2. Κατά τη μετατροπή μετεωρολογικής ορατότητας σε ορατότητα διαδρόμου σε όλες τις άλλες περιπτώσεις εκτός εκείνων του στοιχείου η) σημείο 1, ανωτέρω, ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι χρησιμοποιείται ο ακόλουθος πίνακας:

Πίνακας 9

Μετατροπή ορατότητας σε ορατότητα διαδρόμου

Στοιχεία φωτισμού σε λειτουργία	Ορατότητα διαδρόμου = Αναφερόμενη μετεωρολογική ορατότητα πολλαπλασιαζόμενη επί:	
	Ημέρα	Νύχτα
Φώτα προσέγγισης και φωτισμός διαδρόμου υψηλής έντασης	1,5	2,0
Κάθε είδους εγκατάσταση φωτισμού πλην της ανωτέρω	1,0	1,5
Χωρίς φωτισμό	1,0	Δεν ισχύει

Προσάρτημα 2 της OPS 1.430 στοιχείο γ)

Κατηγορίες αεροπλάνου — Πτητικές λειτουργίες παντός καιρού

α) Ταξινόμηση αεροπλάνων

Τα κριτήρια που λαμβάνονται υπόψη για την ταξινόμηση των αεροπλάνων κατά κατηγορίες είναι η ενδεικνυόμενη ταχύτητα αέρα στο κατώφλι (VAT), η οποία είναι ίση με την ταχύτητα απώλειας στήριξης (VSO) πολλαπλασιασμένη επί 1,3 ή VS1G επί 1,23 στη διαμόρφωση προσγείωσης με τη μέγιστη πιστοποιημένη μάζα προσγείωσης. Εάν είναι διαθέσιμες τόσο η VSO όσο και η VS1G, χρησιμοποιείται η υψηλότερη εξαγόμενη VAT. Οι κατηγορίες αεροπλάνου που αντιστοιχούν σε τιμές VAT αναφέρονται στον πίνακα που ακολουθεί:

Κατηγορία αεροπλάνου	VAT
A	Μικρότερη από 91 κόμβους
B	Από 91 έως 120 κόμβους
Γ	Από 121 έως 140 κόμβους
Δ	Από 141 έως 165 κόμβους
E	Από 166 έως 210 κόμβους

Η διαμόρφωση προσγείωσης που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη πρέπει να καθορίζεται από τον αερομεταφορέα ή από τον κατασκευαστή του αεροπλάνου.

β) Μόνιμη αλλαγή κατηγορίας (μέγιστη μάζα προσγείωσης)

1. Ο αερομεταφορέας μπορεί να επιβάλλει σταθερή, μικρότερη, μάζα προσγείωσης, και να χρησιμοποιήσει τη μάζα αυτή για να καθορίσει τη VAT εάν εγκριθεί από την Αρχή.
2. Η κατηγορία που ορίζεται για κάθε αεροπλάνο είναι μια σταθερή τιμή και συνεπώς ανεξάρτητη από τις μεταβαλλόμενες συνθήκες των καθημερινών πτητικών λειτουργιών.

Προσάρτημα 1 της OPS 1.440

Πτητικές λειτουργίες με χαμηλή ορατότητα — Γενικοί επιχειρησιακοί κανόνες

α) Γενικά. Οι ακόλουθες διαδικασίες ισχύουν για την υποβολή προς έγκριση και έγκριση πτητικών λειτουργιών με χαμηλή ορατότητα.

β) Επιχειρησιακή επίδειξη. Σκοπός της επιχειρησιακής επίδειξης είναι να καθορίζει ή να επικυρώνει τη χρήση και την αποτελεσματικότητα των εφαρμοζόμενων συστημάτων καθοδήγησης της πορείας των αεροπλάνων, της εκπαίδευσης, των διαδικασιών των πληρωμάτων πτήσης, του προγράμματος συντήρησης και των εγχειριδίων που ισχύουν για το υπό έγκριση πρόγραμμα στην κατηγορία II/III.

1. Πρέπει να ολοκληρωθούν τουλάχιστον 30 προσεγγίσεις και προσγειώσεις σε επιχειρήσεις με χρήση συστημάτων κατηγορίας II/III, εγκατεστημένων σε κάθε τύπο αεροσκάφους εάν το ύψος απόφασης (ΑΣΥ) που έχει ζητηθεί είναι 50 ft ή μεγαλύτερο. Εάν το ΑΣΥ είναι μικρότερο από 50 ft, θα πρέπει να ολοκληρωθούν 100 προσεγγίσεις και προσγειώσεις, εκτός εάν η Αρχή αποφασίσει διαφορετικά.
2. Εάν ο αερομεταφορέας έχει διαφορετικές παραλλαγές του ίδιου τύπου αεροσκάφους που χρησιμοποιεί τα ίδια βασικά συστήματα ελέγχου και απεικόνισης πτήσης, ή διαφορετικά βασικά συστήματα ελέγχου και απεικόνισης πτήσης για τον ίδιο τύπο αεροσκάφους, ο αερομεταφορέας πρέπει να αποδεικνύει ότι οι διάφορες παραλλαγές έχουν ικανοποιητικές επιδόσεις, όμως δεν χρειάζεται να πραγματοποιεί πλήρη επιχειρησιακή επίδειξη για κάθε παραλλαγή. Η Αρχή μπορεί επίσης να δεχθεί μείωση του αριθμού προσεγγίσεων και προσγειώσεων βάσει παρέκκλισης λόγω εμπειρίας που έχει αποκτηθεί από άλλον αερομεταφορέα με πιστοποιητικό αερομεταφορέα που έχει εκδοθεί σύμφωνα με την OPS 1 χρησιμοποιώντας τον ίδιο τύπο αεροπλάνου ή παραλλαγή του και τις ίδιες διαδικασίες.
3. Εάν ο αριθμός ανεπιτυχών προσεγγίσεων υπερβαίνει το 5 % του συνόλου (π.χ. ανεπαρκείς προσγειώσεις, το σύστημα αποσυνδέεται) το πρόγραμμα αξιολόγησης παρατείνεται κατά τουλάχιστον 10 προσεγγίσεις και προσγειώσεις έως ότου το γενικό ποσοστό αποτυχίας να μην υπερβαίνει το 5 %.

- γ) Συλλογή δεδομένων για επιχειρησιακές επιδείξεις. Κάθε αιτών πρέπει να αναπτύσσει μέθοδο συλλογής δεδομένων (π.χ. έντυπο που θα χρησιμοποιείται από το πλήρωμα πτήσης) για την καταγραφή των επιδόσεων προσέγγισης και προσγειώσης. Τα σχετικά δεδομένα και σύνοψη των δεδομένων επιδείξης κοινοποιούνται στην Αρχή για αξιολόγηση.
- δ) Ανάλυση δεδομένων. Οι μη ικανοποιητικές προσεγγίσεις και/ή οι αυτόματες προσγειώσεις αποτελούν αντικείμενο τεκμηρίωσης και ανάλυσης.
- ε) Συνεχής παρακολούθηση
1. Μετά την απόκτηση της αρχικής άδειας, οι πτητικές λειτουργίες πρέπει να παρακολουθούνται συνεχώς από τον αερομεταφορέα για να ανιχνεύεται οποιαδήποτε ανεπιθύμητη τάση πριν αυτή καταστεί επικίνδυνη. Για το σκοπό αυτό μπορούν να χρησιμοποιούνται αναφορές του πληρώματος πτήσης.
 2. Οι ακόλουθες πληροφορίες πρέπει να διατηρούνται για διάστημα δώδεκα μηνών:
 - i) ο συνολικός αριθμός προσεγγίσεων, ανά τύπο αεροπλάνου, στις οποίες χρησιμοποιήθηκε εναέριος εξοπλισμός κατηγορίας II ή III για να πραγματοποιηθούν ικανοποιητικές, πραγματικές ή για άσκηση, προσεγγίσεις βάσει των ισχυόντων ελάχιστων της κατηγορίας II ή III· και
 - ii) αναφορές ανεπιτυχών προσεγγίσεων και/ή αυτόματων προσγειώσεων, ανά αεροδρόμιο και νηολόγηση αεροπλάνου, στις ακόλουθες κατηγορίες:
 - A) ελαττώματα εξοπλισμού πτήσης·
 - B) δυσκολίες επίγειας διευκόλυνσης·
 - Γ) αποτυχημένες προσεγγίσεις λόγω οδηγιών της υπηρεσίας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, ή
 - Δ) άλλες αιτίες.
 3. Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώσει διαδικασία για την παρακολούθηση της επίδοσης του συστήματος αυτόματης προσγειώσης κάθε αεροπλάνου.
- στ) Μεταβατικές περιόδους
1. Αερομεταφορείς χωρίς καμία προηγούμενη εμπειρία στην κατηγορία II ή III
 - i) Ο αερομεταφορέας χωρίς προηγούμενη εμπειρία πτητικών λειτουργιών κατηγορίας II ή III μπορεί να λάβει άδεια για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II ή IIIA, αφού αποκτήσει ελάχιστη πείρα 6 μηνών σε πτητικές λειτουργίες κατηγορίας I στο συγκεκριμένο τύπο του αεροπλάνου.
 - ii) Αφού συμπληρώσει έξι μήνες πτητικών λειτουργιών κατηγορίας II ή IIIA στο συγκεκριμένο τύπο του αεροπλάνου, ο αερομεταφορέας μπορεί να λάβει άδεια για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας IIIB. Όταν χορηγεί παρόμοια έγκριση, η Αρχή μπορεί να επιβάλλει, για μία πρόσθετη περίοδο, υψηλότερα ελάχιστα από τα χαμηλότερα που ισχύουν. Η αύξηση των ελαχίστων αναφέρεται συνήθως μόνο στην ορατότητα διαδρόμου και/ή σε περιορισμό σε σχέση με πτητικές λειτουργίες χωρίς ύψος απόφασης και η αύξηση που επιλέγεται δεν πρέπει να απαιτεί οποιαδήποτε μεταβολή στις επιχειρησιακές διαδικασίες.
 2. Αερομεταφορείς με προηγούμενη πείρα κατηγορίας II ή III. Ο αερομεταφορέας με προηγούμενη πείρα κατηγορίας II ή III, μπορεί να λάβει άδεια για μειωμένη μεταβατική περίοδο κατόπιν αίτησης στην Αρχή.
- ζ) Διατήρηση του εξοπλισμού κατηγορίας II και III και απογείωσης με χαμηλή ορατότητα. Οι οδηγίες συντήρησης για τα συστήματα καθοδήγησης που φέρει το αεροσκάφος πρέπει να καθορίζονται από τον αερομεταφορέα, σε συνεργασία με τον κατασκευαστή, και να περιλαμβάνονται στο πρόγραμμα συντήρησης αεροπλάνου του αερομεταφορέα που καθορίζεται στην OPS 1.910, το οποίο πρέπει να εγκριθεί από την Αρχή.
- η) Επιλέξιμα αεροδρόμια και διάδρομοι
1. Κάθε συνδυασμός τύπου αεροπλάνου/εξοπλισμού επί του αεροπλάνου/διαδρόμου πρέπει να ελέγχεται μόλις ολοκληρώνεται επιτυχώς τουλάχιστον μία προσέγγιση και προσγείωση σε συνθήκες κατηγορίας II ή καλύτερες πριν να ξεκινήσουν πτητικές λειτουργίες κατηγορίας III.
 2. Για διαδρόμους με ανώμαλο έδαφος πριν το κατώφλι ή άλλα προβλεπτά ή γνωστά ελαττώματα, κάθε συνδυασμός τύπου αεροπλάνου/εξοπλισμού επί του αεροπλάνου/διαδρόμου πρέπει να ελέγχεται με πτητικές λειτουργίες σε συνθήκες κατηγορίας I ή καλύτερες πριν να ξεκινήσουν πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II ή III.

3. Εάν ο αερομεταφορέας έχει διαφορετικές παραλλαγές του ίδιου τύπου αεροσκάφους που χρησιμοποιεί τα ίδια βασικά συστήματα ελέγχου και απεικόνισης πτήσης, ή διαφορετικά βασικά συστήματα ελέγχου και απεικόνισης πτήσης για τον ίδιο τύπο αεροσκάφους, ο αερομεταφορέας πρέπει να αποδεικνύει ότι οι διάφορες παραλλαγές έχουν ικανοποιητικές επιδόσεις, όμως δεν χρειάζεται να πραγματοποιεί πλήρη επιχειρησιακή επίδειξη για κάθε συνδυασμό παραλλαγής/διαδρόμου.
4. Για τη συμμόρφωση τους προς την παρούσα παράγραφο, οι αερομεταφορείς που χρησιμοποιούν τον ίδιο συνδυασμό και τις ίδιες διαδικασίες τύπου αεροπλάνου/παραλλαγής και εξοπλισμού επί του αεροπλάνου, μπορούν να επωφελούνται ο ένας από την εμπειρία και τα αρχεία του άλλου.

Προσάρτημα 1 της OPS 1.450

Πτητικές λειτουργίες με χαμηλή ορατότητα — Εκπαίδευση και προσόντα

- α) Γενικά: Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα εκπαιδευτικά προγράμματα των μελών πληρώματος πτήσης για πτητικές λειτουργίες με χαμηλή ορατότητα περιλαμβάνουν δομημένα μαθήματα εκπαίδευσης στο έδαφος, με προσομοιωτές πτήσης και/ή σε πτήσεις. Ο αερομεταφορέας μπορεί να συντομεύσει το περιεχόμενο των μαθημάτων όπως καθορίζεται στα ακόλουθα σημεία 2 και 3, με την προϋπόθεση ότι το περιεχόμενο του συντομευμένου τμήματος είναι αποδεκτό από την Αρχή.
 1. Τα μέλη του πληρώματος πτήσης που δεν διαθέτουν πείρα στην κατηγορία II ή III πρέπει να ολοκληρώσουν το πλήρες εκπαιδευτικό πρόγραμμα που καθορίζεται στα ακόλουθα στοιχεία β), γ) και δ).
 2. Τα μέλη του πληρώματος πτήσης με πείρα στην κατηγορία II ή την κατηγορία III με άλλον αερομεταφορέα, μπορούν να ακολουθούν συντετμημένο εκπαιδευτικό πρόγραμμα στο έδαφος.
 3. Τα μέλη του πληρώματος πτήσης με πείρα στην κατηγορία II ή την κατηγορία III με τον αερομεταφορέα, μπορούν να ακολουθούν συντετμημένη σειρά μαθημάτων στο έδαφος, με προσομοιωτές πτήσης και/ή σε πτήσεις. Η συντετμημένη σειρά μαθημάτων πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τις απαιτήσεις του στοιχείου δ) σημείο 1, του στοιχείου δ) σημείο 2 σημείο i) ή του στοιχείου δ) σημείο 2 σημείο ii), κατά περίπτωση, και του στοιχείου δ) σημείο 3 σημείο i).
- β) Εκπαίδευση στο έδαφος. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το αρχικό τμήμα εκπαίδευσης στο έδαφος για πτητικές λειτουργίες με χαμηλή ορατότητα καλύπτει τουλάχιστον:
 1. τα χαρακτηριστικά και τους περιορισμούς του συστήματος ενόργανης προσγείωσης (ILS) και/ή του συστήματος προσγείωσης μικροκυμάτων (MLS)
 2. τα χαρακτηριστικά των βοθημάτων εξ όψεως προσέγγισης
 3. τα χαρακτηριστικά ομίχλης
 4. τις δυνατότητες και τους περιορισμούς λειτουργίας του συγκεκριμένου εναέριου συστήματος
 5. τις επιπτώσεις υετού, της συσσώρευσης πάγου, της χαμηλού επιπέδου διάτμησης αέρα και των αναταράξεων
 6. την επίδραση συγκεκριμένων δυσλειτουργιών του αεροπλάνου
 7. τη χρήση και τους περιορισμούς συστημάτων εκτίμησης της ορατότητας διαδρόμου
 8. τις αρχές των απαιτήσεων αποφυγής εμποδίων
 9. την αναγνώριση και τις ενέργειες που πρέπει να εκτελεστούν σε περίπτωση βλάβης του εξοπλισμού εδάφους
 10. τις διαδικασίες και τις προφυλάξεις που πρέπει να τηρούνται όσον αφορά την κίνηση στο έδαφος κατά τη διάρκεια πτητικών λειτουργιών όταν η ορατότητα διαδρόμου είναι 400 m ή μικρότερη και κάθε συμπληρωματική διαδικασία που απαιτείται για την απογείωση σε συνθήκες κάτω από 150 m (200 m για αεροπλάνα κατηγορίας Δ)
 11. τη σπουδαιότητα των υψών απόφασης που βασίζονται σε ραδιούψόμετρα και την επίπτωση της μορφολογίας του εδάφους στην περιοχή προσέγγισης στις ενδείξεις του ραδιούψομέτρου και στα συστήματα αυτόματης προσέγγισης/προσγείωσης
 12. τη σημασία και τη σπουδαιότητα του ύψους επιφυλακής, εάν ισχύει, και τις ενέργειες στην περίπτωση βλάβης πάνω και κάτω από το ύψος επιφυλακής
 13. τις απαιτήσεις σχετικά με τα προσόντα που πρέπει να διαθέτουν οι χειριστές για να αποκτήσουν και να διατηρήσουν άδεια για την εκτέλεση απογειώσεων με χαμηλή ορατότητα και πτητικών λειτουργιών κατηγορίας II ή III και
 14. τη σπουδαιότητα του ορθού τρόπου καθίσματος και θέσης των οφθαλμών.

- γ) Εκπαίδευση με προσομοιωτή πτήσης και/ή εκπαίδευση εν πτήση
1. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η εκπαίδευση με προσομοιωτή πτήσης και/ή εν πτήση για πτητικές λειτουργίες με χαμηλή ορατότητα περιλαμβάνει:
 - i) ελέγχους ικανοποιητικής λειτουργίας του εξοπλισμού, τόσο στο έδαφος όσο και κατά την πτήση·
 - ii) την επίδραση στα ελάχιστα από τις αλλαγές στην κατάσταση των εγκαταστάσεων εδάφους·
 - iii) την παρακολούθηση των αυτόματων συστημάτων ελέγχου πτήσης και των πινάκων αγγελιών κατάστασης αυτόματης προσγείωσης, με έμφαση στις ενέργειες που πρέπει να αναληφθούν στην περίπτωση βλάβης των εν λόγω συστημάτων·
 - iv) τις ενέργειες που πρέπει να αναληφθούν στην περίπτωση βλάβης σε κινητήρες, ηλεκτρικά συστήματα, υδραυλικά συστήματα ή συστήματα ελέγχου πτήσης·
 - v) την επίπτωση γνωστών επιχειρησιακών δυσλειτουργιών και τη χρήση πινάκων ελάχιστου εξοπλισμού·
 - vi) τους περιορισμούς πτητικής λειτουργίας που απορρέουν από την πιστοποίηση πτητικής ικανότητας·
 - vii) την καθοδήγηση στις οπτικές υποδείξεις που απαιτούνται στο ύψος απόφασης μαζί με τις πληροφορίες για τη μέγιστη επιτρεπόμενη παρέκκλιση από το ίχνος καθόδου ή τον ραδιοφάρο ευθυγράμμισης· και
 - viii) τη σημασία και τη σπουδαιότητα του ύψους επιφυλακής, εάν ισχύει, και τις ενέργειες στην περίπτωση βλάβης πάνω και κάτω από το ύψος επιφυλακής.
 2. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης έχει εκπαιδευτεί να εκτελεί τα καθήκοντά του και έχει λάβει οδηγίες για το συντονισμό που απαιτείται με άλλα μέλη του πληρώματος. Πρέπει να χρησιμοποιούνται στο μέγιστο βαθμό προσομοιωτές πτήσης.
 3. Η εκπαίδευση πρέπει να χωρίζεται σε φάσεις που καλύπτουν τη συνήθη λειτουργία χωρίς βλάβη του αεροπλάνου ή του εξοπλισμού, συμπεριλαμβάνοντας, ωστόσο, τις συνθήκες παντός καιρού που μπορούν να παρουσιαστούν, καθώς και λεπτομερή σενάρια βλάβης του αεροπλάνου και του εξοπλισμού, που μπορεί να έχει επιπτώσεις στις πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II ή III. Εάν το σύστημα του αεροπλάνου περιλαμβάνει τη χρήση υβριδικών ή άλλων ειδικών συστημάτων (όπως απεικόνιση δεδομένων ή ενδείξεων των οργάνων πάνω σε οθόνη ή εξοπλισμό επαύξησης της όρασης), τότε τα μέλη του πληρώματος πτήσης πρέπει να εξασκηθούν στη χρήση αυτών των συστημάτων υπό φυσιολογικές και σε μη φυσιολογικές συνθήκες λειτουργίας, κατά τη διάρκεια της φάσης εκπαίδευσης με προσομοιωτή πτήσης.
 4. Πρέπει να πραγματοποιείται πρακτική εξάσκηση σε διαδικασίες αδιαθεσίας του χειριστή κατάλληλες για απογειώσεις με χαμηλή ορατότητα και πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II και III.
 5. Για αεροπλάνα χωρίς ειδικό για το συγκεκριμένο τύπο προσομοιωτή πτήσης, οι αερομεταφορείς πρέπει να εξασφαλίζουν ότι η φάση εκπαίδευσης κατά την πτήση που αφορά ειδικά τα σενάρια οπτικής παρακολούθησης των πτητικών λειτουργιών κατηγορίας II εκτελείται σε ειδικώς εγκεκριμένο προσομοιωτή πτήσης. Η εκπαίδευση αυτή πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τέσσερις προσεγγίσεις. Η εκπαίδευση και οι διαδικασίες που είναι συγκεκριμένες για τον τύπο του αεροπλάνου, πραγματοποιούνται στο αεροπλάνο.
 6. Η αρχική εκπαίδευση κατηγορίας II και II περιλαμβάνει τουλάχιστον τις ακόλουθες ασκήσεις:
 - i) προσέγγιση με χρησιμοποίηση της κατάλληλης καθοδήγησης πορείας πτήσης, αυτόματων πιλότων και συστημάτων ελέγχου εγκατεστημένων στο αεροπλάνο, στο κατάλληλο ύψος απόφασης και συμπεριλαμβανομένης της μετάβασης σε πτήση και προσγείωση με κανόνες εξ' όψεως·
 - ii) προσέγγιση με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία με τη χρησιμοποίηση των κατάλληλων συστημάτων καθοδήγησης της πορείας της πτήσης, αυτόματων πιλότων και συστημάτων ελέγχου εγκατεστημένων στο αεροπλάνο, στο κατάλληλο ύψος απόφασης, ακολουθούμενη από αποτυχημένη προσέγγιση· όλες χωρίς εξωτερική αναφορά οπτικής επαφής·
 - iii) όπου ενδείκνυται, προσεγγίσεις με τη χρήση αυτόματων συστημάτων πτήσης για αυτόματη επίπλευση, προσγείωση και τροχοδρόμηση μετά την προσγείωση· και
 - iv) κανονική λειτουργία του εφαρμόσιμου συστήματος με και χωρίς την απόκτηση οπτικών υποδείξεων στο ύψος απόφασης.

7. Οι επακόλουθες φάσεις της εκπαίδευσης πρέπει να περιλαμβάνουν τουλάχιστον:
- i) προσεγγίσεις με βλάβη του κινητήρα σε διάφορα στάδια της προσέγγισης·
 - ii) προσεγγίσεις με βλάβες κρίσιμου εξοπλισμού (π.χ. ηλεκτρικά συστήματα, αυτόματα συστήματα πτήσης, επίγεια και/ή εναέρια συστήματα ILS/MLS και οθόνες απεικόνισης κατάστασης)·
 - iii) προσεγγίσεις στις οποίες οι βλάβες του αυτόματου εξοπλισμού πτήσης σε χαμηλό επίπεδο απαιτούν είτε:
 - A) επαναφορά σε πτήση ελεγχόμενη από το χειριστή για τον έλεγχο της επίπλευσης, της προσγείωσης και της τροχοδρόμησης μετά την προσγείωση ή αποτυχημένης προσέγγισης· είτε
 - B) επαναφορά σε πτήση ελεγχόμενη από το χειριστή ή υποβαθμισμένη λειτουργία αυτόματου συστήματος για τον έλεγχο αποτυχημένων προσεγγίσεων από, στο ή κάτω από το ύψος απόφασης, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που μπορούν να έχουν ως αποτέλεσμα επαφή των τροχών του αεροσκάφους στο διάδρομο κατά την προσγείωση·
 - iv) βλάβες των συστημάτων που έχουν ως αποτέλεσμα υπερβολική παρέκκλιση του ραδιοφάρου ευθυγράμμισης του διαδρόμου προσγείωσης και/ή του ίχνους καθόδου, τόσο πάνω όσο και κάτω από το ύψος απόφασης, στις ελάχιστες συνθήκες οπτικής επαφής που έχουν εγκριθεί για τη λειτουργία. Επιπλέον, πρέπει να πραγματοποιείται πρακτική εξάσκηση συνέχισης με προσγείωση από το χειριστή εάν η απεικόνιση δεδομένων ή ενδείξεων των οργάνων πάνω σε οθόνη αποτελεί υποβαθμισμένη λειτουργία αυτόματου συστήματος ή η απεικόνιση δεδομένων ή ενδείξεων των οργάνων πάνω σε οθόνη αποτελεί το μοναδικό τρόπο επίπλευσης· και
 - v) βλάβες και διαδικασίες που αφορούν ειδικά τον τύπο ή την παραλλαγή του αεροπλάνου.
8. Το εκπαιδευτικό πρόγραμμα πρέπει να παρέχει εξάσκηση στην αντιμετώπιση βλαβών που απαιτούν επαναφορά σε υψηλότερα ελάχιστα.
9. Το εκπαιδευτικό πρόγραμμα πρέπει να περιλαμβάνει το χειρισμό του αεροπλάνου σε περίπτωση που, στη διάρκεια προσέγγισης κατηγορίας III με παθητική λειτουργία υπό αστοχία, η βλάβη έχει ως αποτέλεσμα την αποσύνδεση του αυτόματου πιλότου στο ύψος απόφασης ή κάτω από αυτό, όταν η τελευταία αναφερθείσα ορατότητα διαδρόμου είναι 300 m ή μικρότερη.
10. Σε περίπτωση που οι απογειώσεις εκτελούνται με ορατότητα διαδρόμου ίση ή μικρότερη από 400 m, πρέπει να παρέχεται εκπαίδευση που καλύπτει βλάβες των συστημάτων και βλάβη κινητήρα που έχουν ως αποτέλεσμα τη συνέχιση ή τη ματαίωση της απογείωσης.
- δ) Απαιτήσεις μετεκπαίδευσης για την εκτέλεση απογείωσης με χαμηλή ορατότητα και πτητικών λειτουργιών κατηγορίας II και III. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης ολοκληρώνει την ακόλουθη εκπαίδευση σχετικά με διαδικασίες χαμηλής ορατότητας εάν μετακινείται σε ένα νέο τύπο ή παραλλαγή του αεροπλάνου με τον οποίο εκτελούνται απογειώσεις με χαμηλή ορατότητα και πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II και III. Οι απαιτήσεις πείρας των μελών πληρώματος πτήσης προκειμένου να ακολουθήσουν συντεταγμένη σειρά μαθημάτων καθορίζονται στο στοιχείο α) σημεία 2 και 3, ανωτέρω:
1. Εκπαίδευση στο έδαφος. Οι σχετικές απαιτήσεις καθορίζονται στο στοιχείο β) ανωτέρω, λαμβάνοντας υπόψη την εκπαίδευση και την πείρα του μέλους πληρώματος πτήσης στην κατηγορία II και την κατηγορία III.
 2. Εκπαίδευση με προσομοιωτή πτήσης και/ή εκπαίδευση εν πτήσει.
 - i) Τουλάχιστον οκτώ προσεγγίσεις και/ή προσγειώσεις σε προσομοιωτή πτήσης.
 - ii) Όταν δεν υπάρχει ειδικός προσομοιωτής πτήσης για το συγκεκριμένο αεροπλάνο, απαιτούνται να πραγματοποιηθούν επί του αεροπλάνου τουλάχιστον τρεις προσεγγίσεις, συμπεριλαμβανομένου τουλάχιστον ενός κύκλου του αεροδρομίου.
 - iii) Κατάλληλη πρόσθετη εκπαίδευση εάν απαιτείται οποιοσδήποτε ειδικός εξοπλισμός όπως απεικόνιση δεδομένων ή ενδείξεων των οργάνων πάνω σε οθόνη ή εξοπλισμός επαύξεσης της όρασης.
 3. Προσόντα πληρώματος πτήσης. Οι απαιτήσεις προσόντων του πληρώματος πτήσης είναι συγκεκριμένες για τον αερομεταφορέα και τον τύπο του αεροπλάνου που χρησιμοποιείται.
 - i) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης υποβάλλεται σε δοκιμασία πριν εκτελέσει πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II ή III.
 - ii) Η δοκιμασία του σημείου i) ανωτέρω μπορεί να αντικατασταθεί από επιτυχημένη ολοκλήρωση της εκπαίδευσης με προσομοιωτή και/ή κατά την πτήση που καθορίζεται με το στοιχείο δ) σημείο 2, ανωτέρω.

4. Πτήση γραμμής υπό επιτήρηση. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος πληρώματος πτήσης εκτελεί την ακόλουθη πτήση γραμμής υπό επιτήρηση:
- για την κατηγορία II, όταν απαιτείται προσγείωση από το χειριστή, τουλάχιστον τρεις προσγειώσεις από το χρονικό σημείο αποσύνδεσης του αυτόματου πιλότου·
 - για την κατηγορία III, τουλάχιστον τρεις αυτόματες προσγειώσεις, με την εξαίρεση ότι απαιτείται μία μόνο αυτόματη προσγείωση όταν η απαιτούμενη, σύμφωνα με το στοιχείο δ) σημείο 2, ανωτέρω, εκπαίδευση έχει πραγματοποιηθεί σε προσομοιωτή πτήσης που μπορεί να χρησιμοποιηθεί για μηδενική μετατροπή χρόνου πτήσης.
- ε) Πείρα με τύπο αεροπλάνου και κυβερνήτη. Για κυβερνήτες ή χειριστές στους οποίους έχει ανατεθεί η εκτέλεση της πτήσης και οι οποίοι είναι νέοι στο συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου, ισχύουν οι ακόλουθες πρόσθετες απαιτήσεις πριν αρχίσουν να εκτελούν πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II/III:
- 50 ώρες ή 20 τομείς στο συγκεκριμένο τύπο του αεροπλάνου, συμπεριλαμβανομένης πτήσης γραμμής υπό επιτήρηση και
 - Έως ότου συμπληρωθούν συνολικά, στον συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου, 100 ώρες ή 40 τομείς πτήσης, συμπεριλαμβανομένης πτήσης γραμμής υπό επιτήρηση, πρέπει να προστίθενται 100 m στα ισχύοντα ελάχιστα ορατότητας διαδρόμου κατηγορίας II ή κατηγορίας III, εκτός εάν τα πρόσωπα αυτά διαθέτουν προγενέστερη άδεια για την εκτέλεση πτητικών λειτουργιών κατηγορίας II ή III με αερομεταφορέα.
 - Η Αρχή μπορεί να μειώσει τις εν λόγω απαιτήσεις πείρας κυβερνήτη για μέλη πληρώματος πτήσης που διαθέτουν πείρα κυβερνήτη κατηγορίας II ή κατηγορίας III.
- στ) Απογείωση με χαμηλή ορατότητα με ορατότητα διαδρόμου μικρότερη από 150/200 m
- Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι πριν από τη χορήγηση άδειας για την εκτέλεση απογειώσεων με ορατότητα διαδρόμου μικρότερη από 150 m (μικρότερη από 200 m για αεροπλάνα κατηγορίας Δ), παρέχεται η ακόλουθη εκπαίδευση:
 - κανονική απογείωση σε ελάχιστες εγκεκριμένες συνθήκες ορατότητας διαδρόμου·
 - απογείωση υπό ελάχιστες εγκεκριμένες συνθήκες ορατότητας διαδρόμου με βλάβη κινητήρα μεταξύ V1 και V2, ή μόλις αυτό επιτρέπεται από άποψη ασφαλείας και
 - απογείωση υπό ελάχιστες εγκεκριμένες συνθήκες ορατότητας διαδρόμου με βλάβη κινητήρα πριν από V1 που έχει ως συνέπεια ματαίωση της απογείωσης.
 - Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η απαιτούμενη, σύμφωνα με το σημείο 1 ανωτέρω, εκπαίδευση, πραγματοποιείται σε προσομοιωτή πτήσης. Η εκπαίδευση αυτή πρέπει να περιλαμβάνει τη χρήση κάθε ειδικής διαδικασίας και εξοπλισμού. Όταν δεν υπάρχει προσομοιωτής πτήσης για το συγκεκριμένο αεροπλάνο, η Αρχή μπορεί να εγκρίνει παρόμοια εκπαίδευση σε αεροπλάνο χωρίς την απαίτηση για ελάχιστες συνθήκες ορατότητας διαδρόμου (βλέπε προσάρτημα 1 στην OPS 1.965.)
 - Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι ένα μέλος πληρώματος πτήσης υποβάλλεται σε δοκιμασία πριν αρχίσει να εκτελεί απογειώσεις με χαμηλή ορατότητα στο πλαίσιο ορατότητας διαδρόμου μικρότερης από 150 m (μικρότερη από 200 m για αεροπλάνα κατηγορίας Δ), εάν ισχύει. Η δοκιμασία μπορεί να αντικατασταθεί μόνο από επιτυχημένη ολοκλήρωση της εκπαίδευσης με προσομοιωτή και/ή εν πτήση που καθορίζεται στο στοιχείο στ) σημείο 1 για τη μετατροπή τύπου αεροπλάνου.
- ζ) Περιοδική εκπαίδευση και έλεγχος — Πτητικές λειτουργίες με χαμηλή ορατότητα
- Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι, σε συνδυασμό με την κανονική περιοδική εκπαίδευση και τους έλεγχους ικανότητας από τον αερομεταφορέα, ελέγχονται οι γνώσεις και η ικανότητα του χειριστή να εκτελεί τα καθήκοντα που σχετίζονται με τη συγκεκριμένη κατηγορία πτητικής λειτουργίας, για την οποία έχει λάβει άδεια. Ο απαιτούμενος αριθμός προσεγγίσεων εντός της περιόδου ισχύος του ελέγχου ικανότητας των αερομεταφορέων [κατά την OPS 1.965 στοιχείο β)] πρέπει να είναι τουλάχιστον τρεις, εκ των οποίων μία μπορεί να αντικατασταθεί από προσέγγιση και προσγείωση στο αεροπλάνο με τη χρήση εγκεκριμένων διαδικασιών κατηγορίας II και III. Κατά τη διεξαγωγή του ελέγχου ικανότητας των αερομεταφορέων, πρέπει να πραγματοποιηθεί μία αποτυχημένη προσέγγιση. Εάν ο αερομεταφορέας διαθέτει άδεια για να εκτελεί απογείωση με ορατότητα διαδρόμου μικρότερη από 150/200 m, πρέπει να πραγματοποιείται τουλάχιστον μία απογείωση με χαμηλή ορατότητα στα χαμηλότερα ισχύοντα ελάχιστα κατά τη διάρκεια διεξαγωγής του ελέγχου ικανότητας των αερομεταφορέων.

2. Για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας III, ο αερομεταφορέας πρέπει να χρησιμοποιεί προσομοιωτή πτήσης.
3. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι, για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II σε αεροπλάνα με σύστημα ελέγχου πτήσης με παθητική λειτουργία υπό αστοχία, τουλάχιστον μία φορά σε διάστημα τριών διαδοχικών ελέγχων ικανότητας αερομεταφορέα, πραγματοποιείται αποτυχημένη προσέγγιση ως συνέπεια βλάβης του αυτόματου πιλότου στο ύψος απόφασης ή κάτω από αυτό, όταν η τελευταία αναφερθείσα ορατότητα διαδρόμου είναι 300 m ή μικρότερη.
4. Η Αρχή μπορεί να χορηγήσει άδεια για περιοδική εκπαίδευση και έλεγχο για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II και πτητικές λειτουργίες απογείωσης με χαμηλή ορατότητα σε έναν τύπο αεροπλάνου όπου δεν υπάρχει προσομοιωτής πτήσης για το συγκεκριμένο αεροπλάνο ή αποδεκτή εναλλακτική λύση.

Σημείωση: Η πείρα σχετικά με πτητικές λειτουργίες με χαμηλή ορατότητα και πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II/III που βασίζονται σε αυτόματες προσεγγίσεις και/ή αυτόματες προσγειώσεις, διατηρείται σε ικανοποιητικό επίπεδο με περιοδική εκπαίδευση και ελέγχους, κατά την παρούσα παράγραφο.

Προσάρτημα 1 της OPS 1.455

Πτητικές λειτουργίες με χαμηλή ορατότητα — Επιχειρησιακές διαδικασίες

α) Γενικά. Οι πτητικές λειτουργίες με χαμηλή ορατότητα περιλαμβάνουν:

1. απογείωση ελεγχόμενη από το χειριστή (με ή χωρίς ηλεκτρονικά συστήματα καθοδήγησης)·
2. προσέγγιση με αυτόματη σύζευξη κάτω από το ΑΣΥ, με ελεγχόμενη από το χειριστή επίπλευση, προσγείωση, τροχοδρόμηση μετά την προσγείωση·
3. προσέγγιση με αυτόματη σύζευξη, την οποία ακολουθεί αυτόματη επίπλευση, αυτόματη προσγείωση και ελεγχόμενη από το χειριστή τροχοδρόμηση μετά την προσγείωση· και
4. προσέγγιση με αυτόματη σύζευξη, την οποία ακολουθεί αυτόματη επίπλευση, αυτόματη προσγείωση και αυτόματη τροχοδρόμηση μετά την προσγείωση, όταν η ισχύουσα ορατότητα διαδρόμου είναι μικρότερη από 400 m.

Σημείωση 1: Υβριδικό σύστημα μπορεί να χρησιμοποιηθεί με οποιαδήποτε από τις εν λόγω πτητικές λειτουργίες.

Σημείωση 2: Μπορεί να δοθεί άδεια και έγκριση και για άλλου τύπου συστήματα ή απεικονίσεις.

β) Επιχειρησιακές διαδικασίες και οδηγίες

1. Ο ακριβής χαρακτήρας και το πεδίο εφαρμογής των διαδικασιών και των οδηγιών που δίνονται εξαρτώνται από τον εναέριο εξοπλισμό που χρησιμοποιείται και τις διαδικασίες θαλάμου διακυβέρνησης που τηρούνται. Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει με σαφήνεια στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας τα καθήκοντα των μελών πληρώματος πτήσης κατά τη διάρκεια απογείωσης, προσέγγισης, επίπλευσης, τροχοδρόμησης μετά την προσγείωση και αποτυχημένης προσέγγισης. Ιδιαίτερη έμφαση πρέπει να δίνεται στις ευθύνες του πληρώματος πτήσης κατά τη διάρκεια μετάβασης από συνθήκες μη οπτικής επαφής σε συνθήκες οπτικής επαφής, και στις διαδικασίες που πρέπει να χρησιμοποιούνται όταν περιορίζεται η ορατότητα ή όταν παρουσιάζονται βλάβες. Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δίνεται στην κατανομή των καθηκόντων θαλάμου διακυβέρνησης έτσι ώστε να εξασφαλίζεται ότι ο φόρτος εργασίας του χειριστή που αποφασίζει να προσγειωθεί ή να πραγματοποιήσει αποτυχημένη προσέγγιση, του επιτρέπει να αφοσιωθεί στη διαδικασία της επίβλεψης και της λήψης αποφάσεων.
2. Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει τις λεπτομερείς επιχειρησιακές διαδικασίες και οδηγίες στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας. Οι οδηγίες πρέπει να είναι συμβατές με τους περιορισμούς και τις υποχρεωτικές διαδικασίες που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτήσεως αεροπλάνου και να καλύπτουν ειδικότερα τα ακόλουθα σημεία:
 - i) τους ελέγχους για την ικανοποιητική λειτουργία του εξοπλισμού του αεροπλάνου, τόσο πριν την αναχώρηση όσο και κατά την πτήση·
 - ii) την επίπτωση στα ελάχιστα που είναι αποτέλεσμα μεταβολών στην κατάσταση των εγκαταστάσεων εδάφους και του εναέριου εξοπλισμού·
 - iii) τις διαδικασίες για την απογείωση, την προσέγγιση, την επίπλευση, την προσγείωση, την τροχοδρόμηση μετά την προσγείωση και την αποτυχημένη προσέγγιση·
 - iv) τις διαδικασίες που πρέπει να τηρούνται σε περίπτωση βλαβών, προειδοποιήσεων και μη φυσιολογικών καταστάσεων·
 - v) την απαιτούμενη αναφορά ελάχιστης οπτικής επαφής·
 - vi) τη σπουδαιότητα του ορθού τρόπου καθίσματος και θέσης των οφθαλμών·
 - vii) τις ενέργειες που ενδέχεται να είναι απαραίτητο να αναληφθούν ως συνέπεια του περιορισμού της αναφοράς οπτικής επαφής·

- viii) την κατανομή των καθηκόντων πληρώματος σε σχέση με την εκτέλεση των διαδικασιών σύμφωνα με τις διατάξεις των σημείων i) έως iv) και vi) ανωτέρω, ώστε ο/η κυβερνήτης να μπορεί να αφοσιωθεί κυρίως στην επίβλεψη και τη λήψη αποφάσεων·
- ix) την απαίτηση για όλες τις αιτήσεις για σχετικό ύψος κάτω από 200 ft πρέπει να βασίζεται στο ραδιούψόμετρο και ότι ένας χειριστής να συνεχίσει να παρακολουθεί τα όργανα του αεροπλάνου έως ότου ολοκληρωθεί η προσγείωση·
- x) την απαίτηση για προστασία της ευαίσθητης περιοχής ραδιοφάρου ευθυγράμμισης του διαδρόμου προσγείωσης·
- xi) τη χρήση πληροφοριών που αφορούν την ταχύτητα αέρα, τη διάτμηση αέρα, τις αναταράξεις, τη ρύπανση διαδρόμου και τη χρήση πολλαπλών εκτιμήσεων ορατότητας διαδρόμου·
- xii) τις διαδικασίες που πρέπει να χρησιμοποιούνται για πρακτική εξάσκηση σε προσεγγίσεις και προσγείωση σε διαδρόμους στους οποίους δεν ισχύουν οι πλήρεις διαδικασίες αεροδρομίου κατηγορίας II ή κατηγορίας III·
- xiii) τους περιορισμούς πτητικής λειτουργίας που απορρέουν από την πιστοποίηση πτητικής ικανότητας· και
- xiv) πληροφορίες για τη μέγιστη επιτρεπτή παρέκκλιση από το ίχνος καθόδου του συστήματος ενόργανης προσγείωσης (ILS) και/ή του ραδιοφάρου ευθυγράμμισης του διαδρόμου προσγείωσης.

Προσάρτημα 1 της OPS 1.465

Ελάχιστες τιμές ορατότητας για πτητικές λειτουργίες πτήσεως εξ όψεως (VFR)

Προσάρτημα 1 της OPS 1.465

Ελάχιστες τιμές ορατότητας για πτητικές λειτουργίες πτήσεως εξ όψεως (VFR)

Κατηγορία εναέριου χώρου		A, B, Γ, Δ, E [σημείωση 1]	ΣΤ, Ζ
			<p>Πάνω από 900 m (3 000 ft) πάνω από το μέσο επίπεδο της θάλασσας (AMSL) ή πάνω από 300 m (1 000 ft) πάνω από το έδαφος, όποια είναι υψηλότερη</p> <p>Ίση ή μικρότερη από 900 m (3 000 ft) πάνω από το μέσο επίπεδο της θάλασσας (AMSL) ή 300 m (1 000 ft) πάνω από το έδαφος, όποια είναι υψηλότερη</p>
Απόσταση από νέφη		1 500 m οριζοντίως 300 m (1000 ft) καθέτως	Χωρίς νέφη και με ορατή την επιφάνεια του εδάφους
Ορατότητα πτήσης		8 km στα 3 050 m και πάνω (10 000 ft) πάνω από το μέσο επίπεδο της θάλασσας (AMSL) (σημείωση 2) 5 km κάτω από 3 050 m (10 000 ft) πάνω από το μέσο επίπεδο της θάλασσας (AMSL)	5 km (σημείωση 3)

Σημείωση 1: Οι ελάχιστες VMC για εναέριο χώρο κατηγορίας A περιλαμβάνονται ως κατευθυντήριες γραμμές, αλλά δεν συνεπάγονται αποδοχή πτήσεων VFR σε εναέριο χώρο κατηγορίας A.

Σημείωση 2: Όταν το σχετικό ύψος του μεταβατικού απόλυτου ύψους είναι μικρότερο από 3 050 m (10 000 ft) πάνω από το μέσο επίπεδο της θάλασσας (AMSL), πρέπει να χρησιμοποιείται επίπεδο πτήσης (FL) 100 αντί για 10 000 ft.

Σημείωση 3: Αεροπλάνα κατηγορίας A και B μπορούν να χρησιμοποιούνται με ορατότητες πτήσης στα 3 000 m, με την προϋπόθεση ότι η αρμόδια Αρχή εξυπηρέτησης ΕΚ επιτρέπει τη χρήση ορατότητας πτήσης μικρότερης από 5 km, και οι συνθήκες είναι τέτοιες ώστε να είναι μικρό το ενδεχόμενο το αεροπλάνο να έρθει αντιμέτωπο με άλλα, και η ενδεικνυόμενη ταχύτητα αέρα είναι 140 kt ή μικρότερη.

ΤΜΗΜΑ ΣΤ

ΓΕΝΙΚΑ ΠΕΡΙΕΠΙΔΟΣΕΩΝ

OPS 1.470

Εφαρμογή

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η πτητική λειτουργία πολυκινητήριων αεροπλάνων με ελικοστροβιλοκινητήρες, τα οποία διαθέτουν μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων για περισσότερους από εννέα επιβάτες ή μέγιστη μάζα απογείωσης η οποία υπερβαίνει τα 5 700 kg, καθώς και όλων των πολυκινητήριων αεροπλάνων με στροβιλοκινητήρες, εκτελείται σύμφωνα με το τμήμα Ζ (κατηγορία επιδόσεων Α).
- β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η πτητική λειτουργία ελικοφόρων αεροπλάνων που διαθέτουν μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων για εννέα επιβάτες ή λιγότερους και μέγιστη μάζα απογείωσης 5 700 kg ή μικρότερη, εκτελείται σύμφωνα με το τμήμα Η (κατηγορία επιδόσεων Β).

- γ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η πτητική λειτουργία αεροπλάνων με παλινδρομικούς κινητήρες, που διαθέτουν μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων για περισσότερους από εννέα επιβάτες ή μέγιστη μάζα απογείωσης η οποία υπερβαίνει τα 5 700 kg, εκτελείται σύμφωνα με το τμήμα Θ (κατηγορία επιδόσεων Γ).
- δ) Εφόσον δεν είναι δυνατή η πλήρης συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του αντίστοιχου τμήματος εξαιτίας συγκεκριμένων χαρακτηριστικών σχεδιασμού (π.χ. στην περίπτωση υπερηχητικών αεροπλάνων ή υδροπλάνων), ο αερομεταφορέας εφαρμόζει εγκεκριμένα πρότυπα επιδόσεων που διασφαλίζουν ένα επίπεδο ασφάλειας αντίστοιχο προς εκείνο του σχετικού τμήματος.

OPS 1.475

Γενικά

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η μάζα του αεροπλάνου:
1. στην αρχή της απογείωσης ή σε περίπτωση εκ νέου σχεδιασμού κατά τη διάρκεια της πτήσης,
 2. 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 εκτελεσθεί, επιτρέποντας αναμενόμενες μειώσεις της μάζας καθώς εξελίσσεται η πτήση, και την απόρριψη των καυσίμων που προβλέπεται στη συγκεκριμένη απαίτηση.
- β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τα εγκεκριμένα δεδομένα επιδόσεων, που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου, χρησιμοποιούνται προκειμένου να προσδιοριστεί η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του αντίστοιχου τμήματος, και συμπληρώνονται, όπως απαιτείται, με άλλα δεδομένα αποδεκτά από την Αρχή, όπως καθορίζεται στο αντίστοιχο τμήμα. Σε περίπτωση εφαρμογής συντελεστών που καθορίζονται στο αντίστοιχο τμήμα, μπορούν να ληφθούν υπόψη οι λειτουργικοί συντελεστές που έχουν ήδη περιληφθεί στα δεδομένα επιδόσεων του εγχειριδίου πτήσης αεροπλάνου ώστε να αποφευχθεί η διπλή εφαρμογή συντελεστών.
- γ) Προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του αντίστοιχου τμήματος, πρέπει να λαμβάνεται δέοντως υπόψη η διαμόρφωση του αεροπλάνου, οι συνθήκες περιβάλλοντος και η λειτουργία συστημάτων που έχουν δυσμενή αντίκτυπο στις επιδόσεις.
- δ) Για σκοπούς επιδόσεων, ο υγρός διάδρομος, εκτός του διαδρόμου από χορτοτάπητα, μπορεί να θεωρείται ως ξηρός διάδρομος.
- ε) Κατά την αξιολόγηση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις απογείωσης του σχετικού τμήματος, ο αερομεταφορέας λαμβάνει υπόψη την ακρίβεια της χαρτογράφησης.

OPS 1.480

Ορολογία

- α) Οι ακόλουθοι όροι που χρησιμοποιούνται στα τμήματα ΣΤ, Ζ, Η, Θ και Ι, έχουν την ακόλουθη έννοια:
1. "Διαθέσιμη απόσταση επιτάχυνσης/ακινητοποίησης (ASDA)": Το μήκος της διαθέσιμης διαδρομής απογείωσης αθροίζομενο στο μήκος της προέκτασης διαδρόμου για ματαίωση αυτής, εφόσον η εν λόγω προέκταση διαδρόμου για ματαίωση απογείωσης κηρύσσεται διαθέσιμη από την αρμόδια Αρχή και είναι ικανή να φέρει τη μάζα του αεροπλάνου υπό τις επικρατούσες επιχειρησιακές συνθήκες.
 2. "Διάδρομος με ρύπανση": Ένας διάδρομος θεωρείται ότι έχει υποστεί ρύπανση όταν πάνω από το 25 % της επιφάνειας του διαδρόμου (είτε σε μεμονωμένες περιοχές είτε όλη), εντός του απαιτούμενου μήκους και πλάτους που χρησιμοποιείται, καλύπτεται από τα ακόλουθα:
 - i) επιφανειακά ύδατα με βάθος άνω των 3 mm (0,125 ίντσες), ή από λάσπη χιονιού, ή υγροποιημένο χιόνι, το οποίο ισούται με περισσότερο από 3 mm (0,125 ίντσες) ύδατος·
 - ii) χιόνι το οποίο έχει συμπυκνωθεί σε στερεή μάζα η οποία ανθίσταται σε περαιτέρω συμπύκνωση και η οποία εάν ανασκηωθεί παραμένει συμπαγής ή σπάζει σε κομμάτια (συμπυκνωμένο χιόνι)· ή
 - iii) πάγος, συμπεριλαμβανομένου του υγρού πάγου.
 3. "Υγρός διάδρομος": Ένας διάδρομος θεωρείται υγρός όταν η επιφάνεια δεν είναι ξηρή, καθώς και όταν η υγρασία πάνω σε αυτή δεν του προσδίδει γυαλιστερή εμφάνιση.
 4. "Ξηρός διάδρομος": Ξηρός είναι ο διάδρομος που δεν είναι ούτε υγρός ούτε έχει ρύπανση, και ο οποίος περιλαμβάνει επιστρωμένους διαδρόμους οι οποίοι έχουν κατασκευαστεί ειδικά με αυλάκια ή πορώδες οδόστρωμα, και συντηρείται έτσι ώστε να διατηρεί "αποτελεσματικά ξηρή" δράση πέδησης ακόμα και όταν υπάρχει υγρασία.

5. “Διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης”: Το μήκος του διαδρόμου που δηλώνεται ως διαθέσιμο από την αρμόδια Αρχή και είναι κατάλληλο για την τροχοδρόμηση ενός αεροπλάνου που προσγειώνεται.
 6. “Μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών”: Η μέγιστη χωρητικότητα θέσεων επιβατών ενός μεμονωμένου αεροπλάνου, εξαιρουμένων των θέσεων του χειριστή ή των θέσεων στο θάλαμο διακυβέρνησης και των θέσεων του πληρώματος θαλάμου επιβατών, κατά περίπτωση, η οποία χρησιμοποιείται από τον αερομεταφορέα, εγκρίνεται από την Αρχή και καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.
 7. “Διαθέσιμη απόσταση απογείωσης”: Το μήκος της διαθέσιμης διαδρομής απογείωσης αθροϊζόμενο με το μήκος της διαθέσιμης διαδρομής η οποία είναι ελεύθερη από εμπόδια.
 8. “Μάζα απογείωσης”: Ως μάζα απογείωσης του αεροπλάνου θεωρείται η μάζα του, στην οποία περιλαμβάνεται κάθε αντικείμενο και κάθε πρόσωπο που μεταφέρεται κατά την έναρξη της διαδρομής απογείωσης.
 9. “Διαθέσιμη διαδρομή απογείωσης”: Το μήκος του διαδρόμου που δηλώνεται διαθέσιμο από την αρμόδια Αρχή και είναι κατάλληλο για την τροχοδρόμηση ενός αεροπλάνου που απογειώνεται.
 10. “Υγρός διάδρομος”: Ένας διάδρομος θεωρείται υγρός όταν η επιφάνεια του διαδρόμου καλύπτεται από νερό, ή κάτι συναφές, εκτός αυτών που καθορίζονται στο στοιχείο α) σημείο 2, ή όταν υπάρχει αρκετή υγρασία στην επιφάνεια του διαδρόμου ώστε να προκαλεί αντανakλάσεις, χωρίς ωστόσο σημαντικές περιοχές να καλύπτονται από στάσιμα ύδατα.
- β) Οι όροι “απόσταση επιτάχυνσης/ακινητοποίησης”, “απόσταση απογείωσης”, “διαδρομή απογείωσης”, “καθαρό ίχνος πτήσης απογείωσης”, “καθαρό ίχνος πτήσης διαδρομής με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας” και “καθαρό ίχνος πτήσης διαδρομής με δύο κινητήρες εκτός λειτουργίας” σε σχέση με το αεροπλάνο έχουν την έννοια που καθορίζεται στις απαιτήσεις πλοϊμότητας σύμφωνα με τις οποίες πιστοποιήθηκε το αεροπλάνο, ή όπως καθορίζεται από την Αρχή εάν αυτή κρίνει τον ορισμό ανεπαρκή προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση προς τους επιχειρησιακούς περιορισμούς επιδόσεων.

ΤΜΗΜΑ Ζ

ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Α

OPS 1.485

Γενικά

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, προκειμένου να προσδιοριστεί η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του παρόντος τμήματος, τα εγκεκριμένα δεδομένα επιδόσεων που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου συμπληρώνονται, εφόσον είναι αναγκαίο, από άλλα δεδομένα αποδεκτά από την Αρχή, σε περίπτωση που τα εγκεκριμένα δεδομένα επιδόσεων του εγχειριδίου πτήσης αεροπλάνου είναι ανεπαρκή ως προς τα παρακάτω σημεία:
1. συνυπολογισμός των λογικά αναμενόμενων αντίξων συνθηκών πτητικής λειτουργίας, όπως απογείωση και προσγείωση σε διαδρόμους με ρύπανση και
 2. συνυπολογισμός βλάβης κινητήρα κατά τη διάρκεια όλων των φάσεων πτήσης.
- β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, σε περίπτωση υγρού διαδρόμου και διαδρόμου με ρύπανση, χρησιμοποιούνται δεδομένα επιδόσεων που καθορίζονται σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις για την πιστοποίηση μεγάλων αεροπλάνων ή ισοδύναμα, τα οποία είναι αποδεκτά από την Αρχή.

OPS 1.490

Απογείωση

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η μάζα απογείωσης δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα απογείωσης που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσεως του αεροπλάνου για το ύψος πίεσης και τη θερμοκρασία περιβάλλοντος στο αεροδρόμιο που πραγματοποιείται η απογείωση.
- β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να τηρεί τις ακόλουθες απαιτήσεις κατά τον προσδιορισμό της μέγιστης επιτρεπόμενης μάζας απογείωσης:
1. η απόσταση επιτάχυνσης-ακινητοποίησης δεν πρέπει να υπερβαίνει τη διαθέσιμη απόσταση επιτάχυνσης-ακινητοποίησης·
 2. η απόσταση απογείωσης δεν πρέπει να υπερβαίνει τη διαθέσιμη απόσταση απογείωσης, με απόσταση προέκτασης διαδρόμου για απογείωση η οποία δεν υπερβαίνει το ήμισυ της διαθέσιμης διαδρομής απογείωσης·
 3. η διαδρομή απογείωσης δεν πρέπει να υπερβαίνει τη διαθέσιμη διαδρομή απογείωσης·

4. η συμμόρφωση με την παρούσα παράγραφο πρέπει να αποδεικνύεται χρησιμοποιώντας μια απλή τιμή της ταχύτητας V1 για τη ματαιωθείσα και τη συνεχιζόμενη απογείωση· και
 5. σε υγρό διάδρομο ή διάδρομο με ρύπανση, η μάζα απογείωσης δεν πρέπει να υπερβαίνει την επιτρεπόμενη μάζα για απογείωση σε ξηρό διάδρομο κάτω από τις ίδιες συνθήκες.
- γ) Προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις του στοιχείου β) ανωτέρω, ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα:
1. το απόλυτο ύψος πύσεως στο αεροδρόμιο·
 2. τη θερμοκρασία περιβάλλοντος στο αεροδρόμιο·
 3. την κατάσταση της επιφάνειας του διαδρόμου και τον τύπο της επιφάνειας του διαδρόμου·
 4. την 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.

OPS 1.495

Αποφυγή εμποδίων κατά την απογείωση

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το καθαρό ίχνος πτήσης κατά την απογείωση είναι ελεύθερο από κάθε εμπόδιο σε κατακόρυφη απόσταση τουλάχιστον 35 ft ή σε οριζόντια απόσταση τουλάχιστον 90 m συν $0,125 \times D$, όπου D η οριζόντια απόσταση την οποία έχει διανύσει το αεροπλάνο από το τέλος του διαθέσιμου μήκους διαδρομής απογείωσης ή το τέλος της απόστασης απογείωσης εάν έχει προγραμματιστεί στροφή πριν το τέλος της διαθέσιμης απόστασης απογείωσης. 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 της πτέρυγας του αεροπλάνου συν 60 m συν $0,125 \times D$.
- β) Προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις του στοιχείου α), ανωτέρω, ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα:
1. τη μάζα του αεροπλάνου στην αρχή της διαδρομής απογείωσης·
 2. το απόλυτο ύψος πύσεως στο αεροδρόμιο·
 3. τη θερμοκρασία περιβάλλοντος στο αεροδρόμιο· και
 4. το 50 %, κατ' ανώτατο όριο, της συνιστώσας αντίθετου ανέμου που έχει αναφερθεί ή τουλάχιστο το 150 % της συνιστώσας ούριου ανέμου που έχει αναφερθεί.
- γ) Προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση με τις διατάξεις του στοιχείου α), ανωτέρω:
1. δεν επιτρέπονται αλλαγές ίχνους έως το σημείο όπου το καθαρό ίχνος πτήσης κατά την απογείωση έχει επιτύχει ύψος ίσο με το ήμισυ του εκπετάσματος πτέρυγας, αλλά όχι μικρότερο των 50 ft πάνω από το υψόμετρο του τέλους του διαθέσιμου διαδρόμου απογείωσης. Από το σημείο αυτό και μέχρι το ύψος των 400 ft, η κλίση του αεροπλάνου δεν να μην υπερβαίνει τις 15°. Είναι δυνατός ο προγραμματισμός γωνιών κλίσεως μεγαλύτερων των 15°, αλλά όχι μεγαλύτερων των 25°, μετά το ύψος των 400 ft·
 2. κάθε τμήμα του καθαρού ίχνους πτήσης απογείωσης στο οποίο το αεροσκάφος λαμβάνει κλίση μεγαλύτερη των 15° πρέπει να είναι ελεύθερο από οιοδήποτε εμπόδιο εντός των οριζοντίων αποστάσεων, που καθορίζονται στα στοιχεία α), δ) και ε) της παρούσας παραγράφου, σε κατακόρυφη απόσταση τουλάχιστον 50 ft· και
 3. ο αερομεταφορέας πρέπει να ακολουθεί ειδικές διαδικασίες, υποκειμένες στην έγκριση της Αρχής, για την εφαρμογή αυξημένων γωνιών κλίσης οι οποίες δεν υπερβαίνουν τις 20°, σε ύψος μεταξύ 200 ft και 400 ft, ή τις 30° σε ύψος άνω των 400 ft [βλέπε προσάρτημα 1 στην OPS 1.495, στοιχείο γ) σημείο 3].
 4. πρέπει να 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.

- δ) Προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις του στοιχείου α), ανωτέρω, σχετικά με τις 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, αν ο χειριστής μπορεί να διατηρήσει την απαιτούμενη ακρίβεια πλεύσης μέσα στην περιοχή υπολογισμού των εμποδίων· ή
 2. 600 m, για πτήσεις υπό οποιοσδήποτε άλλες συνθήκες.
- ε) Προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις του στοιχείου α), ανωτέρω, σχετικά με τις περιπτώσεις εκείνες κατά τις οποίες το σχεδιαζόμενο ίχνος πτήσης απαιτεί αλλαγές ίχνους πλέον των 15°, ο αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να λάβει υπόψη εμπόδια με πλευρική απόσταση μεγαλύτερη από:
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 οποιοσδήποτε άλλες συνθήκες.
- στ) Ο αερομεταφορέας θεσπίζει διαδικασίες έκτακτης ανάγκης που ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της OPS 1.495 και οι οποίες εξασφαλίζουν ασφαλή πορεία, με παράκαμψη των εμποδίων, ώστε το αεροσκάφος είτε να πληροί τις προϋποθέσεις πορείας της OPS 1.500, είτε να μπορεί να προσγειωθεί στο αεροδρόμιο αναχώρησης ή σε άλλο αεροδρόμιο εναλλαγής απογείωσης.

OPS 1.500

Κατά τη διαδρομή — Ένας κινητήρας εκτός λειτουργίας

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τα δεδομένα καθαρού ίχνους πτήσης (κατά τη διαδρομή), η οποία εκτελείται με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας, που παρουσιάζονται στο εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου και είναι κατάλληλα για τις μετεωρολογικές συνθήκες που αναμένονται κατά την πτήση, είναι σε συμφωνία με όλα τα σημεία των στοιχείων β) ή γ), καθ' όλη τη διαδρομή. Το καθαρό ίχνος πτήσης πρέπει να έχει θετική βαθμίδα σε ύψος 1 500 ft πάνω από το αεροδρόμιο, όπου ενδεχομένως θα πραγματοποιηθεί η προσγείωση σε περίπτωση βλάβης του κινητήρα. Σε μετεωρολογικές συνθήκες που απαιτούν τη λειτουργία αντιπαγωγικών συστημάτων, οι επιπτώσεις της χρήσης αυτών πρέπει να λαμβάνονται υπόψη στο καθαρό ίχνος πτήσης.
- β) Η βαθμίδα του καθαρού ίχνους πτήσης πρέπει να είναι θετική τουλάχιστον σε ύψος 1 000 ft πάνω από έδαφος οιασδήποτε μορφολογίας και από τυχόν εμπόδια κατά τη διαδρομή, και εντός απόστασης 9,3 km (5 nm) σε αμφότερες τις πλευρές της προγραμματιζόμενης πορείας.
- γ) Το καθαρό ίχνος πτήσης πρέπει να καθιστά δυνατή τη συνέχιση της πτήσης του αεροπλάνου από το ύψος ταξιδιού προς αεροδρόμιο όπου μπορεί να πραγματοποιηθεί προσγείωση με βάση την OPS 1.515 ή 1.520, κατά περίπτωση, με το καθαρό ίχνος πτήσης να διαθέτει κατακόρυφο χώρο ελεύθερο εμποδίων τουλάχιστον 2 000 ft πάνω από έδαφος οιασδήποτε μορφολογίας και από τυχόν εμπόδια κατά την διαδρομή, εντός απόστασης 9,3 km (5 nm) σε αμφότερες τις πλευρές της προγραμματιζόμενης πορείας με βάση τα σημεία 1 έως 4 κατωτέρω:
1. ο 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 εναπομείνουσα ποσότητα επαρκεί για την προσέγγιση στο αεροδρόμιο με τα απαιτούμενα εφεδρικά καύσιμα, σε περίπτωση εφαρμογής ασφαλούς διαδικασίας· και
 4. το αεροδρόμιο, στο οποίο θεωρείται πιθανό ότι θα πραγματοποιηθεί η προσγείωση του αεροπλάνου μετά από μηχανική βλάβη, πρέπει να πληροί τα ακόλουθα κριτήρια:
 - i) να πληρούνται οι απαιτήσεις επιδόσεων που αντιστοιχούν στην αναμενόμενη μάζα προσγείωσης· και
 - ii) τα δελτία ή οι προγνώσεις καιρού, ή ο συνδυασμός αυτών, καθώς και οι αναφορές κατάστασης αεροδρομίου να δείχνουν ότι στον υπολογιζόμενο χρόνο της άφιξης είναι δυνατή η πραγματοποίηση ασφαλούς προσγείωσης.
- δ) Προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις της OPS 1.500, ο αερομεταφορέας πρέπει να αυξάνει τα περιθώρια εύρους που περιέχονται στα στοιχεία β) και γ) στα 18,5 km (10 nm), εφόσον η ακρίβεια πλοήγησης δεν πληροί το 95 % του επιπέδου συγκράτησης.

OPS 1.505

Κατά τη διαδρομή — Αεροπλάνα με τρεις ή περισσότερους κινητήρες, δύο εκ των οποίων είναι εκτός λειτουργίας

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι σε κανένα σημείο του σχεδιαζόμενου ίχνους πτήσης, αεροπλάνο που διαθέτει τρεις ή περισσότερους κινητήρες δεν θα απέχει περισσότερο από 90 λεπτά, έχοντας ταχύτητα πλεύσης μεγάλης εμβέλειας με πλήρη ισχύ υπό συνθήκες σταθερής θερμοκρασίας και άπνοιας, από αεροδρόμιο στο οποίο πληρούνται οι απαιτήσεις επιδόσεων που ισχύουν για την αναμενόμενη μάζα προσγείωσης, εκτός εάν πληρούνται τα στοιχεία β) έως στ), κατωτέρω.
- β) Τα δεδομένα καθαρού ίχνους πτήσης με δύο κινητήρες εκτός λειτουργίας πρέπει να καθιστούν δυνατή τη συνέχιση της πτήσης του αεροπλάνου, στις αναμενόμενες μετεωρολογικές συνθήκες, από το σημείο που θεωρείται ότι οι δύο κινητήρες παρουσίασαν βλάβη ταυτόχρονα, έως το αεροδρόμιο όπου είναι δυνατή η προσγείωση και η πλήρης ακινητοποίηση, εφόσον εφαρμόζεται η προκαθορισμένη διαδικασία προσγείωσης με δύο κινητήρες εκτός λειτουργίας. Το καθαρό ίχνος πτήσης πρέπει να είναι ελεύθερο εμποδίων κατακόρυφα, σε ύψος τουλάχιστον 2000 ft από έδαφος οιασδήποτε μορφολογίας και από τυχόν εμπόδια, καθ' όλη την πορεία, εντός απόστασης 9,3 km (5 nm) σε αμφότερες τις πλευρές της σχεδιαζόμενης πορείας. Σε απόλυτα ύψη και σε μετεωρολογικές συνθήκες που απαιτούν τη χρήση αντιπαγοτικών συστημάτων, θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η επίδραση της χρήσης αυτών στα δεδομένα καθαρού ίχνους πτήσης. Εάν η ακρίβεια πλοήγησης δεν πληροί το 95 % του επιπέδου συγκράτησης, ο αερομεταφορέας πρέπει να αυξάνει το εν λόγω περιθώριο εύρους στα 18,5 km (10 nm).
- γ) Οι δύο κινητήρες θεωρούνται ότι παρουσιάζουν βλάβη στο πλέον κρίσιμο σημείο της πορείας όπου το αεροσκάφος βρίσκεται πάνω από 90 λεπτά με ταχύτητα συντηρητικής πλεύσης με όλους τους κινητήρες, υπό κανονικές θερμοκρασίες και νηνεμία, μακριά από το αεροδρόμιο όπου πληρούνται οι προϋποθέσεις απόδοσης που ισχύουν για την αναμενόμενη μάζα προσγείωσης.
- δ) Το καθαρό ίχνος πτήσης πρέπει να έχει θετική βαθμίδα σε ύψος 1 500 ft πάνω από το αεροδρόμιο όπου υποτίθεται ότι θα πραγματοποιηθεί η προσγείωση μετά από βλάβη των δύο κινητήρων.
- ε) Η απόρριψη καυσίμων επιτρέπεται εφόσον η εναπομείνουσα ποσότητα επαρκεί για την προσέγγιση στο αεροδρόμιο με τα απαιτούμενα εφεδρικά καύσιμα, σε περίπτωση εφαρμογής ασφαλούς διαδικασίας.
- στ) Η αναμενόμενη μάζα του αεροσκάφους στο σημείο όπου θεωρείται ότι δύο κινητήρες παρουσιάζουν βλάβη, δεν πρέπει να είναι μικρότερη από εκείνη που θα περιελάμβανε επαρκή καύσιμα για την προσέγγιση στο αεροδρόμιο προσγείωσης και για την άφιξη στο σημείο εκείνο σε ύψος τουλάχιστον 1 500 ft πάνω ακριβώς από την περιοχή προσγείωσης και κατόπιν για την πραγματοποίηση οριζόντιας πτήσης επί 15 λεπτά.

OPS 1.510

Προσγείωση — Προορισμός και αεροδρόμια εναλλαγής

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η μάζα προσγείωσης του αεροσκάφους, που ορίζεται με βάση την OPS 1475 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 εναλλαγής.
- β) Για προσεγγίσεις με όργανα με κλίση ανόδου μετά από αποτυχημένη προσέγγιση μεγαλύτερη του 2,5 % ο αερομεταφορέας ελέγχει ότι η αναμενόμενη μάζα προσγείωσης του αεροπλάνου επιτρέπει αποτυχημένη προσέγγιση με κλίση ανόδου ίση ή μεγαλύτερη από την ισχύουσα κλίση ανόδου αποτυχημένης προσέγγισης σε διάταξη και ταχύτητα με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας (βλέπε ισχύουσες απαιτήσεις για την πιστοποίηση μεγάλων αεροπλάνων). Η χρήση εναλλακτικής λύσης πρέπει να εγκρίνεται από την Αρχή.
- γ) Για προσεγγίσεις με όργανα σε ύψη απόφασης κάτω των 200 ft, ο αερομεταφορέας πρέπει να επαληθεύει ότι η αναμενόμενη μάζα προσγείωσης του αεροπλάνου επιτρέπει βαθμίδα ανόδου αποτυχημένης προσέγγισης, με βλάβη στον κρίσιμο κινητήρα και με την ταχύτητα και διάταξη που χρησιμοποιείται σε επανακύκλωση λαμβάνοντας κλίση τουλάχιστον 2,5 %, ή την κλίση που είναι δημοσιευμένη αλλού, ανάλογα με το ποια είναι μεγαλύτερη (βλέπε CS AWO 243). Η χρήση εναλλακτικής λύσης πρέπει να εγκρίνεται από την Αρχή.

OPS 1.515

Προσγείωση — Ξηρός διάδρομος

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η μάζα προσγείωσης του αεροπλάνου, που καθορίζεται σύμφωνα με την OPS 1.475 στοιχείο α), όσον αφορά τον προβλεπόμενο χρόνο προσγείωσης στο αεροδρόμιο προορισμού και σε οποιοδήποτε αεροδρόμιο εναλλαγής, καθιστά εφικτή την προσγείωση πλήρους ακινητοποίησης σε απόσταση 50 ft πάνω από το κατώφλι:
1. για αεροσκάφη με στροβιλοκινητήρες εντός του 60 % της διαθέσιμης διαδρομής προσγείωσης· ή
 2. για αεροπλάνα με ελικοστροβιλοκινητήρες, εντός του 70 % της διαθέσιμης διαδρομής προσγείωσης·
 3. για διαδικασίες προσέγγισης με μεγάλη γωνία η Αρχή δύναται να εγκρίνει τη χρήση δεδομένων απόστασης προσγείωσης με συντελεστή σύμφωνα με το στοιχείο α) σημεία 1 και 2, κατά περίπτωση, η οποία βασίζεται σε περιοριστικό ύψος διέλευσης κάτω των 50 ft, αλλά όχι μικρότερο των 35 ft [βλέπε προσάρτημα 1 για την OPS 1.515 στοιχείο α) σημείο 3].
 4. προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση προς τις διατάξεις του στοιχείου α) σημεία 1 και 2, ανωτέρω, η Αρχή δύναται να εγκρίνει κατ' εξαίρεση, εάν κρίνει ότι παρίσταται ανάγκη (βλέπε προσάρτημα 1), την εκτέλεση χειρισμών βραχείας προσγείωσης, σύμφωνα με τα προσάρτηματα 1 και 2, καθώς και με οιοσδήποτε άλλους πρόσθετους όρους που η Αρχή κρίνει αναγκαίους προκειμένου να εξασφαλιστεί ένα αποδεκτό επίπεδο ασφαλείας για την συγκεκριμένη περίπτωση.
- β) Προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις του στοιχείου α), ανωτέρω, ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα:
1. το απόλυτο ύψος στο αεροδρόμιο·
 2. το 50 %, κατ' ανώτατο όριο, της συνιστώσας αντίθετου ανέμου ή τουλάχιστο το 150 % της συνιστώσας ούριου ανέμου· και
 3. την κλίση του διαδρόμου προς την κατεύθυνση προσγείωσης εφόσον είναι μεγαλύτερη από ± 2 %.
- γ) Προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση με τις διατάξεις του στοιχείου α), ανωτέρω, πρέπει να θεωρείται ότι:
1. η προσγείωση του αεροπλάνου πραγματοποιείται στον πλέον κατάλληλο διάδρομο, σε συνθήκες άπνοιας· και
 2. το αεροπλάνο προσγειώνεται στον πλέον κατάλληλο διάδρομο, αφού υπολογισθεί η πιθανή ταχύτητα και κατεύθυνση του ανέμου και ληφθούν υπόψη τα χαρακτηριστικά χειρισμού του αεροπλάνου στο έδαφος, καθώς και άλλες συνθήκες όπως βοήθημα προσγείωσης και έδαφος.
- δ) Εάν ο αερομεταφορέας δεν μπορεί να συμμορφωθεί προς τις διατάξεις του στοιχείου γ) σημείο 1, ανωτέρω, σχετικά με αεροδρόμιο προορισμού που διαθέτει έναν και μόνο διάδρομο, όπου η προσγείωση εξαρτάται από συγκεκριμένη συνιστώσα ανέμου, τότε το αεροπλάνο συνεχίζει την πορεία του εφόσον υποδεικνύονται δύο αεροδρόμια εναλλαγής που καθιστούν δυνατή την τήρηση των διατάξεων των στοιχείων α), β) και γ). Πριν ξεκινήσει η προσέγγιση προσγείωσης στο αεροδρόμιο προορισμού, ο κυβερνήτης θα πρέπει να είναι βέβαιος ότι η προσγείωση μπορεί να πραγματοποιηθεί σε πλήρη συμμόρφωση προς την OPS 1.510 και τα στοιχεία α) και β), ανωτέρω.
- ε) Εάν ο αερομεταφορέας δεν μπορεί να συμμορφωθεί προς το στοιχείο γ) σημείο 2, ανωτέρω, όσον αφορά το αεροδρόμιο προορισμού, το αεροσκάφος συνεχίζει την πορεία του εφόσον υποδεικνύεται αεροδρόμιο εναλλαγής που καθιστά δυνατή την τήρηση των διατάξεων των στοιχείων α), β) και γ).

OPS 1.520

Προσγείωση — Υγροί διάδρομοι και διάδρομοι με ρύπανση

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, όταν τα ενδεδειγμένα δελτία ή προγνώσεις καιρού, ή συνδυασμός αυτών, δείχνουν ότι στον υπολογιζόμενο χρόνο άφιξης ο διάδρομος ενδέχεται να είναι υγρός, η διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης ισούται τουλάχιστον με το 115 % της απαιτούμενης απόστασης προσγείωσης, σύμφωνα με την OPS 1.515.
- β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, όταν τα ενδεδειγμένα δελτία ή προγνώσεις καιρού, ή συνδυασμός αυτών, δείχνουν ότι στον υπολογιζόμενο χρόνο άφιξης στο διάδρομο ενδέχεται να υπάρχει ρύπανση, η διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης ισούται τουλάχιστον με την απόσταση προσγείωσης, η οποία καθορίζεται σύμφωνα με το στοιχείο α), ανωτέρω, ή τουλάχιστον με το 115 % της απόστασης προσγείωσης που καθορίζεται με βάση τα δεδομένα εγκεκριμένης απόστασης προσγείωσης που έχει υποστεί ρύπανση, ή με βάση άλλα δεδομένα, εγκεκριμένα από την Αρχή, ανάλογα με το ποια απόσταση είναι μεγαλύτερη.

- γ) Είναι δυνατή η χρησιμοποίηση απόστασης προσγείωσης σε υγρό διάδρομο μικρότερης από αυτήν που προβλέπεται στο στοιχείο α), ανωτέρω, όχι όμως μικρότερης από αυτή που απαιτείται από την OPS 1.515 στοιχείο α), εφόσον το εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου περιλαμβάνει πρόσθετες ειδικές πληροφορίες για τις αποστάσεις προσγείωσης σε υγρούς διαδρόμους.
- δ) Είναι δυνατή η χρησιμοποίηση απόστασης προσγείωσης σε ειδικά προετοιμασμένο διάδρομο που έχει υποστεί ρύπανση μικρότερης από αυτήν που προβλέπεται στο στοιχείο α), ανωτέρω, όχι όμως μικρότερης από αυτή που απαιτείται από την OPS 1.515 στοιχείο α), εφόσον το εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου περιλαμβάνει συγκεκριμένες πρόσθετες πληροφορίες για τις αποστάσεις προσγείωσης σε διαδρόμους με ρύπανση.
- ε) Προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση προς τις διατάξεις των στοιχείων β), γ) και δ), ανωτέρω, τα κριτήρια της OPS 1.515 ισχύουν ανάλογα, εκτός από την περίπτωση της OPS 1.515 στοιχείο α) σημεία 1 και 2, η οποία δεν εφαρμόζεται στο στοιχείο β), ανωτέρω.

Προσάρτημα 1 της OPS 1.495 στοιχείο γ) σημείο 3

Έγκριση για αυξημένες γωνίες κλίσης

- α) Για τη χρήση αυξημένων γωνιών κλίσης που απαιτούν ειδική έγκριση, πρέπει να πληρούνται τα ακόλουθα κριτήρια:
1. Το εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου πρέπει να περιλαμβάνει εγκεκριμένα δεδομένα για την απαιτούμενη αύξηση ταχύτητας πτητικής λειτουργίας, καθώς και δεδομένα που καθιστούν δυνατό το σχεδιασμό του ίχνους πτήσης, λαμβάνοντας υπόψη τις αυξημένες γωνίες κλίσης και ταχύτητες.
 2. Πρέπει να είναι δυνατή η χρήση οπτικής καθοδήγησης για την ακρίβεια πλοήγησης.
 3. Τα μετεωρολογικά ελάχιστα και οι περιορισμοί σε σχέση με τον άνεμο πρέπει να προσδιορίζονται για κάθε διάδρομο και να εγκρίνονται από την Αρχή.
 4. Εκπαίδευση σύμφωνα με την OPS 1.975.

Προσάρτημα 1 της OPS 1.515 στοιχείο α) σημείο 3

Διαδικασίες προσέγγισης με μεγάλη γωνία

- α) Η Αρχή δύναται να εγκρίνει την εφαρμογή διαδικασιών προσέγγισης με μεγάλη γωνία χρησιμοποιώντας γωνίες ίχνους καθόδου 4,5°, ή μεγαλύτερες, και περιοριστικά ύψη διέλευσης 50 ft κατ' ανώτατο όριο, αλλά όχι κάτω των 35 ft, εφόσον πληρούνται τα ακόλουθα κριτήρια:
1. το εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου πρέπει να αναφέρει την μέγιστη επιτρεπτή γωνία ίχνους καθόδου, κάθε άλλο περιορισμό, τις κανονικές ή μη κανονικές διαδικασίες, ή τις διαδικασίες επείγουσας 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 πρέπει να διαθέτει κατάλληλο σύστημα αναφοράς ίχνους καθόδου, το οποίο να περιλαμβάνει τουλάχιστον σύστημα οπτικής ένδειξης ίχνους καθόδου· και
 3. τα μετεωρολογικά ελάχιστα πρέπει να καθορίζονται και να εγκρίνονται για κάθε διάδρομο που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί σε διαδικασία προσέγγισης με μεγάλη γωνία. Πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα εξής:
 - i) η κατάσταση εμποδίων·
 - ii) ο τύπος της αναφοράς ίχνους καθόδου και καθοδήγησης διαδρόμου, όπως οπτικά βοηθήματα, MLS, 3D-NAV, ILS, LLZ, VOR, NDB·
 - iii) η ελάχιστη οπτική αναφορά που απαιτείται σε DH και MDA·
 - iv) ο διαθέσιμος αερομεταφερόμενος εξοπλισμός·
 - v) τα προσόντα χειριστή και η ειδική εξοικείωσή του με το εκάστοτε αεροδρόμιο·
 - vi) τους περιορισμούς και τις διαδικασίες που προβλέπει το εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου· και
 - vii) τα κριτήρια αποτυχημένης προσέγγισης.

Προσάρτημα 1 της OPS 1.515 στοιχείο α) σημείο 4

Χειρισμοί βραχείας προσγείωσης

- α) Για τους σκοπούς της OPS 1.515 στοιχείο α) σημείο 4, η απόσταση που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό της επιτρεπτής μάζας προσγείωσης δύναται να αποτελείται από το χρήσιμο μήκος της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής αδροιζόμενο με τη διαθέσιμη δηλωθείσα απόσταση προσγείωσης. Η Αρχή εγκρίνει τους χειρισμούς αυτούς σύμφωνα με τα ακόλουθα κριτήρια:
1. Απόδειξη της ανάγκης για την διενέργεια χειρισμών βραχείας προσγείωσης. Πρέπει να υφίσταται 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.
 2. Κριτήρια σχετικά με το αεροπλάνο και την πτητική λειτουργία.
 - i) Χειρισμοί βραχείας προσγείωσης εγκρίνονται μόνο για αεροπλάνα στα οποία η κάθετη απόσταση μεταξύ του ίχνους του ματιού του πιλότου και του ίχνους του χαμηλότερου σημείου των τροχών, και με το αεροπλάνο να βρίσκεται σε κανονικό ίχνος καθόδου, δεν υπερβαίνει τα 3 m.
 - ii) Σε περίπτωση θέσπισης επιχειρησιακών ελάχιστων αεροδρομίου, η ορατότητα διαδρόμου δεν πρέπει να είναι μικρότερη του 1,5 km. Επιπλέον, οι περιορισμοί ανέμου πρέπει να προσδιορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.
 - iii) Η ελάχιστη πείρα του χειριστή, οι απαιτήσεις εκπαίδευσης και η εξοικείωση με το αεροδρόμιο, πρέπει να προσδιορίζονται για παρόμοιες επιχειρήσεις στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.
 3. Γίνεται δεκτό ότι το ύψος διασταύρωσης πάνω από το σημείο έναρξης του προς χρήση μήκους της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής είναι 50 ft.
 4. Πρόσθετα κριτήρια. Η Αρχή δύναται να επιβάλει πρόσθετες απαιτήσεις οι οποίες κρίνονται αναγκαίες για την ασφαλή πτητική λειτουργία, λαμβάνοντας υπόψη τα χαρακτηριστικά του τύπου του αεροπλάνου, τα ορογραφικά χαρακτηριστικά στην περιοχή προσέγγισης, τα διαθέσιμα βοηθήματα προσέγγισης, καθώς και τις πιθανότητες αποτυχημένης προσέγγισης/μταιωθείσας προσγείωσης. Για παράδειγμα, τέτοιου είδους πρόσθετη απαίτηση συνιστά η προϋπόθεση για σύστημα οπτικής ένδειξης καθόδου τύπου VASI (οπτική ένδειξη ίχνους καθόδου)/PAPI (ενδείκτης ίχνους προσέγγισης ακριβείας).

Προσάρτημα 2 της OPS 1.515 στοιχείο α) σημείο 4

Κριτήρια σχετικά με το αεροδρόμιο για χειρισμούς βραχείας προσγείωσης

- α) Η χρήση της περιοχής ασφαλείας πρέπει να εγκρίνεται από την Αρχή του αεροδρομίου.
- β) Το ωφέλιμο μήκος της δηλωθείσας περιοχής ασφαλείας, σύμφωνα με τις διατάξεις της 1.515 στοιχείο α) σημείο 4, και του παρόντος προσαρτήματος, δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 90 m.
- γ) Το πλάτος της δηλωθείσας περιοχής ασφαλείας ισούται τουλάχιστον με το διπλάσιο του πλάτους του διαδρόμου ή το διπλάσιο του εκπετάσματος πτέρυγας, ανάλογα ποιο από τα δύο είναι μεγαλύτερο, ενώ το κέντρο της περιοχής αυτής είναι τοποθετημένο στην ίδια ευθεία με την επεκταμένη κεντρική γραμμή του διαδρόμου.
- δ) Η δηλωθείσα ασφαλής περιοχή πρέπει να είναι απαλλαγμένη από τα εμπόδια ή τις υποπτήσεις που θα μπορούσαν να διακινδυνεύουν μια προσγείωση "κοντός", ενώ κανένα κινητό αντικείμενο δεν επιτρέπεται εντός της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής όταν ο διάδρομος χρησιμοποιείται για χειρισμούς βραχείας προσγείωσης.
- ε) Η κλίση της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής δεν πρέπει να υπερβαίνει το 5 % στην ανοδική κλίση και το 2 % στην καθοδική κλίση προς την κατεύθυνση της προσγείωσης.
- στ) Για τους σκοπούς της πτητικής αυτής λειτουργίας, δεν είναι αναγκαία η εφαρμογή της απαίτησης έντασης διόπτευσης της OPS 1.480 στοιχείο α) σημείο 5 στη δηλωθείσα περιοχή ασφαλείας.

ΤΜΗΜΑ Η

ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β

OPS 1.525

Γενικά

- α) Δεν επιτρέπεται η εκμετάλλευση μονοκινητήριου αεροπλάνου από τον αερομεταφορέα:
 1. τη νύχτα, ή
 2. σε μετεωρολογικές συνθήκες που επιβάλλουν τη χρήση οργάνων πτήσης, εκτός εάν εκτελείται ειδική πτήση με κανόνες εξ' όψεως.

Σημείωση: Οι περιορισμοί στην πτητική λειτουργία μονοκινητήριων αεροπλάνων διέπονται από την OPS 1.240 στοιχείο α) σημείο 6.
- β) Αεροπλάνα με δύο κινητήρες, τα οποία δεν ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις ανόδου του παραρτήματος 1 της OPS 1.525 στοιχείο β), χρησιμοποιούνται από τον αερομεταφορέα ως μονοκινητήρια αεροπλάνα.

OPS 1.530

Απογείωση

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η μάζα απογείωσης δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα απογείωσης που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσεως του αεροπλάνου για το ύψος πίεσης και τη θερμοκρασία περιβάλλοντος στο αεροδρόμιο που πραγματοποιείται η απογείωση.
- β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η απόσταση απογείωσης χωρίς συντελεστή, όπως ορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου, 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 για απογείωση·
 - ii) πολλαπλασιαζόμενη με τον συντελεστή 1,15, τη διαθέσιμη απόσταση απογείωσης· και
 - iii) πολλαπλασιαζόμενη με τον συντελεστή 1,3, τη διαθέσιμη απόσταση επιτάχυνσης- ακινητοποίησης.
- γ) Ο αερομεταφορέας, προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις του στοιχείου β) ανωτέρω, λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα:
1. τη μάζα του αεροπλάνου στην αρχή της διαδρομής απογείωσης·
 2. το απόλυτο ύψος πίεσεως στο αεροδρόμιο·
 3. τη θερμοκρασία περιβάλλοντος στο αεροδρόμιο·
 4. την κατάσταση της επιφάνειας του διαδρόμου και το είδος της επιφάνειας του διαδρόμου·
 5. την κλίση του διαδρόμου προς την κατεύθυνση απογείωσης· και
 6. το 50 %, κατ' ανώτατο όριο, της συνιστώσας αντίθετου ανέμου που έχει αναφερθεί ή τουλάχιστο το 150 % της συνιστώσας ούριου ανέμου που έχει αναφερθεί.

OPS 1.535

Αποφυγή εμποδίων απογείωσης — Πολυκινητήρια αεροπλάνα

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ώστε το ίχνος πτήσης απογείωσης αεροπλάνων που διαθέτουν δύο ή περισσότερους κινητήρες, όπως ορίζεται στο παρόν στοιχείο, να είναι ελεύθερο από κάθε εμπόδιο σε κατακόρυφο περιθώριο 50 ft τουλάχιστον, ή σε οριζόντια απόσταση τουλάχιστον 90 m συν $0,125 \times D$, 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 της πτέρυγας του αεροπλάνου συν 60 m συν $0,125 \times D$. Προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση με τις διατάξεις του παρόντος στοιχείου, πρέπει να θεωρείται ότι:
1. το ίχνος πτήσης απογείωσης ξεκινά σε ύψος 50 ft πάνω από την επιφάνεια στο τέλος της απαιτούμενης απόστασης απογείωσης σύμφωνα με την OPS 1.530 στοιχείο β) και τελειώνει σε ύψος 1 500 ft πάνω από την επιφάνεια·
 2. το αεροπλάνο δεν παίρνει κλίση πριν φτάσει στο 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 ύψος βλάβης του κινητήρα ισούται με τη μέση βαθμίδα με πλήρη ισχύ κατά την άνοδο και τη μετάβαση στη διαμόρφωση κανονικής πορείας, πολλαπλασιαζόμενη με τον συντελεστή 0,77· και
 5. η βαθμίδα του ίχνους πτήσης απογείωσης από το ύψος που έχει επιτευχθεί σύμφωνα με το 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 αεροπλάνου.

- β) Προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις του στοιχείου α), ανωτέρω, σχετικά με τις 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 [βλέπε παράρτημα 1 της OPS 1.535 στοιχείο β) σημείο 1 και στοιχείο γ) σημείο 1], ή
 2. 600 m για πτήσεις υπό οποιοσδήποτε άλλες συνθήκες.
- γ) Προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις του στοιχείου α), ανωτέρω, σχετικά με τις περιπτώσεις εκείνες κατά τις οποίες 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 για πτήσεις που εκτελούνται υπό συνθήκες που επιτρέπουν την πλοήγηση εξ όψεως με καθοδήγηση πορείας [βλέπε παράρτημα 1 της OPS 1.535 στοιχείο β) σημείο 1 και στοιχείο γ) σημείο 1].
 2. 900 m για πτήσεις υπό οποιοσδήποτε άλλες συνθήκες.
- δ) Προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις των στοιχείων α), β) και γ), ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει υπόψη του τα ακόλουθα:
1. τη μάζα του αεροπλάνου στην αρχή της διαδρομής απογείωσης·
 2. το απόλυτο ύψος πύσεως στο αεροδρόμιο·
 3. τη 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.

OPS 1.540

Κανονική πορεία — Πολυκινητήρια αεροπλάνα

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το αεροπλάνο, στις αναμενόμενες για την πτήση μετεωρολογικές συνθήκες και σε περίπτωση βλάβης ενός κινητήρα, και με τους υπόλοιπους κινητήρες να λειτουργούν εντός των προβλεπόμενων 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) Προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση με τις διατάξεις του στοιχείου α), ανωτέρω:
1. το αεροπλάνο δεν πρέπει να ιπταται 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 καθ' υπόθεση βαθμίδα κανονικής πορείας με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας είναι η μέγιστη βαθμίδα ανόδου ή καθόδου, ανάλογα με την περίπτωση, αντίστοιχα αυξημένη κατά 0,5 % ή μειωμένη κατά 0,5 %.

OPS 1.542

Κανονική πορεία — Μονοκινητήρια αεροπλάνα

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το αεροπλάνο, στις αναμενόμενες για την πτήση μετεωρολογικές συνθήκες και σε περίπτωση βλάβης κινητήρα, μπορεί να φθάσει σε τόπο όπου μπορεί να πραγματοποιηθεί ασφαλή αναγκαστική προσγείωση. Όσον αφορά τα χερσαία αεροπλάνα, απαιτείται χερσαία έκταση, εκτός εάν οι αρχές ορίσουν διαφορετικά.
- β) Προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση με τις διατάξεις του στοιχείου α), ανωτέρω:
1. το αεροπλάνο δεν πρέπει να ιπταται, ενώ ο κινητήρας λειτουργεί μέσα στις καθοριζόμενες συνθήκες μέγιστης συνεχούς ισχύος, σε απόλυτο ύψος που υπερβαίνει εκείνο του οποίου ο ρυθμός ανόδου ισούται με 300 ft ανά λεπτό· και
 2. η καθ' υπόθεση βαθμίδα κανονικής πορείας είναι η μέγιστη βαθμίδα καθόδου αυξημένη κατά 0,5 %.

OPS 1.545

Προσγείωση — Αεροδρόμιο προορισμού και αεροδρόμια εναλλαγής

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η μάζα προσγείωσης του αεροσκάφους, που ορίζεται με βάση την OPS 1475 στοιχείο α) δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα προσγείωσης που καθορίζεται για το απόλυτο ύψος και την θερμοκρασία περιβάλλοντος που αναμένεται κατά τον προβλεπόμενο χρόνο προσγείωσης στο αεροδρόμιο προορισμού και εναλλαγής.

OPS 1.550

Προσγείωση — Ξηρός διάδρομος

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η μάζα προσγείωσης του αεροσκάφους, που ορίζεται σύμφωνα με την OPS 1.475 στοιχείο α) για τον προβλεπόμενο χρόνο προσγείωσης, καθιστά εφικτή την προσγείωση πλήρους ακινητοποίησης σε απόσταση 50 ft πάνω από το κατώφλι και μέσα στα πλαίσια του 70 % της διαθέσιμης απόστασης προσγείωσης στο αεροδρόμιο προορισμού και σε κάθε αεροδρόμιο εναλλαγής.
1. οι αρχές δύνανται να εγκρίνουν τη χρήση δεδομένων απόστασης προσγείωσης με συντελεστή σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο, η οποία βασίζεται σε περιοριστικό ύψος διέλευσης κάτω των 50 ft, αλλά όχι μικρότερο των 35 ft [βλέπε παράρτημα 1 της OPS 1.550 στοιχείο α)].
 2. οι αρχές δύνανται να εγκρίνουν τους χειρισμούς βραχείας προσγείωσης, σύμφωνα με τα κριτήρια του παραρτήματος 2 της OPS 1.550 στοιχείο α).
- β) Προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις του στοιχείου α) ανωτέρω, ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει υπόψη του τα ακόλουθα:
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. την κατάσταση της επιφάνειας του διαδρόμου και το είδος της επιφάνειας του διαδρόμου· και
 4. την κλίση του διαδρόμου προς την κατεύθυνση της προσγείωσης.
- γ) Για την αποστολή αεροσκάφους σε διαφορετικό τόπο, σύμφωνα με το στοιχείο α) ανωτέρω, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα:
1. η προσγείωση του αεροπλάνου πραγματοποιείται στον πλέον κατάλληλο διάδρομο, σε συνθήκες άπνοιας· και
 2. το αεροπλάνο προσγειώνεται στον πλέον κατάλληλο διάδρομο, αφού υπολογισθεί η πιθανή ταχύτητα και κατεύθυνση του ανέμου και ληφθούν υπόψη τα χαρακτηριστικά χειρισμού του αεροπλάνου στο έδαφος, καθώς και άλλες συνθήκες όπως βροχήματα προσγείωσης και έδαφος.
- δ) Σε περίπτωση αδυναμίας συμμόρφωσης του αερομεταφορέα με το στοιχείο γ) σημείο 2), σχετικά με το αεροδρόμιο προορισμού, το αεροπλάνο ενδέχεται να σταλεί προς άλλη κατεύθυνση, εφόσον οριστεί αεροδρόμιο εναλλαγής, στο οποίο είναι εφικτή η πλήρης συμμόρφωση με τις διατάξεις των στοιχείων α), β) και γ), ανωτέρω.

OPS 1.555

Προσγείωση — Υγροί διάδρομοι και διάδρομοι με ρύπανση

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι όταν τα ενδεδειγμένα δελτία ή προγνώσεις καιρού, ή συνδυασμός αυτών, δείχνουν ότι στον υπολογιζόμενο χρόνο της άφιξης ο διάδρομος ενδέχεται να είναι υγρός, η διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης είναι ίση ή υπερβαίνει την απαιτούμενη απόσταση προσγείωσης που καθορίζεται σύμφωνα με την OPS 1.550, πολλαπλασιαζόμενη με το συντελεστή 1,15.
- β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι όταν τα ενδεδειγμένα δελτία ή προγνώσεις καιρού, ή συνδυασμός αυτών, δείχνουν ότι στον υπολογιζόμενο χρόνο της άφιξης στο διάδρομο ενδέχεται να υπάρχει ρύπανση, η απόσταση προσγείωσης που καθορίζεται χρησιμοποιώντας στοιχεία αποδεκτά από τις αρχές για τις συνθήκες αυτές δεν υπερβαίνει τη διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης.
- γ) Είναι δυνατή η χρησιμοποίηση απόστασης προσγείωσης σε υγρό διάδρομο μικρότερης από αυτή που προβλέπεται στο στοιχείο α), ανωτέρω, όχι όμως μικρότερης από αυτή που απαιτείται από την OPS 1.550 στοιχείο α), εφόσον το εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου περιλαμβάνει πρόσθετες ειδικές πληροφορίες για τις αποστάσεις προσγείωσης σε υγρούς διαδρόμους.

Προσάρτημα 1 της OPS 1.525 στοιχείο β)

Γενικά — Άνοδος απογείωσης και προσγείωσης

[Οι απαιτήσεις του παρόντος παραρτήματος βασίζονται στις JAR-23.63 στοιχείο γ) σημείο 1 και JAR-23.63 στοιχείο γ) σημείο 2, που ισχύουν από τις 11 Μαρτίου 1994]

- α) Άνοδος μετά την απογείωση
1. Όλοι οι κινητήρες σε λειτουργία
 - ι) Η σταθερή βαθμίδα ανόδου μετά την απογείωση πρέπει να είναι τουλάχιστον 4 % με:
 - A) ισχύ απογείωσης σε κάθε κινητήρα·
 - B) 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 περυνία υπεραντωτικής διάταξης σε θέση(-εις) απογείωσης· και
 - Δ) ταχύτητα ανόδου όχι μικρότερη από τη μέγιστη τιμή των 1,1 VMC και 1,2 VS1.

2. Κινητήρας εκτός λειτουργίας
- i) Η σταθερή βαθμίδα ανόδου σε απόλυτο ύψος 400 ft πάνω από την επιφάνεια απογείωσης πρέπει να είναι μετρήσιμα θετική με:
- A) τον κρίσιμο κινητήρα εκτός λειτουργίας και τον έλικα αυτού στην ελάχιστη θέση οπισθέλκουσας·
 - B) τον εναπομείναντα κινητήρα σε ισχύ απογείωσης·
 - Γ) το σύστημα προσγείωσης ανασυρμένο·
 - Δ) τα πτερύγια υπεραντωτικής διάταξης σε θέση(-εις) απογείωσης· και
 - E) ταχύτητα ανόδου ίση με αυτήν που επιτεύχθηκε στα 50 ft.
- ii) Η σταθερή βαθμίδα ανόδου δεν πρέπει να είναι μικρότερη του 0,75 % σε απόλυτο ύψος 1 500 ft πάνω από την επιφάνεια προσγείωσης με:
- A) τον κρίσιμο κινητήρα εκτός λειτουργίας και τον έλικα αυτού στην ελάχιστη θέση οπισθέλκουσας·
 - B) τον εναπομείναντα κινητήρα να μην υπερβαίνει τη μέγιστη συνεχή ισχύ·
 - Γ) το σύστημα προσγείωσης ανασυρμένο·
 - Δ) τα πτερύγια υπεραντωτικής διάταξης ανασυρμένα· και
 - E) ταχύτητα ανόδου όχι μικρότερη του 1,2 VS1.
- β) Άνοδος προσγείωσης
1. Όλοι οι κινητήρες σε λειτουργία
- i) Η σταθερή βαθμίδα ανόδου πρέπει να είναι τουλάχιστον 2,5 % με:
- A) 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·
 - B) το σύστημα προσγείωσης σε θέση έκτασης·
 - Γ) τα πτερύγια υπεραντωτικής διάταξης σε θέση προσγείωσης· και
 - Δ) ταχύτητα ανόδου ίση με VREF·
- 2) Κινητήρας εκτός λειτουργίας
- i) Ο σταθερός λόγος ανόδου δεν πρέπει να είναι μικρότερος του 0,75 % σε απόλυτο ύψος 1 500 ft πάνω από την επιφάνεια προσγείωσης με:
- A) τον κρίσιμο κινητήρα εκτός λειτουργίας και τον έλικα αυτού στην ελάχιστη θέση οπισθέλκουσας·
 - B) τον εναπομείναντα κινητήρα να μην υπερβαίνει τη μέγιστη συνεχή ισχύ·
 - Γ) το σύστημα προσγείωσης ανασυρμένο·
 - Δ) τα πτερύγια υπεραντωτικής διάταξης ανασυρμένα, και
 - E) ταχύτητα ανόδου όχι μικρότερη του 1,2 VS1.

Παράρτημα 1 της OPS 1.535 στοιχείο β) σημείο 1 και στοιχείο γ) σημείο 1

Ίχνος πτήσης απογείωσης — Πλοήγηση εξ όψεως με καθοδήγηση πορείας

Προκειμένου να καταστεί εφικτή η πλοήγηση εξ όψεως με καθοδήγηση πορείας, ο αερομεταφορέας πρέπει να διασφαλίζει ότι οι καιρικές συνθήκες που επικρατούν το χρόνο πτητικής λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένης της οροφής και της ορατότητας, είναι τέτοιες ώστε να καθιστούν τα εμπόδια ή/και τα σημεία αναφοράς στο έδαφος ορατά και αναγνωρίσιμα. Το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας πρέπει να καθορίζει για το εκάστοτε αεροδρόμιο τις ελάχιστες καιρικές συνθήκες οι οποίες επιτρέπουν στο πλήρωμα πτήσης να προσδιορίζει και να διατηρεί κατά τρόπο συνεχή το ορθό ίχνος πτήσης, λαμβάνοντας υπόψη τα σημεία αναφοράς του εδάφους, προκειμένου να παρέχεται άδεια ασφαλούς πτήσης με γνώμονα τα εμπόδια και τη μορφολογία του εδάφους ως ακολούθως:

- α) Η διαδικασία πρέπει να είναι σαφώς προσδιορισμένη σε σχέση με τα σημεία αναφοράς στο έδαφος προκειμένου να καταστεί εφικτή η ανάλυση του ίχνους που πρέπει να ακολουθηθεί ως προς τις απαιτήσεις απελευθέρωσης από εμπόδια.
- β) Η διαδικασία πρέπει να εντάσσεται στα πλαίσια των ικανοτήτων του αεροπλάνου όσον αφορά την ταχύτητα προς τα εμπρός, τη γωνία κλίσης και τις επιπτώσεις του ανέμου.
- γ) Το πλήρωμα πρέπει να είναι εφοδιασμένο με περιγραφή της διαδικασίας σε γραπτή ή εικονογραφική μορφή για δική του χρήση.
- δ) Πρέπει να διευκρινίζονται οι περιοριστικές περιβαλλοντικές συνθήκες (π.χ. άνεμος, νέφωση, ορατότητα, συνθήκες νύχτας/ημέρας, φωτισμός περιβάλλοντα χώρου, φωτισμός εμποδίων).

Προσάρτημα 1 της OPS 1.550 στοιχείο α)

Διαδικασίες προσέγγισης με μεγάλη γωνία

- α) Η Αρχή δύναται να εγκρίνει την εφαρμογή των διαδικασιών προσέγγισης με μεγάλη γωνία χρησιμοποιώντας γωνίες ίχνους καθόδου 4,5° ή μεγαλύτερες, και περιοριστικά ύψη διέλευσης 50 ft κατ' ανώτατο όριο, αλλά όχι κάτω των 35 ft, εφόσον πληρούνται τα ακόλουθα κριτήρια:
1. το εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου πρέπει να μνημονεύει τη μέγιστη επιτρεπτή γωνία ίχνους καθόδου, κάθε άλλο περιορισμό, τις κανονικές ή μη κανονικές διαδικασίες, ή τις διαδικασίες επείγουσας 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 πρέπει να διαθέτει κατάλληλο σύστημα αναφοράς ίχνους καθόδου, το οποίο να περιλαμβάνει τουλάχιστον σύστημα οπτικής ένδειξης ίχνους καθόδου·
 3. τα μετεωρολογικά ελάχιστα πρέπει να καθορίζονται και να εγκρίνονται για κάθε διάδρομο που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί σε διαδικασία προσέγγισης με μεγάλη γωνία. Πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα εξής:
 - i) η κατάσταση εμποδίων·
 - ii) ο τύπος της αναφοράς ίχνους καθόδου και καθοδήγησης διαδρόμου, όπως οπτικά βοηθήματα, MLS, 3D-NAV, ILS, LLZ, VOR, NDB·
 - iii) η ελάχιστη οπτική αναφορά που απαιτείται σε DH και MDA·
 - iv) ο διαθέσιμος αερομεταφερόμενος εξοπλισμός·
 - v) τα προσόντα χειριστή και η ειδική εξοικείωσή του με το εκάστοτε αεροδρόμιο·
 - vi) τους περιορισμούς και τις διαδικασίες που προβλέπει το εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου· και
 - vii) τα κριτήρια αποτυχημένης προσέγγισης.

Προσάρτημα 2 της OPS 1.550 στοιχείο α)

Χειρισμοί βραχείας προσγείωσης

- α) Για τους σκοπούς της OPS 1.550 στοιχείο α) σημείο 2, η απόσταση που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό της επιτρεπτής μάζας προσγείωσης δύναται να αποτελείται από το χρήσιμο μήκος της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής αδροιζόμενο με τη διαθέσιμη δηλωθείσα απόσταση προσγείωσης. Η Αρχή εγκρίνει τους χειρισμούς αυτούς σύμφωνα με τα ακόλουθα κριτήρια:
1. οι αρχές του αεροδρομίου πρέπει να εγκρίνουν τη χρήση της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής·
 2. η δηλωθείσα ασφαλής περιοχή πρέπει να είναι απαλλαγμένη από τα εμπόδια ή τις υποπίεσεις που θα μπορούσαν να διακινδυνεύσουν μια προσγείωση “κοντός”, ενώ κανένα κινητό αντικείμενο δεν επιτρέπεται εντός της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής όταν ο διάδρομος χρησιμοποιείται για χειρισμούς βραχείας προσγείωσης·
 3. η κλίση της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής δεν πρέπει να υπερβαίνει το 5 % στην ανοδική κλίση ούτε το 2 % στην καθοδική κλίση προς την κατεύθυνση της προσγείωσης·
 4. το προς χρήση μήκος της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 90 m, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος παραρτήματος·
 5. το πλάτος της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής δεν πρέπει να είναι μικρότερο από το διπλάσιο του πλάτους του διαδρόμου, ενώ το κέντρο της περιοχής αυτής είναι τοποθετημένο στην ίδια ευθεία με την επεκταμένη κεντρική γραμμή διαδρόμου·
 6. γίνεται δεκτό ότι το ύψος διασταύρωσης πάνω από το σημείο έναρξης του προς χρήση μήκους της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής είναι τουλάχιστον 50 ft·
 7. για τους σκοπούς της πτητικής αυτής λειτουργίας, δεν είναι αναγκαία η εφαρμογή της απαίτησης έντασης διόπτωσης της OPS 1.480 στοιχείο α) σημείο 5 στη δηλωθείσα περιοχή ασφαλείας·
 8. τα μετεωρολογικά ελάχιστα πρέπει να προσδιορίζονται και να εγκρίνονται για κάθε διάδρομο που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί, ενώ δεν πρέπει να είναι κατώτερα από τη μέγιστη τιμή του VFR ή τα ελάχιστα προσέγγισης μη ακριβείας·
 9. πρέπει να προσδιορίζονται οι απαιτήσεις που αφορούν το χειριστή [μνεία στην OPS 1.975 στοιχείο α)]·
 10. οι αρχές δύναται να επιβάλλουν πρόσθετες απαιτήσεις τις οποίες θεωρούν αναγκαίες για τον ασφαλή χειρισμό, λαμβάνοντας υπόψη τα χαρακτηριστικά του τύπου του αεροπλάνου, τα βοηθήματα προσέγγισης και τις πιθανότητες αποτυχημένης προσέγγισης/ματαιωθείσας προσγείωσης.

ΤΜΗΜΑ Θ

ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Γ

OPS 1.560

Γενικά

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, για τον προσδιορισμό της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του παρόντος τμήματος, τα εγκεκριμένα στοιχεία επιδόσεων του εγχειριδίου πτήσεως του αεροπλάνου έχουν συμπληρωθεί με άλλα στοιχεία αποδεκτά από την Αρχή, εάν τα εγκεκριμένα στοιχεία επιδόσεων στο εγχειρίδιο πτήσεως του αεροπλάνου είναι ανεπαρκή.

OPS 1.565

Απογείωση

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η μάζα απογείωσης δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα απογείωσης που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσεως του αεροπλάνου για το ύψος πίεσης και τη θερμοκρασία περιβάλλοντος στο αεροδρόμιο που πραγματοποιείται η απογείωση.
- β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι για αεροπλάνα, στα στοιχεία των οποίων σχετικά με το μήκος του πεδίου απογείωσης που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτήσεως του αεροπλάνου δεν συνυπολογίζεται η βλάβη (κράτηση) κινητήρα, η απόσταση που απαιτείται για να ανέλθει το αεροπλάνο, από την έναρξη της τροχοδρόμησης απογείωσης, σε 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 εξής συντελεστές:
1. 1,33 για αεροπλάνα με δύο κινητήρες·
 2. 1,25 για αεροπλάνα με τρεις κινητήρες·
 3. 1,18 για αεροπλάνα με τέσσερις κινητήρες,
- δεν υπερβαίνει τη διαθέσιμη διαδρομή απογείωσης του αεροδρομίου στο οποίο πρόκειται να πραγματοποιηθεί η απογείωση.
- γ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι για αεροπλάνα, στα στοιχεία των οποίων σχετικά με το μήκος του πεδίου απογείωσης που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτήσεως του αεροπλάνου συνυπολογίζεται η βλάβη (κράτηση) κινητήρα, πληρούνται, σύμφωνα με τις προδιαγραφές στο εγχειρίδιο πτήσεως του αεροπλάνου, οι ακόλουθες απαιτήσεις:
1. η απόσταση επιτάχυνσης-ακινητοποίησης δεν πρέπει να υπερβαίνει τη διαθέσιμη απόσταση επιτάχυνσης-ακινητοποίησης·
 2. η απόσταση απογείωσης δεν πρέπει να υπερβαίνει τη διαθέσιμη απόσταση απογείωσης, με απόσταση προέκτασης διαδρόμου για απογείωση η οποία δεν υπερβαίνει το ήμισυ της διαθέσιμης διαδρομής απογείωσης·
 3. η διαδρομή απογείωσης δεν πρέπει να υπερβαίνει τη διαθέσιμη διαδρομή απογείωσης·
 4. η συμμόρφωση με την παρούσα παράγραφο πρέπει να αποδεικνύεται χρησιμοποιώντας μια απλή τιμή της ταχύτητας V1 για τη ματαιωθείσα και τη συνεχιζόμενη απογείωση· και
 5. σε ένα υγρό διάδρομο ή διάδρομο με ρύπανση, η μάζα απογείωσης δεν πρέπει να υπερβαίνει εκείνη που επιτρέπεται για απογείωση σε ένα στεγνό διάδρομο κάτω από τις ίδιες συνθήκες.
- δ) Ο αερομεταφορέας, συμμορφούμενος με τα παραπάνω στοιχεία β) και γ), πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα:
1. το απόλυτο ύψος πίεσεως στο αεροδρόμιο·
 2. τη θερμοκρασία περιβάλλοντος στο αεροδρόμιο·
 3. την κατάσταση της επιφάνειας του διαδρόμου και τον τύπο της επιφάνειας του διαδρόμου·
 4. την κλίση του διαδρόμου στη διεύθυνση της απογείωσης·
 5. το 50 %, κατ' ανώτατο όριο, της συνιστώσας αντίθετου ανέμου που έχει αναφερθεί ή τουλάχιστο το 150 % της συνιστώσας του ούριου ανέμου που έχει αναφερθεί· και
 6. την ενδεχόμενη απώλεια μήκους διαδρόμου που οφείλεται στην ευθυγράμμιση του αεροπλάνου πριν από την απογείωση.

OPS 1.570

Αποφυγή εμποδίων κατά την απογείωση

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το ίχνος πτήσης κατά την απογείωση με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας αποφεύγει όλα τα εμπόδια σε κάθετη απόσταση τουλάχιστον $50 \text{ ft} + 0,01 \times D$, ή σε οριζόντια απόσταση τουλάχιστον $90 \text{ m} + 0,125 \times D$, όπου D είναι η οριζόντια απόσταση που το αεροπλάνο έχει διανύσει από το τέλος της διαθέσιμης απόστασης απογείωσης. 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 εκπέτασματος της πτέρυγας του αεροπλάνου συν $60 \text{ m} + 0,125 \times D$.
- β) Το ίχνος πτήσης απογείωσης πρέπει να αρχίζει σε ύψος 50 ft πάνω από την επιφάνεια στο τέλος της απόστασης απογείωσης που απαιτείται κατά OPS 1.565 στοιχείο β) ή γ), κατά περίπτωση, και να τερματίζει σε ύψος 1 500 ft πάνω από την επιφάνεια.
- γ) Ο αερομεταφορέας, συμμορφούμενος με τις διατάξεις του στοιχείου α), πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα:
1. τη μάζα του αεροπλάνου στην αρχή της διαδρομής απογείωσης·
 2. το απόλυτο ύψος πύσεως στο αεροδρόμιο·
 3. τη θερμοκρασία περιβάλλοντος στο αεροδρόμιο· και
 4. το 50 %, κατ' ανώτατο όριο, της συνιστώσας αντίθετου ανέμου που έχει αναφερθεί ή τουλάχιστο το 150 % της συνιστώσας ούριου ανέμου που έχει αναφερθεί.
- δ) Προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση με τις διατάξεις του παραπάνω στοιχείου α), δεν επιτρέπονται αλλαγές του ίχνους μέχρι το σημείο του ίχνους πτήσης απογείωσης που βρίσκεται σε ύψος 50 ft πάνω από την επιφάνεια. Από το σημείο αυτό και μέχρι το ύψος των 400 ft, η κλίση του αεροπλάνου δεν να μην υπερβαίνει τις 15°. Πάνω από το ύψος των 400 ft μπορούν να σχεδιασθούν γωνίες κλίσης μεγαλύτερες από τις 15°, χωρίς, όμως, να υπερβαίνουν τις 25°. Πρέπει να 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) Ο αερομεταφορέας, προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του με τις διατάξεις του παραπάνω στοιχείου α), για εκείνες τις περιπτώσεις οι οποίες δεν απαιτούν αλλαγές του ίχνους μεγαλύτερες από 15°, δεν είναι απαραίτητο να λαμβάνει υπόψη εκείνα τα εμπόδια τα οποία βρίσκονται σε πλευρική απόσταση μεγαλύτερη από:
1. 300 m, αν ο χειριστής μπορεί να διατηρήσει την απαιτούμενη ακρίβεια πλεύσης μέσα στην περιοχή υπολογισμού των εμποδίων· ή
 2. 600 m, για πτήσεις υπό οποιεσδήποτε άλλες συνθήκες.
- στ) Ο αερομεταφορέας, προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του με τις διατάξεις του παραπάνω στοιχείου α), και για εκείνες τις περιπτώσεις οι οποίες απαιτούν αλλαγές του ίχνους μεγαλύτερες από 15°, δεν είναι απαραίτητο να λαμβάνει υπόψη εκείνα τα εμπόδια τα οποία βρίσκονται σε πλευρική απόσταση μεγαλύτερη από:
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 εισάγει διαδικασίες έκτακτης ανάγκης προκειμένου να συμμορφωθεί προς τις απαιτήσεις κατά JAR-OPS 1.570 και προκειμένου να εξασφαλίσει ασφαλή διαδρομή ελεύθερη από εμπόδια, ώστε το αεροπλάνο να μπορεί είτε να συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις πορείας κατά OPS 1.580, ή να προσγειωθεί είτε στο αεροδρόμιο αναχώρησης είτε σε εναλλακτικό αεροδρόμιο απογείωσης.

OPS 1.575

Κατά τη διαδρομή — Όλοι οι κινητήρες σε λειτουργία

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το αεροπλάνο μπορεί, κάτω από τις αναμενόμενες στην πτήση μετεωρολογικές συνθήκες, σε οποιοδήποτε σημείο της διαδρομής του ή σε κάθε προγραμματισμένη παρέκκλιση από αυτή, να ανέρχεται με ελάχιστο βαθμό ανόδου 300 ft 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 που γίνεται η πτήση ή σε κάθε σχεδιασμένη απόκλιση από αυτήν, που 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, στην OPS 1.580 και 1.585.

OPS 1.580

Κατά τη διαδρομή — Ένας κινητήρας εκτός λειτουργίας

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το αεροπλάνο μπορεί, κάτω από τις αναμενόμενες στην πτήση μετεωρολογικές συνθήκες, σε περίπτωση που οποιοσδήποτε κινητήρας τεθεί εκτός λειτουργίας σε οποιοδήποτε σημείο της διαδρομής του ή σε μία προγραμματισμένη απόκλιση από τη διαδρομή και με τον άλλο κινητήρα ή κινητήρες να λειτουργούν στις καθορισμένες συνθήκες μέγιστης συνεχούς ισχύος, να συνεχίσει την πτήση από το ύψος ταξιδιού μέχρι αεροδρόμιο όπου η προσγείωση μπορεί να πραγματοποιηθεί σύμφωνα με την OPS 1.595 ή την OPS 1.600, κατά περίπτωση, αποφεύγοντας τα εμπόδια εντός 9,3 km (5 nm) εκατέρωθεν του σχεδιασμένου ίχνους σε απόσταση, κατακόρυφα, τουλάχιστον:
- 1 000 ft όταν ο βαθμός ανόδου είναι μηδέν ή μεγαλύτερος· ή
 - 2 000 ft όταν ο βαθμός 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) Για τους σκοπούς του παρόντος στοιχείου, ο διαθέσιμος βαθμός ανόδου του αεροπλάνου θεωρείται ότι είναι 150 ft ανά λεπτό μικρότερος από τον καθορισμένο ολικό βαθμό ανόδου.
- δ) Ο αερομεταφορέας, προκειμένου να συμμορφωθεί με τις διατάξεις του παρόντος στοιχείου, πρέπει να αυξήσει τα όρια εύρους του παραπάνω στοιχείου α) στα 18,5 km (10 nm) αν η ακρίβεια πλεύσης δεν πληροί το 95 % του επιπέδου συγκράτησης.
- ε) Η απόρριψη καυσίμων επιτρέπεται εφόσον η εναπομείνουσα ποσότητα επαρκεί για την προσέγγιση στο αεροδρόμιο με τα απαιτούμενα εφεδρικά καύσιμα, σε περίπτωση εφαρμογής ασφαλούς διαδικασίας.

OPS 1.585

Κατά τη διαδρομή — Αεροπλάνο με τρεις ή περισσότερους κινητήρες, με δύο κινητήρες εκτός λειτουργίας

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι αεροπλάνο που διαθέτει τρεις ή περισσότερους κινητήρες δεν απέχει, σε κανένα σημείο κατά μήκος του σχεδιασμένου ίχνους, πάνω από 90 λεπτά, με ταχύτητα πλεύσης μεγάλης εμβέλειας με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία, υπό σταθερή θερμοκρασία και με νηνεμία, από αεροδρόμιο για το οποίο πληρούνται οι απαιτήσεις επιδόσεων που ισχύουν για την αναμενόμενη μάζα προσγείωσης, εκτός αν πληροί τις διατάξεις των παρακάτω εδαφίων β) έως ε).
- β) Το ίχνος πτήσης που παρουσιάζεται με δύο κινητήρες εκτός λειτουργίας, πρέπει να επιτρέπει στο αεροπλάνο να συνεχίσει την πτήση, κάτω από τις αναμενόμενες μετεωρολογικές συνθήκες, αποφεύγοντας όλα τα εμπόδια εντός 9,3 km (5 nm) εκατέρωθεν του σχεδιασμένου ίχνους σε απόσταση, κατακόρυφα, τουλάχιστον 2 000 ft, σε ένα αεροδρόμιο για το οποίο πληρούνται οι απαιτήσεις επιδόσεων που ισχύουν για την αναμενόμενη μάζα προσγείωσης.
- γ) Οι δύο κινητήρες θεωρούνται ότι παρουσιάζουν βλάβη στο πλέον κρίσιμο σημείο της πορείας όπου το αεροσκάφος βρίσκεται πάνω από 90 λεπτά με ταχύτητα συντηρητικής πλεύσης με όλους τους κινητήρες, υπό κανονικές θερμοκρασίες και νηνεμία, μακριά από το αεροδρόμιο όπου πληρούνται οι προϋποθέσεις απόδοσης που ισχύουν για την αναμενόμενη μάζα προσγείωσης.
- δ) Η αναμενόμενη μάζα του αεροπλάνου στο σημείο όπου θεωρείται ότι υπάρχει κράτηση των δύο κινητήρων, δεν πρέπει να είναι μικρότερη από εκείνη η οποία συμπεριλαμβάνει επαρκή καύσιμα για να προσεγγίσει στο αεροδρόμιο στο οποίο θα πραγματοποιηθεί η προσγείωση, και να αφιχθεί εκεί σε απόλυτο ύψος τουλάχιστον 450 m (1 500 ft) πάνω ακριβώς από την περιοχή προσγείωσης και στη συνέχεια να εκτελέσει οριζόντια πτήση 15 λεπτών.
- ε) Για τους σκοπούς του παρόντος στοιχείου, ο διαθέσιμος βαθμός ανόδου του αεροπλάνου θεωρείται ότι είναι κατά 150 ft ανά λεπτό μικρότερος από τον προκαθορισμένο.
- στ) Ο αερομεταφορέας, προκειμένου να συμμορφωθεί με τις διατάξεις του παρόντος στοιχείου, πρέπει να αυξήσει τα όρια εύρους του παραπάνω στοιχείου α) στα 18,5 km (10 nm) αν η ακρίβεια πλεύσης δεν πληροί το 95 % του επιπέδου συγκράτησης.
- ζ) Η απόρριψη καυσίμων επιτρέπεται εφόσον η εναπομείνουσα ποσότητα επαρκεί για την προσέγγιση στο αεροδρόμιο με τα απαιτούμενα εφεδρικά καύσιμα, σε περίπτωση εφαρμογής ασφαλούς διαδικασίας.

OPS 1.590

Προσγείωση — Αεροδρόμιο προορισμού και αεροδρόμιο εναλλαγής

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η μάζα προσγείωσης του αεροσκάφους, που ορίζεται με βάση την OPS 1.475 στοιχείο α) δεν υπερβαίνει την μέγιστη μάζα προσγείωσης που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου για το απόλυτο ύψος και, εάν συσπολογίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου, τη θερμοκρασία περιβάλλοντος που αναμένεται κατά τον προβλεπόμενο χρόνο προσγείωσης στο αεροδρόμιο προορισμού και εναλλαγής.

OPS 1.595

Προσγείωση — Ξηρός διάδρομος

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η μάζα προσγείωσης του αεροπλάνου, που καθορίζεται σύμφωνα με την OPS 1.475 στοιχείο α) για τον υπολογιζόμενο χρόνο προσγείωσης, επιτρέπει προσγείωση για πλήρη ακινητοποίηση στο αεροδρόμιο προορισμού ή σε οποιοδήποτε αεροδρόμιο εναλλαγής, εντός του 70 % της διαθέσιμης απόστασης προσγείωσης από σημείο που βρίσκεται 50 ft πάνω από το κατώφλι.
- β) Προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις του στοιχείου α), ανωτέρω, ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα:
1. το απόλυτο ύψος στο αεροδρόμιο·
 2. το 50 %, κατ' ανώτατο όριο, της συνιστώσας αντίθετου ανέμου ή τουλάχιστο το 150 % της συνιστώσας του ούριου ανέμου·
 3. το είδος της επιφάνειας του διαδρόμου· και
 4. την κλίση του διαδρόμου στη διεύθυνση της προσγείωσης.
- γ) Για την αποστολή αεροπλάνου, σύμφωνα με το στοιχείο α), ανωτέρω, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα:
1. το αεροπλάνο προσγειώνεται με άπνοια στον πλέον ευνοϊκό διάδρομο· και
 2. το αεροπλάνο προσγειώνεται στον πλέον κατάλληλο διάδρομο, 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.
- δ) Εάν ο αερομεταφορέας δεν μπορεί να συμμορφωθεί προς το στοιχείο γ) σημείο 2), ανωτέρω, όσον αφορά το αεροδρόμιο προορισμού, το αεροσκάφος συνεχίζει την πορεία του εφόσον υποδεικνύεται αεροδρόμιο εναλλαγής που καθιστά δυνατή την τήρηση των διατάξεων των στοιχείων α), β) και γ).

OPS 1.600

Προσγείωση — Υγροί διάδρομοι και διάδρομοι με ρύπανση

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι όταν τα ενδεδειγμένα δελτία ή προγνώσεις καιρού, ή συνδυασμός αυτών, δείχνουν ότι στον υπολογιζόμενο χρόνο της άφιξης ο διάδρομος ενδέχεται να είναι υγρός, η διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης είναι ίση ή υπερβαίνει την απαιτούμενη απόσταση προσγείωσης που καθορίζεται σύμφωνα με την OPS 1.595, πολλαπλασιαζόμενη με τον συντελεστή 1,15.
- β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι όταν τα ενδεδειγμένα δελτία ή προγνώσεις καιρού, ή συνδυασμός αυτών, δείχνουν ότι στον υπολογιζόμενο χρόνο της άφιξης στο διάδρομο ενδέχεται να υπάρχει ρύπανση, η απόσταση προσγείωσης που καθορίζεται χρησιμοποιώντας στοιχεία αποδεκτά από την Αρχή για αυτές τις συνθήκες, δεν υπερβαίνει τη διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης.

ΤΜΗΜΑ Ι

ΜΑΖΑ ΚΑΙ ΖΥΓΟΣΤΑΘΜΙΣΗ

OPS 1.605

Γενικά

(βλέπε προσάρτημα 1 της OPS 1.605)

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η φόρτωση, η μάζα και το κέντρο βάρους του αεροπλάνου, κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε φάσης της πτητικής λειτουργίας, συμμορφώνονται προς τους περιορισμούς που καθορίζονται στο εγκεκριμένο εγχειρίδιο πτήσεως αεροπλάνου, ή στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας, εφόσον αυτό θέτει αυστηρότερους περιορισμούς.
- β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει τη μάζα και το κέντρο βάρους οποιοδήποτε αεροπλάνου μετά από πραγματική ζύγιση του αεροπλάνου πριν από την αρχική πτητική εκμετάλλευσή του, καθώς και μετά από αυτήν, ανά τέσσερα έτη όταν χρησιμοποιούνται μάζες μεμονωμένων αεροπλάνων και ανά εννέα έτη όταν χρησιμοποιούνται μάζες στόλου αεροπλάνων. Τα συσσωρευμένα αποτελέσματα των τροποποιήσεων και των επισκευών πάνω στη μάζα και τη ζυγοστάθμιση πρέπει να λαμβάνονται υπόψη και να τεκμηριώνονται κατάλληλα. Επιπλέον, τα αεροπλάνα πρέπει να ζυγίζονται εκ νέου, εφόσον τα αποτελέσματα των τροποποιήσεων πάνω στη μάζα και τη ζυγοστάθμιση δεν είναι επακριβώς γνωστά.

- γ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει τη μάζα όλων των εξαρτημάτων πτητικής λειτουργίας του αεροπλάνου καθώς και των μελών του πληρώματος που περιλαμβάνονται στη συνολική μάζα πτητικής λειτουργίας, με ζύγιση ή τη χρήση σταθερών μαζών. Πρέπει να καθορίζεται η επίδραση της θέσης τους πάνω στο κέντρο βάρους του αεροπλάνου.
- δ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει τη μάζα του ωφέλιμου φορτίου, συμπεριλαμβανομένου του έρματος, με πραγματική ζύγιση του αεροπλάνου ή να καθορίζει τη μάζα του ωφέλιμου φορτίου σύμφωνα με τις σταθερές μάζες επιβατών και αποσκευών, όπως ορίζονται στην OPS 1.620.
- ε) Ο αερομεταφορέας πρέπει να 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.

OPS 1.607

Ορολογία

- α) Συνολική μάζα πτητικής λειτουργίας. Η συνολική μάζα του αεροπλάνου, όταν αυτό πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για ένα καθορισμένο τύπο πτητικής λειτουργίας, αφού αφαιρεθεί το καύσιμο που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί και το ωφέλιμο φορτίο. Η ανωτέρω μάζα αποτελείται από τα εξής επιμέρους στοιχεία:
1. το πλήρωμα και τις αποσκευές πληρώματος·
 2. τον εξοπλισμό τροφοδοσίας και τον αφαιρούμενο εξοπλισμό εξυπηρέτησης επιβατών· και
 3. το πόσιμο νερό και τις χημικές ουσίες αποχωρητηρίων.
- β) Μέγιστη μάζα χωρίς καύσιμο. Η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα του αεροπλάνου χωρίς το καύσιμο που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί. Η μάζα του καυσίμου που περιέχεται σε συγκεκριμένες δεξαμενές καυσίμου πρέπει να συμπεριλαμβάνεται στη μάζα χωρίς καύσιμο του αεροπλάνου, εφόσον αυτό σημειώνεται ρητά στους περιορισμούς του εγχειριδίου πτήσεως αεροπλάνου.
- γ) Μέγιστη δομική μάζα προσγείωσης. Η μέγιστη επιτρεπόμενη συνολική μάζα του αεροπλάνου κατά τη προσγείωση, κάτω από κανονικές συνθήκες.
- δ) Μέγιστη δομική μάζα απογείωσης. Η μέγιστη επιτρεπόμενη συνολική μάζα του αεροπλάνου κατά την έναρξη της διαδρομής απογείωσης.
- ε) Κατάταξη επιβατών.
1. Ως ενήλικες, άρρενες και θήλεις, νοούνται τα άτομα ηλικίας 12 ετών και άνω.
 2. Ως παιδιά νοούνται τα άτομα ηλικίας 2 ετών και άνω, τα οποία όμως είναι μικρότερα των 12 ετών.
 3. Ως βρέφη/νήπια νοούνται τα άτομα ηλικίας μικρότερης των 2 ετών.
- στ) Ωφέλιμο φορτίο. Η συνολική μάζα επιβατών, αποσκευών και φορτίου, συμπεριλαμβανομένου οποιουδήποτε μη εμπορικού φορτίου.

OPS 1.610

Φόρτωση, μάζα και ζυγοστάθμιση

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 της OPS 1.605. Το σύστημα αυτό πρέπει να καλύπτει όλους τους τύπους των πτητικών λειτουργιών που πρόκειται να εκτελούνται.

OPS 1.615

Τιμές μάζας για το πλήρωμα

- α) Ο αερομεταφορέας χρησιμοποιεί τις ακόλουθες τιμές μάζας για να καθορίζει τη συνολική μάζα πτητικής λειτουργίας:
1. τις πραγματικές μάζες, συμπεριλαμβανομένων των αποσκευών του πληρώματος· ή
 2. τις σταθερές μάζες, συμπεριλαμβανομένων των χειραποσκευών, ή 85 kg για τα μέλη του πληρώματος πτήσης και 75 kg για τα μέλη του πληρώματος θαλάμου· ή
 3. άλλες σταθερές μάζες, με τιμές αποδεκτές από την Αρχή.
- β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να προσαρμόζει τη συνολική μάζα πτητικής λειτουργίας για να λαμβάνεται υπόψη η μάζα πρόσθετων αποσκευών. Η θέση των ανωτέρω πρόσθετων αποσκευών πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά τον προσδιορισμό του κέντρου βάρους του αεροπλάνου.

OPS 1.620

Τιμές μάζας για επιβάτες και αποσκευές

- α) Ο αερομεταφορέας υπολογίζει τη μάζα των επιβατών και των ελεγμένων αποσκευών, χρησιμοποιώντας είτε την πραγματική μάζα κάθε επιβάτη και την πραγματική μάζα των αποσκευών, οι οποίες προκύπτουν από πραγματική ζύγιση, είτε τις σταθερές τιμές μάζας που καθορίζονται κατωτέρω, στους πίνακες 1 έως 3, εκτός από την περίπτωση που οι θέσεις επιβατών που διαθέτει το αεροπλάνο είναι λιγότερες από 10. Σε αυτές τις περιπτώσεις, η μάζα των επιβατών μπορεί να καθοριστεί με προφορική δήλωση κάθε επιβάτη, προσωπική ή εξ ονόματός του, προσθέτοντας σε αυτή μια προκαθορισμένη σταθερά ώστε να συνυπολογίζονται οι χειραποσκευές και ο ρουχισμός. (Η διαδικασία που καθορίζει τις περιπτώσεις επιλογής των πραγματικών ή των σταθερών μαζών, καθώς και η διαδικασία που πρέπει να ακολουθηθεί όταν χρησιμοποιούνται προφορικές δηλώσεις πρέπει να περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας).
- β) Στην περίπτωση καθορισμού της πραγματικής μάζας με ζύγιση, ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι συμπεριλαμβάνονται τα προσωπικά αντικείμενα και οι χειραποσκευές των επιβατών. Η ζύγιση αυτή πρέπει να πραγματοποιείται αμέσως πριν από την επιβίβαση στο αεροπλάνο και σε γειτονική με το αεροπλάνο θέση.
- γ) Στην περίπτωση καθορισμού της μάζας των επιβατών με τη χρήση σταθερών τιμών μάζας, πρέπει να χρησιμοποιούνται οι σταθερές τιμές μάζας που παρατίθενται στους πίνακες 1 και 2 κατωτέρω. Οι σταθερές μάζες περιλαμβάνουν τις χειραποσκευές και κάθε βρέφος/νήπιο κάτω των 2 ετών το οποίο μεταφέρεται από ενήλικα σε θέση επιβάτη. Τα βρέφη/νήπια που καταλαμβάνουν χωριστές θέσεις επιβατών πρέπει να θεωρούνται ως παιδιά για τους σκοπούς αυτού του στοιχείου.
- δ) Τιμές μάζας για επιβάτες — 20 ή περισσότερες θέσεις
- Όπου ο συνολικός αριθμός των θέσεων επιβατών που διατίθενται στο αεροπλάνο είναι 20 ή περισσότερες, εφαρμόζονται οι σταθερές μάζες αρρένων και θηλέων του πίνακα 1. Εναλλακτικά, σε περιπτώσεις όπου ο συνολικός αριθμός των διατιθέμενων θέσεων επιβατών είναι 30 ή περισσότερες, εφαρμόζονται οι τιμές μάζας “όλοι ενήλικες” του πίνακα 1.
 - Για τους σκοπούς του πίνακα 1, ναυλωμένη πτήση για διακοπές σημαίνει έκτακτη πτήση με ενόικιο, της οποίας ο μόνος σκοπός είναι να αποτελεί μέρος πακέτου ταξιδιού διακοπών. Οι τιμές μάζας της ναυλωμένης πτήσης για διακοπές εφαρμόζονται υπό τον όρο ότι δεν χρησιμοποιείται πάνω από το 5 % των θέσεων επιβατών που υπάρχουν στο αεροπλάνο για μη εμπορική μεταφορά ορισμένων κατηγοριών επιβατών.

Πίνακας 1

Θέσεις επιβατών:	20 και άνω		30 και άνω, όλοι ενήλικες
	Άρρενες	Θήλειες	
Όλες οι πτήσεις εκτός από ναυλωμένες πτήσεις για διακοπές	88 kg	70 kg	84 kg
Ναυλωμένες πτήσεις για διακοπές	83 kg	69 kg	76 kg
Παιδιά	35 kg	35 kg	35 kg

- ε) Τιμές μάζας για επιβάτες — 19 ή λιγότερες θέσεις
- Όπου ο συνολικός αριθμός των θέσεων επιβατών που διαθέτει το αεροπλάνο είναι 19 ή λιγότερες, ισχύουν οι σταθερές μάζες του πίνακα 2.
 - Σε πτήσεις όπου δεν μεταφέρονται χειραποσκευές στον θάλαμο επιβατών ή όπου οι χειραποσκευές υπολογίζονται ξεχωριστά, μπορούν να αφαιρεθούν 6 kg από τις ανωτέρω μάζες αρρένων και θηλέων. Είδη, όπως ένα πανωφόρι, μία ομπρέλα, μία μικρή χειραποσκευή ή ένα πορτοφόλι, διάφορα έντυπα ανάγνωσης ή μία μικρή φωτογραφική μηχανή δεν θεωρούνται χειραποσκευές για τους σκοπούς του παρόντος σημείου.

Πίνακας 2

Θέσεις επιβατών	1-5	6-9	10-19
Άρρενες	104 kg	96 kg	92 kg
Θήλειες	86 kg	78 kg	74 kg
Παιδιά	35 kg	35 kg	35 kg

στ) Τιμές μάζας για αποσκευές

1. Όπου ο συνολικός αριθμός των θέσεων επιβατών που διατίθενται στο αεροπλάνο είναι 20 και άνω, εφαρμόζονται οι σταθερές τιμές μάζας που δίνονται στον πίνακα 3 για κάθε τεμάχιο ελεγμένων αποσκευών. Για αεροπλάνα με 19 θέσεις επιβατών ή λιγότερες, πρέπει να χρησιμοποιείται η πραγματική μάζα των ελεγμένων αποσκευών, όπως αυτή προσδιορίζεται με ζύγιση.
2. Για τους σκοπούς του πίνακα 3:
 - i) πτήση εσωτερικού ορίζεται η πτήση με προέλευση και προορισμό εντός των συνόρων ενός κράτους·
 - ii) πτήσεις εντός του ευρωπαϊκού χώρου ορίζονται οι πτήσεις, εκτός των πτήσεων εσωτερικού, των οποίων η προέλευση και ο προορισμός είναι εντός της περιοχής που καθορίζεται στο προσάρτημα 1 στην OPS 1.620 στοιχείο στ)· και
 - iii) ως διεθνής πτήση, εκτός των πτήσεων εντός του ευρωπαϊκού χώρου, ορίζεται η πτήση με προέλευση και προορισμό σε διαφορετικές ηπείρους.

Πίνακας 3

20 ή περισσότερες θέσεις

Τύπος πτήσης	Σταθερή μάζα αποσκευών
Εσωτερικού	11 kg
Εντός του ευρωπαϊκού χώρου	13 kg
Διεθνής	15 kg
Όλες οι υπόλοιπες	13 kg

- ζ) Σε περίπτωση που ο αερομεταφορέας επιθυμεί να χρησιμοποιήσει σταθερές τιμές μάζας που είναι διαφορετικές από αυτές που περιέχονται στους κατωτέρω πίνακες 1 έως 3, πρέπει να ενημερώνει την Αρχή για τους λόγους που επικαλείται και να λαμβάνει προκαταβολικά την έγκρισή της. Πρέπει επίσης να υποβάλει για έγκριση λεπτομερές σχέδιο ελέγχου βάρους και να εφαρμόσει τη μέθοδο στατιστικής ανάλυσης του παραρτήματος 1 της OPS 1.620 στοιχείο ζ). Αφού η Αρχή εξακριβώσει και εγκρίνει τα αποτελέσματα του ελέγχου βάρους, οι αναθεωρημένες σταθερές τιμές μάζας εφαρμόζονται μόνο για το συγκεκριμένο αερομεταφορέα. Οι αναθεωρημένες σταθερές τιμές μάζας μπορούν να χρησιμοποιηθούν μόνο σε συνθήκες που είναι συμβατές με εκείνες κάτω από τις οποίες διεξήχθη ο έλεγχος. Όπου οι αναθεωρημένες σταθερές τιμές μάζας υπερβαίνουν εκείνες των πινάκων 1 έως 3, τότε πρέπει να χρησιμοποιούνται οι εν λόγω μεγαλύτερες τιμές.
- η) Σε κάθε πτήση που πιστοποιείται ότι μεταφέρει σημαντικό αριθμό επιβατών, των οποίων οι μάζες, συμπεριλαμβανομένων των χειραποσκευών, αναμένεται να υπερβαίνουν τη σταθερή μάζα επιβατών, ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει την πραγματική μάζα αυτών των επιβατών με ζύγιση ή με την προσθήκη επαρκούς επιπλέον μάζας.
- θ) Σε περίπτωση που χρησιμοποιούνται σταθερές τιμές μάζας για τις ελεγμένες αποσκευές και σημαντικός αριθμός επιβατών παραδίδουν στον έλεγχο αποσκευές που αναμένεται να υπερβαίνουν τη σταθερή μάζα αποσκευών, ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει την πραγματική μάζα αυτών των αποσκευών με ζύγιση ή με την προσθήκη επαρκούς επιπλέον μάζας.
- ι) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ο κυβερνήτης ενημερώνεται όταν έχει χρησιμοποιηθεί μέθοδος με μη σταθερές τιμές μάζας για τον προσδιορισμό της μάζας του φορτίου και ότι η μέθοδος αυτή σημειώνεται στην έγγραφη τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης.

OPS 1.625

Έγγραφο τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης

(βλέπε προσάρτημα 1 της OPS 1.625)

- α) Ο αερομεταφορέας τεκμηριώνει εγγράφως τη μάζα και τη ζυγοστάθμιση, πριν από κάθε πτήση, καθορίζοντας το φορτίο και την κατανομή του. Τα έγγραφα τεκμηρίωσης της μάζας και της ζυγοστάθμισης πρέπει να 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 αεροπλάνου. Το όνομα του ατόμου που συνέταξε την έγγραφη τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης πρέπει να μνημονεύεται στο έγγραφο. Το άτομο που επέβλεπε τη φόρτωση του αεροπλάνου πρέπει να βεβαιώνει ενυπόγραφα ότι το φορτίο και η κατανομή του συμφωνούν με την έγγραφη τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης. Το έγγραφο αυτό πρέπει να είναι αποδεκτό από τον κυβερνήτη, ο οποίος βεβαιώνει την αποδοχή του συνυπογράφοντας ή με άλλον ισόδυναμο τρόπο [βλέπε επίσης OPS 1.1055 στοιχείο α) σημείο 12].
- β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίσει διαδικασίες για τις αλλαγές της τελευταίας στιγμής στο φορτίο.
- γ) Ο αερομεταφορέας μπορεί να χρησιμοποιήσει εναλλακτικές διαδικασίες, αντί των διαδικασιών που απαιτούνται από τα στοιχεία α) και β), ανωτέρω, υπό τον όρο της έγκρισής από την Αρχή.

Προσάρτημα 1 της OPS 1.605

Μάζα και ζυγοστάθμιση — Γενικά

(βλέπε OPS 1.605)

α) Καθορισμός της συνολικής μάζας πτητικής λειτουργίας του αεροπλάνου

1. Ζύγιση του αεροπλάνου

- i) Κανονικά, τα καινούργια αεροπλάνα ζυγίζονται στο εργοστάσιο και μπορούν να τεθούν σε πτητική λειτουργία, χωρίς να ζυγίζονται εκ νέου, εφόσον οι καταχωρίσεις μάζας και ζυγοστάθμισης έχουν διευθετηθεί έτσι ώστε να περιλαμβάνουν τις μεταβολές και τις μετατροπές του αεροπλάνου. Τα αεροπλάνα που μεταβιβάζονται από αερομεταφορέα με εγκεκριμένο πρόγραμμα ελέγχου μάζας σε άλλον αερομεταφορέα με εγκεκριμένο πρόγραμμα, δεν χρειάζεται να ζυγίζονται εκ νέου από τον παραλαμβάνοντα αερομεταφορέα πριν αρχίσουν να χρησιμοποιούνται σε πτητική λειτουργία, εκτός αν έχουν περάσει περισσότερα από τέσσερα έτη από την τελευταία ζύγιση.
- ii) Η συγκεκριμένη μάζα και η συγκεκριμένη θέση του κέντρου βάρους (KB) κάθε αεροπλάνου επαναπροσδιορίζονται σε περιοδικά χρονικά διαστήματα. Το μέγιστο διάστημα μεταξύ δύο ζυγίσεων πρέπει να καθορίζεται από τον αερομεταφορέα και πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις της OPS 1.605 στοιχείο β). Επιπρόσθετα, η μάζα και το KB κάθε αεροπλάνου επαναπροσδιορίζονται είτε με:
- A) ζύγιση, είτε με
- B) υπολογισμό, αν ο αερομεταφορέας είναι σε θέση να παράσχει την αναγκαία τεκμηρίωση, ώστε να αποδείξει την εγκυρότητα της μεθόδου υπολογισμού που επέλεξε, σε περίπτωση που οι αθροιστικές αλλαγές στη συνολική μάζα πτητικής λειτουργίας υπερβαίνουν το $\pm 0,5$ % της μέγιστης μάζας προσγείωσης ή η αθροιστική αλλαγή της θέσης του KB υπερβαίνει το 0,5 % της μέσης αεροδυναμικής χορδής.

2. Μάζα στόλου και θέση του KB

- i) Για στόλο ή ομάδα αεροπλάνων του ίδιου τύπου και διαμόρφωσης, μπορεί να χρησιμοποιηθεί η μέση συνολική μάζα πτητικής λειτουργίας ως μάζα στόλου, και η μέση θέση του KB ως θέση του KB του στόλου, με την προϋπόθεση ότι οι συνολικές μάζες πτητικής λειτουργίας και οι θέσεις του KB των μεμονωμένων αεροπλάνων πληρούν τις ανοχές που καθορίζονται στο στοιχείο ii) κατωτέρω. Επιπλέον, εφαρμόζονται τα κριτήρια που καθορίζονται στα στοιχεία iii), iv) και α) σημείο 3, κατωτέρω.
- ii) Ανοχές
- A) Αν η συνολική μάζα πτητικής λειτουργίας μετά τη ζύγιση του αεροπλάνου ή η υπολογισμένη συνολική μάζα πτητικής λειτουργίας οποιουδήποτε αεροπλάνου του στόλου παρουσιάζει απόκλιση μεγαλύτερη από $\pm 0,5$ % της μέγιστης δομικής μάζας προσγείωσης σε σχέση με την καθορισμένη συνολική μάζα πτητικής λειτουργίας του στόλου ή αν η θέση του KB παρουσιάζει απόκλιση μεγαλύτερη από $\pm 0,5$ % της μέσης αεροδυναμικής χορδής από το KB του στόλου, τότε το αεροπλάνο αυτό εξαιρείται από το συγκεκριμένο στόλο. Μπορούν να καθορίζονται διαφορετικοί στόλοι με διαφορετική μέση μάζα στόλου ο καθένας.
- B) Στις περιπτώσεις που η μάζα του αεροπλάνου είναι εντός των ορίων ανοχής της συνολικής μάζας πτητικής λειτουργίας του στόλου, αλλά η θέση του KB του βρίσκεται εκτός της επιτρεπόμενης ανοχής του στόλου, το αεροπλάνο μπορεί να χρησιμοποιείται για την εκτέλεση πτητικής λειτουργίας σύμφωνα με την ισχύουσα συνολική μάζα πτητικής λειτουργίας του στόλου, χρησιμοποιώντας, ωστόσο, τη θέση KB του συγκεκριμένου αεροπλάνου.
- Γ) Αν ένα συγκεκριμένο αεροπλάνο παρουσιάζει, συγκρινόμενο με άλλα αεροπλάνα του στόλου, φυσική διαφορά που μπορεί να περιγραφεί με σαφήνεια (π.χ. στην κουζίνα ή στη διαμόρφωση των θέσεων), η οποία έχει ως αποτέλεσμα υπέρβαση των ορίων ανοχών του στόλου, τότε το αεροπλάνο αυτό μπορεί να παραμείνει στο στόλο, με την προϋπόθεση ότι πραγματοποιούνται κατάλληλες διορθώσεις στη μάζα και/ή στη θέση του KB του συγκεκριμένου αεροπλάνου.
- Δ) Τα αεροπλάνα για τα οποία δεν έχει δημοσιευθεί επίσημα μέση αεροδυναμική χορδή πρέπει να χρησιμοποιούνται με τις ατομικές τους τιμές μάζας και θέσης KB ή πρέπει να αποτελούν αντικείμενο ειδικής μελέτης και έγκρισης.
- iii) Χρήση των τιμών στόλου
- A) Μετά από τη ζύγιση του αεροπλάνου, ή σε περίπτωση που εέλθει οποιαδήποτε αλλαγή στον εξοπλισμό ή στη διαμόρφωση του αεροπλάνου, ο αερομεταφορέας πρέπει να αποδεικνύει ότι το αεροπλάνο αυτό εμπίπτει εντός των ορίων ανοχών που καθορίζονται στο σημείο 2 σημείο ii) ανωτέρω.
- B) Τα αεροπλάνα που δεν έχουν ζυγιστεί μετά από τον τελευταίο προσδιορισμό μάζας του στόλου μπορούν να εξακολουθούν να ανήκουν σε ένα στόλο, ο οποίος εκτελεί πτητικές λειτουργίες με τιμές στόλου, με την προϋπόθεση ότι οι ατομικές τιμές έχουν αναθεωρηθεί βάσει υπολογισμών και παραμένουν μέσα στα όρια ανοχών που καθορίζονται στο σημείο 2 σημείο ii), ανωτέρω. Αν οι ατομικές τιμές αυτές δεν εμπίπτουν πλέον εντός των επιτρεπόμενων ανοχών, ο αερομεταφορέας πρέπει είτε να καθορίσει νέες τιμές στόλου, οι οποίες να πληρούν τους όρους του σημείου 2 σημεία i) και ii), ανωτέρω, είτε να χρησιμοποιεί τα αεροπλάνα που δεν εμπίπτουν στα όρια με τις ατομικές τους τιμές.

Γ) Για να προστεθεί ένα αεροπλάνο σε ένα στόλο, ο οποίος εκτελεί πτητικές λειτουργίες με τιμές στόλου, ο αερομεταφορέας πρέπει να αποδείξει, με ζύγιση ή με υπολογισμό, ότι οι πραγματικές τιμές του αεροπλάνου εμπίπτουν στα όρια ανοχών που καθορίζονται στο σημείο 2 σημείο ii), ανωτέρω.

iv) Για τη συμμόρφωση με τις διατάξεις του σημείου 2, σημείο i) ανωτέρω, οι τιμές του στόλου πρέπει να ενημερώνονται τουλάχιστον στο τέλος κάθε διαδικασίας προσδιορισμού της μάζας του στόλου.

3. Αριθμός αεροπλάνων που πρέπει να ζυγίζονται για τον προσδιορισμό των τιμών στόλου

i) Αν "ν" είναι ο αριθμός των αεροπλάνων σε ένα στόλο, τα οποία χρησιμοποιούν τιμές στόλου, τότε ο αερομεταφορέας πρέπει να ζυγίζει, στο διάστημα μεταξύ δύο προσδιορισμών μάζας του στόλου, ορισμένο αριθμό αεροπλάνων, όπως ορίζεται στον παρακάτω πίνακα:

Αριθμός αεροπλάνων στο στόλο	Ελάχιστος αριθμός ζυγίσεων
2 ή 3	N
4 έως 9	$(n + 3)/2$
10 και άνω	$(n + 51)/10$

ii) Κατά την επιλογή των αεροπλάνων που πρόκειται να ζυγιστούν, πρέπει να επιλέγονται τα αεροπλάνα του στόλου που δεν έχουν ζυγιστεί για το μεγαλύτερο χρονικό διάστημα.

iii) Το χρονικό διάστημα μεταξύ δύο προσδιορισμών τιμών μάζας του στόλου δεν πρέπει να υπερβαίνει τους 48 μήνες.

4. Διαδικασία ζύγισης

i) Η ζύγιση πρέπει να πραγματοποιείται είτε από τον κατασκευαστή είτε από εγκεκριμένο οργανισμό συντήρησης.

ii) Πρέπει να λαμβάνονται οι συνήθεις προφυλάξεις που είναι σύμφωνες με την ορθή πρακτική, όπως:

A) να πραγματοποιείται έλεγχος της πληρότητας του αεροπλάνου και του εξοπλισμού·

B) να καθορίζεται ότι έχουν υπολογισθεί κατάλληλα τα υγρά που φέρει το αεροπλάνο·

Γ) να εξασφαλίζεται ότι το αεροπλάνο είναι καθαρό· και

Δ) να εξασφαλίζεται ότι η ζύγιση πραγματοποιείται σε κλειστό χώρο.

iii) Κάθε εξοπλισμός που χρησιμοποιείται για ζύγιση πρέπει να βαθμονομείται, να μηδενίζεται και να χρησιμοποιείται κατάλληλα, σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή. Κάθε ζυγός πρέπει, κάθε δύο έτη ή εντός χρονικού διαστήματος που καθορίζεται από τον κατασκευαστή του εξοπλισμού ζύγισης, όποιο από τα δύο διαστήματα είναι μικρότερο, να βαθμονομείται είτε από τον κατασκευαστή, είτε από την Εθνική Υπηρεσία Μέτρων και Σταθμών, είτε από κατάλληλα εξουσιοδοτημένο οργανισμό. Ο εξοπλισμός πρέπει να επιτρέπει τον ακριβή προσδιορισμό της μάζας του αεροπλάνου.

β) Ειδικές σταθερές μάζες για το ωφέλιμο φορτίο. Εκτός από τις σταθερές μάζες για επιβάτες και ελεγμένες αποσκευές, ο αερομεταφορέας μπορεί να υποβάλλει για έγκριση από την Αρχή σταθερές μάζες και για άλλα στοιχεία του φορτίου.

γ) Φόρτωση του αεροπλάνου

1. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίσει ότι η φόρτωση των αεροπλάνων του διεξάγεται υπό την επίβλεψη προσωπικού το οποίο έχει τα κατάλληλα προσόντα.

2. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η φόρτωση του φορτίου πραγματοποιείται σύμφωνα με τα στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν για τον υπολογισμό της μάζας και της ζυγοστάθμισης του αεροπλάνου.

3. Ο αερομεταφορέας πρέπει να συμμορφώνεται με τα πρόσθετα δομικά όρια, όπως οι περιορισμοί αντοχής δαπέδου, το μέγιστο φορτίο ανά τρέχον μέτρο, τη μέγιστη μάζα ανά διαμέρισμα εμπορευμάτων και/ή τα μέγιστα όρια καθισμάτων.

δ) Όρια κέντρου βάρους

1. Φάκελος πτητικής λειτουργίας ΚΒ. Πρέπει να εφαρμόζονται περιθώρια πτητικής λειτουργίας στο φάκελο πτήσης του πιστοποιημένου κέντρου βάρους, εκτός εάν εφαρμόζεται η πρακτική της κατανομής καθισμάτων και λαμβάνονται κατάλληλα υπόψη στον υπολογισμό της ζυγοστάθμισης οι επιδράσεις του αριθμού επιβατών ανά σειρά καθισμάτων, των εμπορευμάτων σε ανεξάρτητα διαμερίσματα εμπορευμάτων και του καυσίμου σε ανεξάρτητες δεξαμενές. Για τον καθορισμό των περιθωρίων του ΚΒ, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι πιθανές αποκλίσεις από την υποτιθέμενη κατανομή βάρους. Εάν εφαρμόζεται η πρακτική της ελεύθερης επιλογής καθισμάτων, ο αερομεταφορέας πρέπει να εισάγει διαδικασίες για τις απαραίτητες διορθωτικές ενέργειες από το πλήρωμα πτήσης ή το πλήρωμα θαλάμου, στην περίπτωση που η διαμήκης επιλογή καθισματος είναι άκρως μονόπλευρη. Τα περιθώρια του ΚΒ καθώς και οι σχετικές διαδικασίες πτητικής λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένων των υποθέσεων σχετικά με τον τρόπο που κάθονται οι επιβάτες, πρέπει να είναι αποδεκτά από την Αρχή.
2. Κέντρο βαρύτητας κατά την πτήση. Επιπρόσθετα στις διατάξεις του στοιχείου δ) σημείο 1, ανωτέρω, ο αερομεταφορέας πρέπει να αποδεικνύει ότι οι διαδικασίες λαμβάνουν πλήρως υπόψη τη μέγιστη μεταβολή του ΚΒ κατά την πτήση, η οποία προκαλείται από τις κινήσεις των επιβατών ή του πληρώματος, καθώς και από την κατανάλωση ή τη μεταφορά καυσίμου.

Προσάρτημα 1 της OPS 1.620 στοιχείο στ)

Ορισμός της περιοχής για πτήσεις εντός του ευρωπαϊκού χώρου

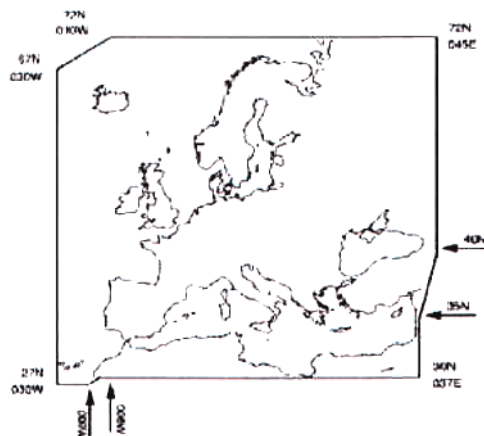
Για τους σκοπούς της OPS 1.620 στοιχείο στ), πτήσεις εντός του ευρωπαϊκού χώρου, εκτός από τις εσωτερικές πτήσεις, είναι οι πτήσεις που εκτελούνται εντός της περιοχής που περικλείεται από λοξοδρομικές γραμμές μεταξύ των ακόλουθων σημείων:

— B7200	A04500
— B4000	A04500
— B3500	A03700
— B3000	A03700
— B3000	Δ00600
— B2700	Δ00900
— B2700	Δ03000
— B6700	Δ03000
— B7200	Δ01000
— B7200	A04500

όπως απεικονίζονται στο σχεδιάγραμμα 1 κατωτέρω:

Σχεδιάγραμμα 1

Ευρωπαϊκός χώρος



Προσάρτημα 1 της OPS 1.620 ζ)

Διαδικασία για τον καθορισμό αναθεωρημένων σταθερών τιμών μάζας για επιβάτες και αποσκευές

α) Επιδάτες

1. Μέθοδος δειγματοληψίας βαρών. Η μέση μάζα των επιβατών και των χειραποσκευών τους πρέπει να καθορίζεται με τυχαία δειγματοληψία. Η επιλογή των τυχαίων δειγμάτων πρέπει, από τη φύση της και το εύρος της, να είναι αντιπροσωπευτική του όγκου των επιβατών, λαμβάνοντας υπόψη τον τύπο της πτητικής λειτουργίας, τη συχνότητα των πτήσεων σε διάφορες διαδρομές, τις εισερχόμενες και εξερχόμενες πτήσεις, την εποχή εφαρμογής και τον αριθμό θέσεων του αεροπλάνου.
 2. Μέγεθος δείγματος. Το σχέδιο ελέγχου πρέπει να καλύπτει τη ζύγιση τουλάχιστον του μεγαλύτερου από τα παρακάτω:
 - i) του αριθμού επιβατών που υπολογίζεται σύμφωνα με προκαταρκτικό δείγμα, με τη χρησιμοποίηση συνήθων διαδικασιών στατιστικής ανάλυσης και με βάση εύρος σχετικής αξιοπιστίας (ακρίβειας) για μέσες μάζες: 1 % για την περίπτωση "όλοι ενήλικες" και 2 % για ξεχωριστές ομάδες "άρρηνες" και "θήλεις" και
 - ii) για αεροπλάνα:
 - A) με αριθμό θέσεων επιβατών 40 και άνω ενός συνόλου 2 000 επιβατών, ή
 - B) με αριθμό θέσεων επιβατών μικρότερο από 40, συνολικού αριθμού $50 \times$ (τον αριθμό των θέσεων επιβατών).
 3. Μάζες επιβατών. Οι μάζες των επιβατών πρέπει να περιλαμβάνουν τη μάζα των προσωπικών αντικειμένων που κρατούν οι επιβάτες όταν εισέρχονται στο αεροπλάνο. Όταν λαμβάνονται τυχαία δείγματα των μαζών των επιβατών, τα βρέφη/νήπια πρέπει να ζυγίζονται μαζί με τον ενήλικα που τα συνοδεύει [βλέπε επίσης OPS 1620 στοιχεία γ), δ) και ε)].
 4. Τόπος ζύγισης. Ο τόπος ζύγισης των επιβατών επιλέγεται όσο το δυνατόν πλησιέστερα στο αεροπλάνο, σε ένα σημείο όπου είναι απίθανο να επέλθει αλλαγή της μάζας των επιβατών, με την εγκατάλειψη ή την ανάληψη περισσότερων προσωπικών αντικειμένων από αυτούς, πριν από την επιβίβασή τους στο αεροπλάνο.
 5. Μηχανή ζύγισης. Η μηχανή ζύγισης που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για ζύγιση των επιβατών πρέπει να έχει ικανότητα τουλάχιστον 150 kg. Η μάζα επιδεικνύεται με ελάχιστη υποδιαίρεση 500 g. Η μηχανή ζύγισης πρέπει να είναι ακριβής μέχρι τη μεγαλύτερη από τις ακόλουθες τιμές: 0,5 % ή 200 g.
 6. Καταγραφή των τιμών μαζών. Για κάθε πτήση πρέπει να καταγράφεται η μάζα των επιβατών, η αντίστοιχη κατηγορία επιβατών (π.χ. άρρηνες/θήλεις/παιδιά) και ο αριθμός πτήσης.
- β) Ελεγμένες αποσκευές. Η στατιστική μέθοδος για τον καθορισμό των αναθεωρημένων σταθερών τιμών μάζας των αποσκευών που βασίζεται στις μέσες μάζες των αποσκευών του ελάχιστου απαιτούμενου μεγέθους δείγματος είναι βασικά ίδια με την αντίστοιχη μέθοδο για επιβάτες, όπως καθορίζεται στο στοιχείο α) σημείο 1. Για αποσκευές, το σχετικό εύρος αξιοπιστίας (ακρίβεια) ανέρχεται σε 1 %. Πρέπει να ζυγιστούν τουλάχιστον 2 000 τεμάχια ελεγμένων αποσκευών.

γ) Καθορισμός των αναθεωρημένων σταθερών τιμών μάζας για επιβάτες και ελεγμένες αποσκευές

1. Σε περίπτωση που χρησιμοποιούνται οι αναθεωρημένες σταθερές τιμές μάζας για επιβάτες και ελεγμένες αποσκευές, αντί των πραγματικών μαζών που προκύπτουν από ζύγιση, πρέπει να πραγματοποιείται στατιστική ανάλυση για να εξασφαλίζεται ότι αυτές δεν επηρεάζουν δυσμενώς την ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας. Από την ανάλυση αυτή θα προκύπτουν μέσες τιμές μάζας για επιβάτες και αποσκευές, καθώς και άλλα στοιχεία.
2. Σε αεροπλάνα με 20 ή περισσότερες θέσεις επιβατών, οι ανωτέρω μέσες τιμές εφαρμόζονται ως αναθεωρημένες σταθερές τιμές μάζας για άρρηνες και θήλεις.
3. Για μικρότερα αεροπλάνα, οι ακόλουθες αυξήσεις πρέπει να προστίθενται στη μέση μάζα επιβατών για να προκύψουν οι αναθεωρημένες σταθερές τιμές μάζας:

Αριθμός θέσεων επιβατών	Απαιτούμενη επιπλέον μάζα
1 έως και 5	16 kg
6 έως και 9	8 kg
10 έως και 19	4 kg

Εναλλακτικά, για αεροσκάφη με 30 ή περισσότερες θέσεις επιβατών, μπορούν να εφαρμοστούν οι αναθεωρημένες σταθερές (μέσες) τιμές μάζας που ισχύουν για την περίπτωση "όλοι ενήλικες". Οι αναθεωρημένες σταθερές (μέσες) τιμές μάζας αποσκευών ισχύουν για αεροπλάνα με 20 ή περισσότερες θέσεις επιβατών.

4. Οι αερομεταφορείς έχουν τη δυνατότητα να υποβάλουν λεπτομερές σχέδιο ελέγχου στην Αρχή για έγκριση, και συνεπώς για απόκλιση από την αναθεωρημένη σταθερή τιμή μάζας, με την προϋπόθεση ότι η αποκλίνουσα αυτή τιμή καθορίζεται μετά από χρήση της διαδικασίας που ερμηνεύεται στο παρόν προσάρτημα. Οι αποκλίσεις αυτές πρέπει να αναθεωρούνται σε διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τα πέντε έτη.
5. Οι αναθεωρημένες σταθερές τιμές μάζας για την περίπτωση "όλοι ενήλικες" πρέπει να βασίζονται σε αναλογία αρρένων/θηλέων 80/20, όσον αφορά "όλες τις πτήσεις", εκτός από την περίπτωση "μισθωμένων πτήσεων για διακοπές" όπου η αναλογία είναι 50/50. Αν ο αερομεταφορέας επιθυμεί να λάβει έγκριση για χρήση διαφορετικής αναλογίας για συγκεκριμένες διαδρομές ή πτήσεις, τότε πρέπει να υποβάλλει στοιχεία στην Αρχή, με τα οποία αποδεικνύεται ότι η εναλλακτική αναλογία αρρένων/θηλέων είναι συντηρητική και καλύπτει τουλάχιστον το 84 % των πραγματικών αναλογιών αρρένων/θηλέων σε δείγμα τουλάχιστον 100 αντιπροσωπευτικών πτήσεων.
6. Οι μέσες τιμές μάζας που προκύπτουν στρογγυλοποιούνται στον πλησιέστερο ακέραιο αριθμό σε kg. Οι τιμές μάζας των ελεγμένων αποσκευών στρογγυλοποιούνται στον πλησιέστερο αριθμό 0,5 kg, ανάλογα με την περίπτωση.

Προσάρτημα 1 της OPS 1.625

Έγγραφο τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης

α) Έγγραφο τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης

1. Περιεχόμενα

i) Τα έγγραφα τεκμηρίωσης μάζας και ζυγοστάθμισης πρέπει να περιλαμβάνουν τις ακόλουθες πληροφορίες:

- A) τη νηολόγηση και τον τύπο του αεροπλάνου·
- B) το διακριτικό αριθμό πτήσης και την ημερομηνία·
- Γ) τα στοιχεία ταυτότητας του κυβερνήτη·
- Δ) τα στοιχεία ταυτότητας του ατόμου που συνέταξε το έγγραφο·
- E) τη συνολική μάζα πτητικής λειτουργίας και το αντίστοιχο KB του αεροπλάνου·
- ΣΤ) τη μάζα καυσίμου κατά την απογείωση και τη μάζα καυσίμου του ταξιδιού·
- Z) τη μάζα των αναλώσιμων, εκτός από το καύσιμο·
- H) τις συνιστώσες του φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των επιβατών, των αποσκευών, του φορτίου ναύλου και του έρματος·
- Θ) τη μάζα απογείωσης, τη μάζα προσγείωσης και τη μάζα χωρίς καύσιμο·
- I) την κατανομή φορτίου·
- ΙΑ) τις εφαρμοζόμενες θέσεις KB του αεροπλάνου· και
- ΙΒ) τις οριακές τιμές μάζας και KB.

ii) Ο αερομεταφορέας μπορεί να παραλείψει ορισμένα από τα ανωτέρω στοιχεία από την έγγραφη τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης, εφόσον έχει χορηγηθεί σχετική έγκριση από την Αρχή.

2. Αλλαγή τελευταίας στιγμής. Οποιαδήποτε αλλαγή τελευταίας στιγμής μετά από τη συμπλήρωση της έγγραφης τεκμηρίωσης μάζας και ζυγοστάθμισης πρέπει να ανακοινώνεται στον κυβερνήτη και να καταγράφεται στα έγγραφα τεκμηρίωσης μάζας και ζυγοστάθμισης. Η μέγιστη επιτρεπόμενη αλλαγή του αριθμού των επιβατών ή του φορτίου χειρός, που είναι αποδεκτές ως αλλαγές τελευταίας στιγμής, πρέπει να καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας. Αν γίνει υπέρβαση αυτού του αριθμού, πρέπει να συντάσσονται νέα έγγραφα τεκμηρίωσης μάζας και ζυγοστάθμισης.

- β) Ηλεκτρονικά υπολογιστικά συστήματα. Στις περιπτώσεις όπου τα έγγραφα τεκμηρίωσης μάζας και ζυγοστάθμισης παράγονται μέσω ηλεκτρονικού υπολογιστικού συστήματος, ο αερομεταφορέας πρέπει να επαληθεύει την ορθότητα των παραγόμενων στοιχείων. Πρέπει να δημιουργήσει σύστημα για να ελέγχει ότι οι τροποποιήσεις στα δεδομένα τροφοδοσίας του συστήματος, ενσωματώνονται κατάλληλα στο σύστημα και ότι το σύστημα λειτουργεί σωστά σε συνεχή βάση, επαληθεύοντας τα παραγόμενα στοιχεία ανά χρονικά διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τους έξι μήνες.
- γ) Συστήματα υπολογισμού μάζας και ζυγοστάθμισης επί του αεροπλάνου. Ο αερομεταφορέας πρέπει να λάβει έγκριση της Αρχής, αν επιθυμεί να χρησιμοποιήσει ηλεκτρονικό σύστημα υπολογισμού μάζας και ζυγοστάθμισης, το οποίο βρίσκεται επί του αεροπλάνου, ως κύρια πηγή διεκπεραίωσης του υπολογισμού.
- δ) Ζεύξη δεδομένων (DataLink). Όταν τα έγγραφα τεκμηρίωσης μάζας και ζυγοστάθμισης διαβιβάζονται στα αεροπλάνα με ηλεκτρονική μορφή, πρέπει να υπάρχει στο έδαφος ένα αντίγραφο του τελικού εγγράφου τεκμηρίωσης μάζας και ζυγοστάθμισης, όπως αυτό έγινε δεκτό από τον κυβερνήτη.

ΤΜΗΜΑ ΙΑ

ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

OPS 1.630

Γενική εισαγωγή

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ουδεμία πτήση εκτελείται, εκτός εάν τα όργανα και ο εξοπλισμός που απαιτούνται, σύμφωνα με το παρόν τμήμα:
1. είναι εγκεκριμένα, εκτός της περίπτωσης που καθορίζεται στο στοιχείο γ), και έχουν εγκατασταθεί σύμφωνα με τις ισχύουσες σχετικά απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων και των ελάχιστων προτύπων επιδόσεων και των απαιτήσεων πτητικής λειτουργίας και πτητικής ικανότητας·
 2. βρίσκονται σε κατάσταση συνεχούς επιχειρησιακής ετοιμότητας για το είδος της πτητικής λειτουργίας που εκτελείται, με την επιφύλαξη των όσων ορίζονται στον πίνακα ελάχιστου εξοπλισμού (ΠΕΕ) (παραπομπή στην OPS 1.030).
- β) Τα ελάχιστα πρότυπα επιδόσεων των οργάνων και του εξοπλισμού είναι εκείνα που καθορίζονται στις ισχύουσες ευρωπαϊκές οδηγίες τεχνικών προτύπων [ΕΟΤΠ (ETSO)], όπως παρατίθενται στις ισχύουσες προδιαγραφές για τις ευρωπαϊκές οδηγίες τεχνικών προτύπων (CS-TSO), εκτός εάν καθορίζονται διαφορετικά πρότυπα επιδόσεων στους κώδικες πτητικής λειτουργίας ή πτητικής ικανότητας. Όργανα και εξοπλισμός τα οποία, κατά την ημερομηνία εφαρμογής της OPS, συμμορφώνονται με διαφορετικές προδιαγραφές σχεδιασμού και επιδόσεων από εκείνες των [ΕΟΤΠ (ETSO)], μπορούν να παραμείνουν σε χρήση, ή να εγκατασταθούν, εκτός εάν καθορίζονται πρόσθετες απαιτήσεις στο παρόν τμήμα. Τα όργανα και ο εξοπλισμός που έχουν ήδη εγκριθεί δεν απαιτείται να συμμορφώνονται με αναθεωρημένη [ΕΟΤΠ (ETSO)] ή αναθεωρημένη προδιαγραφή, η οποία είναι διαφορετική από μια [ΕΟΤΠ (ETSO)], εκτός εάν καθορίζεται απαίτηση με αναδρομική ισχύ.
- γ) Για τα ακόλουθα είδη δεν απαιτείται έγκριση εξοπλισμού:
1. ηλεκτρικές ασφάλειες κατά την OPS 1.635·
 2. ηλεκτρικοί φανοί κατά την OPS 1.640, στοιχείο α) σημείο 4·
 3. ακριβές ρολόι, κατά την OPS 1.650 στοιχείο β) και OPS 1.652 στοιχείο β)·
 4. υποδοχή χάρτη, κατά την OPS 1.652 στοιχείο ιδ)·
 5. κυτία πρώτων βοηθειών, κατά την OPS 1.745·
 6. κυτίο με ιατρικά είδη έκτακτης ανάγκης, κατά την OPS 1.755·
 7. μεγάφωνα, κατά την OPS 1.810·
 8. σωστικά μέσα και σήματα με φωτοβολίδες, κατά την OPS 1.835 στοιχεία α) και γ)· και
 9. άγκυρες θαλάσσης και εξοπλισμός πρόσδεσης, αγκυροβόλησης ή ελιγμών υδροπλάνων και αμφιβίων αεροπλάνων στο νερό, κατά την OPS 1.840.
- δ) Εάν μέλος του πληρώματος πτήσης πρέπει, κατά τη διάρκεια της πτήσης και από τη θέση του, να χρησιμοποιήσει τον εξοπλισμό, πρέπει να είναι εύκολος ο χειρισμός του από αυτή τη θέση. Όταν περισσότερα από ένα μέλη του πληρώματος πτήσης πρέπει να 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.
- ε) Τα όργανα που χρησιμοποιούνται από οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος πτήσης είναι τοποθετημένα με τέτοιο 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. Όταν απαιτείται η λειτουργία ενός μόνο οργάνου σε αεροπλάνο, του οποίου η πτητική λειτουργία εκτελείται από περισσότερα από ένα μέλη του πληρώματος πτήσης, αυτό πρέπει να τοποθετείται έτσι ώστε το όργανο να είναι ορατό από κάθε ενδεδειγμένη θέση του πληρώματος πτήσης.

OPS 1.635

Μηχανισμοί προστασίας κυκλώματος

Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση αεροπλάνου στο οποίο χρησιμοποιούνται ηλεκτρικές ασφάλειες, εκτός εάν υπάρχουν εφεδρικές ασφάλειες, οι οποίες μπορούν να χρησιμοποιηθούν κατά την πτήση, ο αριθμός των οποίων είναι τουλάχιστον ίσος με το 10 % του αριθμού των ασφαλειών κάθε κατηγορίας ή τρεις ασφάλειες από κάθε κατηγορία, ανάλογα ποιος από τους δύο είναι μεγαλύτερος.

OPS 1.640

Φώτα πτητικής λειτουργίας αεροπλάνου

Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση αεροπλάνου, από τον αερομεταφορέα, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με:

α) Για πτήση ημέρας:

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. ηλεκτρικό φανάρι για κάθε απαιτούμενο μέλος πληρώματος, ο οποίος είναι εύκολα προσίτος από τα μέλη του πληρώματος, όταν αυτά κάθονται στις καθορισμένες θέσεις τους.

β) Για νυκτερινή πτήση, εκτός του εξοπλισμού που καθορίζεται στο ανωτέρω στοιχείο α):

1. φώτα πλοήγησης/θέσης· και
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 είναι υδροπλάνο ή αμφίβιο αεροπλάνο.

OPS 1.645

Καθαριστήρες αλεξήνεμου

Απαγορεύεται η εκμετάλλευση αεροπλάνου με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5 700 kg, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με καθαριστήρα αλεξήνεμου σε κάθε θέση χειριστή ή με αντίστοιχο μέσο, ώστε να διατηρείται καθαρό από υετό μέρος του αλεξήνεμου.

OPS 1.650

“Πτήσεις εξ όψεως” (VFR) κατά την ημέρα — Όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός

Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση αεροπλάνου κατά τη διάρκεια της ημέρας, σύμφωνα με τους κανόνες “πτήσεων εξ όψεως” (VFR), εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με τα όργανα πτήσης και πλοήγησης και τον σχετικό εξοπλισμό και, κατά περίπτωση, πληρούνται οι εξής συνθήκες:

- α) μαγνητική πυξίδα·
- β) ακριβές ρολόι που δείχνει τον χρόνο σε ώρες, λεπτά και δευτερόλεπτα·
- γ) υψόμετρο ευαίσθητο στην πίεση, βαθμονομημένο σε ft, με ρύθμιση υποκλίμακας, βαθμονομημένη σε hectopascals/millibars, το οποίο είναι ρυθμιζόμενο για κάθε βαρομετρική πίεση που ενδέχεται να επικρατήσει κατά τη διάρκεια της πτήσης·
- δ) ενδείκτη ταχύτητας αέρα, βαθμονομημένο σε κόμβους (knots)·
- ε) ενδείκτη κατακόρυφης ταχύτητας·
- στ) ενδείκτη στροφών και κλίσεων ή συντονιστή στροφών με ενσωματωμένο ενδείκτη κλίσεων·
- ζ) ενδείκτη στάσης·
- η) σταθεροποιημένο ενδείκτη κατεύθυνσης· και
- θ) μέσο ένδειξης, στο θάλαμο του πληρώματος πτήσης, της εξωτερικής θερμοκρασίας αέρα, βαθμονομημένο σε βαθμούς Κελσίου·

- ι) για πτήσεις που δεν υπερβαίνουν τα 60 λεπτά σε διάρκεια, οι οποίες απογειώνονται και προσγειώνονται στο ίδιο αεροδρόμιο, και οι οποίες παραμένουν εντός 50 ναυτικών μιλίων από αυτό το αεροδρόμιο, όλα τα όργανα που καθορίζονται στα στοιχεία στ), ζ) και η), ανωτέρω, και στο στοιχείο ια) σημείο 4, στοιχείο ια) σημείο 5, και στοιχείο ια) σημείο 6, κατωτέρω, μπορούν να αντικατασταθούν είτε από ενδείκτη στροφών και κλίσεων, είτε από συντονιστή στροφών με ενσωματωμένο ενδείκτη κλίσεων, είτε από έναν ενδείκτη στάσης και έναν ενδείκτη κλίσεων·
- ια) οποτεδήποτε απαιτούνται δύο χειριστές, η θέση του δεύτερου χειριστή πρέπει να διαθέτει τα ακόλουθα ξεχωριστά όργανα:
1. υψόμετρο ευαίσθητο στην πίεση, βαθμονομημένο σε ft, με ρύθμιση υποκλίμακας, βαθμονομημένη σε hectopascals/millibars, το οποίο είναι ρυθμιζόμενο για κάθε βαρομετρική πίεση που ενδέχεται να επικρατήσει κατά τη διάρκεια της πτήσης·
 2. ενδείκτη ταχύτητας αέρα, βαθμονομημένο σε κόμβους (knots)·
 3. ενδείκτη κατακόρυφης ταχύτητας·
 4. ενδείκτη στροφών και κλίσεων ή συντονιστή στροφών με ενσωματωμένο ενδείκτη κλίσεων·
 5. ενδείκτη στάσης· και
 6. σταθεροποιημένο ενδείκτη κατεύθυνσης·
- ιβ) κάθε σύστημα ένδειξης ταχύτητας αέρα πρέπει να είναι εφοδιασμένο με θερμαινόμενο σωλήνα pitot ή με ισοδύναμο μέσο, για την αποφυγή δυσλειτουργίας λόγω συμπύκνωσης ή λόγω παγοποίησης για:
1. αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5 700 kg ή με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών για περισσότερες από εννέα θέσεις·
 2. αεροπλάνα για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας την 1η Απριλίου 1999 ή αργότερα·
- ιγ) στις περιπτώσεις που απαιτούνται διπλά όργανα, η απαίτηση περιλαμβάνει ξεχωριστές ενδείξεις για κάθε χειριστή και ξεχωριστούς επιλογείς ή άλλο σχετικό εξοπλισμό, όπου είναι απαραίτητο·
- ιδ) όλα τα αεροπλάνα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με μέσα που δείχνουν πότε δεν παρέχεται επαρκής ισχύς στα απαιτούμενα όργανα πτήσης·
- ιε) όλα τα αεροπλάνα με περιορισμούς συμπεριφοράς, που δεν γίνονται εμφανείς με άλλο τρόπο από τους απαιτούμενους ενδείκτες ταχύτητας αέρα, είναι εφοδιασμένα με έναν ενδείκτη αριθμού Mach σε κάθε θέση χειριστή·
- ιστ) ο αερομεταφορέας δεν εκτελεί λειτουργίες VFR την ημέρα, εκτός εάν το αεροπλάνο είναι εξοπλισμένο με διάταξη ακουστικών κεφαλής και μικροφώνου τύπου προβόλου ή ισοδύναμη διάταξη για κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης που βρίσκεται σε υπηρεσία στο θάλαμο διακυβέρνησης.

OPS 1.652

“Πτήσεις με όργανα” (IFR) ή νυκτερινές πτήσεις — Όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός

Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση αεροπλάνου σύμφωνα με τους κανόνες “πτήσεων με όργανα” (IFR) ή κατά τη νύκτα, σύμφωνα με τους κανόνες “πτήσεων εξ όψεως” (VFR), εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με τα όργανα πτήσης και πλοήγησης και τον σχετικό εξοπλισμό και, κατά περίπτωση, με τις εξής συνθήκες:

- α) μαγνητική πυξίδα·
- β) ακριβές ρολόι που δείχνει το χρόνο σε ώρες, λεπτά και δευτερόλεπτα·
- γ) δύο υψόμετρα ευαίσθητα στην πίεση, βαθμονομημένα σε ft, με ρυθμίσεις υποκλίμακας, βαθμονομημένες σε hectopascals/millibars, τα οποία είναι ρυθμιζόμενα για κάθε βαρομετρική πίεση που ενδέχεται να επικρατήσει κατά τη διάρκεια της πτήσης. Τα εν λόγω υψόμετρα πρέπει να έχουν μετρητή με ψηφιακή ένδειξη και με δεικτη, ή ισοδύναμη παρουσίαση·
- δ) σύστημα ένδειξης ταχύτητας του αέρα με θερμαινόμενο σωλήνα pitot ή άλλο ισοδύναμο μέσο για την αποφυγή δυσλειτουργίας λόγω συμπύκνωσης ή παγοποίησης, συμπεριλαμβανομένου και προειδοποιητικού ενδείκτη αστοχίας του θερμαντήρα pitot. Η απαίτηση για προειδοποιητικό ενδείκτη αστοχίας του θερμαντήρα pitot δεν εφαρμόζεται για εκείνα τα αεροπλάνα με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για εννέα ή λιγότερες θέσεις επιβατών ή με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης 5 700 kg ή μικρότερη και για τα οποία έχει εκδοθεί ιδιαίτερο πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας πριν από την 1η Απριλίου 1998·

- ε) ενδείκτη κατακόρυφης ταχύτητας·
- στ) ενδείκτη στροφών και κλίσεων·
- ζ) ενδείκτη στάσης·
- η) σταθεροποιημένο ενδείκτη κατεύθυνσης·
- θ) μέσο ένδειξης, στο θάλαμο του πληρώματος πτήσης, της εξωτερικής θερμοκρασίας αέρα, βαθμονομημένο σε βαθμούς Κελσίου· και
- ι) δύο ανεξάρτητα συστήματα στατικής πίεσης, εκτός της περίπτωσης ελικοφόρων αεροσκαφών με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης 5 700 kg ή μικρότερη, όπου επιτρέπεται ένα σύστημα στατικής πίεσης και μία εναλλακτική πηγή στατικής πίεσης·
- ια) οποτεδήποτε απαιτούνται δύο χειριστές, η θέση του δεύτερου χειριστή πρέπει να διαθέτει τα ακόλουθα ξεχωριστά όργανα:
1. υψόμετρο ευαίσθητο στην πίεση, βαθμονομημένο σε ft, με ρύθμιση υποκλίμακας, βαθμονομημένη σε hectopascals/millibars, το οποίο είναι ρυθμιζόμενο για κάθε βαρομετρική πίεση που ενδέχεται να επικρατήσει κατά τη διάρκεια της πτήσης και μπορεί να είναι ένα από τα δύο υψόμετρα που απαιτούνται βάσει του στοιχείου γ) πιο πάνω. Τα εν λόγω υψόμετρα πρέπει να έχουν μετρητή με ψηφιακή ένδειξη και με δείκτη, ή ισοδύναμη παρουσίαση.
 2. σύστημα ένδειξης ταχύτητας του αέρα με θερμαινόμενο σωλήνα pitot ή άλλο ισοδύναμο μέσο για την αποφυγή δυσλειτουργίας λόγω συμπύκνωσης ή πάγου, συμπεριλαμβανομένου και προειδοποιητικού δείκτη αστοχίας του θερμαντήρα pitot. Η απαίτηση για προειδοποιητικό δείκτη αστοχίας του θερμαντήρα pitot δεν εφαρμόζεται για εκείνα τα αεροπλάνα με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για εννέα ή λιγότερες θέσεις επιβατών ή με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης 5 700 kg ή μικρότερη και για τα οποία έχει εκδοθεί ιδιαίτερο πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας πριν από την 1η Απριλίου 1998.
 3. δείκτη κατακόρυφης ταχύτητας·
 4. δείκτη στροφών και κλίσεων·
 5. δείκτη στάσης· και
 6. σταθεροποιημένο δείκτη κατεύθυνσης·
- ιβ) τα αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5 700 kg ή με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από εννέα θέσεις επιβατών πρέπει να είναι εξοπλισμένα με πρόσθετο δείκτη στάσης σε αναμονή (τεχνητό ορίζοντα), που είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί από οποιαδήποτε θέση χειριστή, ο οποίος:
1. τροφοδοτείται συνεχώς με ηλεκτρικό ρεύμα κατά τη διάρκεια της κανονικής λειτουργίας και, μετά από ολική βλάβη του κανονικού συστήματος παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος, τροφοδοτείται από πηγή που είναι ανεξάρτητη από το κανονικό σύστημα παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος·
 2. λειτουργεί με αξιοπιστία για τουλάχιστον 30 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. λειτουργεί ανεξάρτητα από οποιοδήποτε άλλο σύστημα ένδειξης στάσης·
 4. τίθεται αυτόματα σε λειτουργία, αμέσως μετά την ολική βλάβη του κανονικού συστήματος παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος· και
 5. φωτίζεται κατάλληλα κατά τη διάρκεια όλων των φάσεων της πτητικής λειτουργίας,
- εκτός της περίπτωσης αεροπλάνων με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης 5 700 kg ή μικρότερη, που είναι ήδη νηολογημένα σε ένα κράτος μέλος την 1η Απριλίου 1995, και είναι εφοδιασμένα με ενδείκτη στάσης σε αναμονή στο αριστερό τμήμα του πίνακα οργάνων·
- ιγ) για τη συμμόρφωση με το στοιχείο ιβ) ανωτέρω, πρέπει να καθίσταται με σαφήνεια εμφανές στο πλήρωμα πτήσης πότε ο ενδείκτης στάσης σε αναμονή, που απαιτείται από τις διατάξεις του εν λόγω στοιχείου, λειτουργεί τροφοδοτούμενος από την ισχύ ανάγκης. Όπου ο ενδείκτης στάσης σε αναμονή έχει τη δική του ιδιαίτερη παροχή, πρέπει να υπάρχει σχετική ένδειξη, είτε στο ίδιο το όργανο είτε στον πίνακα οργάνων, για το πότε χρησιμοποιείται η παροχή αυτή·
- ιδ) υποδοχή χάρτη, σε θέση που επιτρέπει την εύκολη ανάγνωσή του και η οποία μπορεί να φωτιστεί κατά τη διάρκεια νυκτερινών επιχειρήσεων·
- ιε) εάν το σύστημα ένδειξης στάσης σε αναμονή είναι πιστοποιημένο σύμφωνα με τις CS 25.1303 στοιχείο β) σημείο 4 ή ισοδύναμες διατάξεις, τότε οι ενδείκτες στροφών και κλίσεων μπορούν να αντικατασταθούν από ενδείκτες κλίσεων·
- ιστ) όπου απαιτούνται διπλά όργανα, η απαίτηση περιλαμβάνει ξεχωριστές ενδείξεις για κάθε χειριστή και ατομικοί επιλογείς ή άλλο σχετικό εξοπλισμό αναλόγως της περίπτωσης·

- ιζ) όλα τα αεροπλάνα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με μέσα που δείχνουν πότε δεν παρέχεται επαρκής ισχύς στα απαιτούμενα όργανα πτήσης· και
- ιη) όλα τα αεροπλάνα με περιορισμούς συμπίεστικότητας, που δεν γίνονται εμφανείς με άλλο τρόπο από τους απαιτούμενους ενδείκτες ταχύτητας αέρα, είναι εφοδιασμένα με ένα ενδείκτη αριθμού Mach σε κάθε θέση χειριστή.
- ιδ) ο αερομεταφορέας εκτελεί πτήση με όργανα ή πτητικές λειτουργίες κατά τη διάρκεια της νύχτας μόνον εφόσον το αεροπλάνο είναι εξοπλισμένο με διάταξη ακουστικών κεφαλής και μικροφώνου τύπου προβόλου ή ισοδύναμη διάταξη για κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης που βρίσκεται σε υπηρεσία στο θάλαμο διακυβέρνησης και με διακόπτη μετάδοσης στα χειριστήρια πτήσης για κάθε απαιτούμενο χειριστή.

OPS 1.655

Πρόσθετος εξοπλισμός για πτητική λειτουργία με ένα χειριστή σε “πτήση με όργανα” (IFR) ή κατά τη νύκτα

Ο αερομεταφορέας απαγορεύεται να εκτελεί πτητική λειτουργία με ένα χειριστή σε “πτήση με όργανα” (IFR), εκτός εάν το αεροπλάνο είναι εφοδιασμένο με αυτόματο πιλότο, που έχει τουλάχιστον τρόπο κράτησης του ύψους και της πορείας.

OPS 1.660

Σύστημα συναγερμού ύψους

- α) Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση, από τον αερομεταφορέα, στροβιλοελικοφόρου αεροπλάνου, που έχει μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5 700 kg ή μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από εννέα θέσεις επιβατών, ή αεροπλάνου με στροβιλοκινητήρες αντίδρασης, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με σύστημα συναγερμού ύψους, ικανό:

1. να προειδοποιεί το πλήρωμα πτήσης για την προσέγγιση σε προεπιλεγμένο ύψος, και
2. να προειδοποιεί το πλήρωμα πτήσης, τουλάχιστον με ένα ακουστικό σήμα, για την παρέκκλιση άνω ή κάτω από προεπιλεγμένο ύψος,

εκτός της περίπτωσης αεροπλάνων με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης 5 700 kg ή μικρότερη, τα οποία έχουν μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από εννέα θέσεις επιβατών και για τα οποία έχει εκδοθεί για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας πριν από την 1η Απριλίου 1972 και είναι ήδη νηολογημένα σε ένα κράτος μέλος την 1η Απριλίου 1995.

OPS 1.665

Σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους και σύστημα προειδοποίησης εντοπισμού εδάφους

- α) Ο αερομεταφορέας θέτει σε λειτουργία στροβιλοκίνητο αεροπλάνο με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5 700 kg ή μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από εννέα θέσεις επιβατών, μόνο εάν είναι εξοπλισμένο με σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους που να περιλαμβάνει λειτουργία πρόβλεψης και προειδοποίησης για κίνδυνο στο έδαφος (σύστημα εντοπισμού εδάφους και προειδοποίησης — TAWS).
- β) Το σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους, πρέπει αυτόματα να προειδοποιεί έγκαιρα και με σαφή τρόπο, μέσω ακουστικών σημάτων, τα οποία μπορούν να συμπληρωθούν με οπτικά σήματα, το πλήρωμα πτήσης για το βαθμό βύθισης, την προσέγγιση του εδάφους, την απώλεια ύψους μετά την απογείωση ή την επανακύκλωση, τη λανθασμένη διαμόρφωση προσγείωσης και την παρέκκλιση ίχνους καθόδου προς τα κάτω.
- γ) Το σύστημα εντοπισμού εδάφους και προειδοποίησης πρέπει να προειδοποιεί αυτομάτως το πλήρωμα πτήσης, με οπτικά και ακουστικά σήματα και σε οθόνη εντοπισμού εδάφους, κατά τρόπον ώστε να του παρέχεται επαρκής χρόνος προκειμένου να αποφευχθεί περιστατικά πρόσκρουσης στο έδαφος ελεγχόμενης πτήσης και να έχει δυνατότητα ανίχνευσης προς τα εμπρός και κατώτατου ύψους ασφαλείας από το έδαφος.

OPS 1.668

Εναέριο σύστημα αποφυγής σύγκρουσης (ACAS)

Ο αερομεταφορέας θέτει σε λειτουργία στροβιλοκίνητο αεροπλάνο με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5 700 kg ή μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 19 θέσεις επιβατών, μόνο εάν είναι εξοπλισμένο με εναέριο σύστημα αποφυγής σύγκρουσης, με ελάχιστο επίπεδο επιδόσεων τουλάχιστον ACAS II.

OPS 1.670

Εναέριος εξοπλισμός ραντάρ καιρού

- α) Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση από τον αερομεταφορέα:
1. αεροπλάνου με θάλαμο συμπίεσης· ή
 2. αεροπλάνου χωρίς θάλαμο συμπίεσης, το οποίο έχει μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5 700 kg· ή
 3. αεροπλάνου χωρίς θάλαμο συμπίεσης με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από εννέα θέσεις επιβατών, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με εναέριο εξοπλισμό ραντάρ καιρού οποτεδήποτε το αεροπλάνο εκτελεί πτητική λειτουργία τη νύκτα ή σε ενόργανες μετεωρολογικές συνθήκες σε περιοχές όπου μπορούν να αναμένονται κατά την πορεία καταιγίδες ή άλλες ενδεχομένως επικίνδυνες καιρικές συνθήκες, οι οποίες θεωρούνται ανιχνεύσιμες από το εναέριο ραντάρ καιρού.
- β) Για τα ελικοφόρα αεροπλάνα με θάλαμο συμπίεσης, που έχουν μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μικρότερη από 5 700 kg με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για λιγότερες από εννέα θέσεις επιβατών, ο εναέριος εξοπλισμός ραντάρ καιρού μπορεί να αντικατασταθεί από άλλου είδους εξοπλισμό, που είναι ικανός να ανιχνεύει καταιγίδες και άλλες ενδεχομένως επικίνδυνες καιρικές συνθήκες, οι οποίες θεωρούνται ανιχνεύσιμες από τον εναέριο εξοπλισμό ραντάρ καιρού, με την προϋπόθεση της έγκρισης από την Αρχή.

OPS 1.675

Εξοπλισμός για πτητική εκμετάλλευση σε συνθήκες παγοποίησης

- α) Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση αεροπλάνου, από τον αερομεταφορέα, σε αναμενόμενες ή πραγματικές συνθήκες παγοποίησης, εκτός εάν αυτό είναι πιστοποιημένο και εξοπλισμένο για να λειτουργεί σε συνθήκες παγοποίησης.
- β) Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση αεροπλάνου, από τον αερομεταφορέα, σε αναμενόμενες ή πραγματικές συνθήκες παγοποίησης, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με κατάλληλο μέσο φωτισμού ή ανίχνευσης του σχηματισμού πάγου. Ο φωτισμός που χρησιμοποιείται πρέπει να είναι τέτοιου τύπου ώστε να μην προκαλεί λάμψη ή αντανάκλαση που θα μπορούσε να δυσχεραίνει τα μέλη του πληρώματος κατά την άσκηση των καθηκόντων τους.

OPS 1.680

Εξοπλισμός ανίχνευσης κοσμικής ακτινοβολίας

Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι τα αεροπλάνα που προορίζονται να λειτουργούν σε ύψος άνω των 15 000 m (49 000 ft) είναι εξοπλισμένα με όργανο μέτρησης και συνεχούς ένδειξης της αναλογίας δόσης της συνολικής κοσμικής ακτινοβολίας που δέχονται (δηλαδή του συνόλου της ακτινοβολίας λόγω ιονισμού και νετρονίων γαλαξιακής και ηλιακής προέλευσης) και της αθροιστικής δόσης για κάθε πτήση.

OPS 1.685

Σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος πτήσης

Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση αεροπλάνου, από τον αερομεταφορέα, το οποίο απαιτεί πλήρωμα πτήσης με περισσότερα από ένα μέλη, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος πτήσης, συμπεριλαμβανομένων ακουστικών και μικροφώνων, που δεν είναι του τύπου που κρατούνται με το χέρι, για χρήση από όλα τα μέλη του πληρώματος πτήσης.

OPS 1.690

Σύστημα ενδοεπικοινωνίας μελών πληρώματος

- α) Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση αεροπλάνου, από τον αερομεταφορέα, με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 15 000 kg ή με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 19 θέσεις επιβατών, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με σύστημα ενδοεπικοινωνίας των μελών του πληρώματος, με εξαίρεση τα αεροπλάνα για τα οποία είχε εκδοθεί για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας πριν από την 1η Απριλίου 1965 και τα οποία ήταν ήδη νηολογημένα σε ένα κράτος μέλος την 1η Απριλίου 1995.
- β) Το σύστημα ενδοεπικοινωνίας των μελών του πληρώματος που απαιτείται σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο πρέπει να:
1. λειτουργεί ανεξάρτητα από το σύστημα αναγγελιών κοινού, εκτός από τις συσκευές χειρός, τα ακουστικά, τα μικρόφωνα, τους διακόπτες επιλογής και τις συσκευές σημάτων·

2. παρέχει έναν αμφίδρομο τρόπο επικοινωνίας μεταξύ του θαλάμου πληρώματος πτήσης και:
 - i) κάθε διαμερίσματος επιβατών·
 - ii) κάθε χώρου εστίασεως (κουζίνας) που δεν βρίσκεται στο επίπεδο των θαλάμων των επιβατών· και
 - iii) κάθε απομακρυσμένου θαλάμου πληρώματος που δεν βρίσκεται στο θάλαμο επιβατών και δεν είναι εύκολα προσπελάσιμος από το θάλαμο επιβατών·
3. είναι εύκολα προσιτός για χρήση από κάθε απαιτούμενη θέση πληρώματος πτήσης στο θάλαμο πληρώματος πτήσης·
4. είναι εύκολα προσιτός για χρήση στις απαιτούμενες θέσεις των μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών, κοντά σε κάθε μεμονωμένο ή σε κάθε ζεύγος εξόδων κινδύνου στο επίπεδο του δαπέδου·
5. διαθέτει σύστημα προειδοποίησης με ενσωματωμένα ηχητικά ή οπτικά σήματα για χρήση από τα μέλη του πληρώματος πτήσης για την προειδοποίηση του πληρώματος θαλάμου επιβατών και για χρήση από τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών για την προειδοποίηση του πληρώματος πτήσης·
6. διαθέτει κατάλληλο σύστημα, ώστε ο καλούμενος να μπορεί να προσδιορίσει εάν πρόκειται για κανονική κλήση ή για κλήση έκτακτης ανάγκης· και
7. παρέχει στο έδαφος σύστημα αμφίδρομης επικοινωνίας μεταξύ του προσωπικού εδάφους και τουλάχιστον δύο μελών του πληρώματος πτήσης.

OPS 1.695

Σύστημα αναγγελιών κοινού

- a) Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση αεροπλάνου, από τον αερομεταφορέα, το οποίο έχει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 19 θέσεις επιβατών, εκτός εάν είναι εγκαταστημένο σύστημα αναγγελιών κοινού.
- β) Το σύστημα αναγγελιών κοινού, που απαιτείται από την παρούσα παράγραφο, πρέπει να:
 1. λειτουργεί ανεξάρτητα από τα συστήματα ενδοεπικοινωνίας, εκτός από τις συσκευές χειρός, τα ακουστικά, τα μικρόφωνα, τους διακόπτες επιλογής και τις συσκευές σημάτων·
 2. είναι εύκολα προσιτό για άμεση χρήση από κάθε απαιτούμενη θέση μέλους πληρώματος πτήσης·
 3. για κάθε απαιτούμενη έξοδο κινδύνου των επιβατών στο επίπεδο του δαπέδου, με προσκείμενο κάθισμα πληρώματος θαλάμου επιβατών, το σύστημα πρέπει να διαθέτει μικρόφωνο που είναι εύκολα προσιτό στο καθήμενο μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών, εκτός από την περίπτωση που ένα μικρόφωνο ενδέχεται να εξυπηρετεί περισσότερες από μία εξόδους, με την προϋπόθεση ότι η προσέγγιση των εξόδων επιτρέπει τη μη υποβοηθούμενη προφορική επικοινωνία μεταξύ των καθήμενων μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών·
 4. μπορεί να τεθεί σε λειτουργία μέσα σε δέκα δευτερόλεπτα από ένα μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών σε καθέμία από τις θέσεις του διαμερίσματος, από τις οποίες η χρήση του είναι προσιτή· και
 5. ακούγεται ευχερώς και κατανοητά σε όλες τις θέσεις επιβατών, τις τουαλέτες καθώς και τις θέσεις και σταθμούς εργασίας του πληρώματος θαλάμου επιβατών.

OPS 1.700

Καταγραφείς συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης — 1

- a) Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου για το οποίο εκδόθηκε για πρώτη φορά ιδιαίτερο πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας την ή μετά την 1η Απριλίου 1998 και το οποίο:
 1. είναι πολυκινητήριο στροβιλοφόρο και έχει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από εννέα θέσεις επιβατών· ή
 2. έχει μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5 700 kg,εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με καταγραφέα συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης ο οποίος, με αναφορά σε κλίμακα χρόνου, καταγράφει:
 - i) συνομιλίες που εκπέμπονται από ή λαμβάνονται στο θάλαμο διακυβέρνησης από τον ασύρματο·
 - ii) το ακουστικό περιβάλλον του θαλάμου διακυβέρνησης, συμπεριλαμβανομένων, χωρίς διακοπή, και των ακουστικών σημάτων που λαμβάνονται από κάθε χρησιμοποιούμενο σταθερό μικρόφωνο με προέκταση και μικρόφωνο εφορμωμένο σε προσωπίδα·

- iii) συνομιλίες των μελών του πληρώματος πτήσης στο θάλαμο διακυβέρνησης, όταν χρησιμοποιούν το σύστημα ενδοεπικοινωνίας του αεροπλάνου·
 - iv) ηχητικά ή ακουστικά σήματα για την αναγνώριση των βοηθημάτων αεροναυτιλίας ή προσέγγισης, τα οποία λαμβάνονται από ένα ακουστικό ή μεγάφωνο, και
 - v) συνομιλίες των μελών του πληρώματος πτήσης στο θάλαμο διακυβέρνησης, όταν χρησιμοποιούν το σύστημα αναγγελιών κοινού, εάν είναι εγκατεστημένο.
- β) Ο καταγραφέας συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των δύο τελευταίων ωρών της λειτουργίας του, εξαιρουμένης της περίπτωσης των αεροπλάνων με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης έως 5 700 kg, όπου αυτή η περίοδος μπορεί να μειωθεί στα 30 λεπτά.
- γ) Ο καταγραφέας συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης πρέπει να αρχίζει αυτόματα να καταγράφει πριν το αεροπλάνο κινηθεί με δική του ισχύ και να συνεχίζει να καταγράφει έως τη διακοπή της πτήσης, όταν το αεροπλάνο δεν μπορεί να κινείται με τη δική του ισχύ. Επιπλέον, ανάλογα με τη διαθεσιμότητα ηλεκτρικής ισχύος, ο καταγραφέας συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης πρέπει να αρχίζει να καταγράφει όσο το δυνατόν ενωρίτερα κατά τη διάρκεια των ελέγχων στο θάλαμο διακυβέρνησης, πριν από την εκκίνηση των κινητήρων κατά την έναρξη της πτήσης έως τους ελέγχους στο θάλαμο διακυβέρνησης αμέσως μετά την κράτηση των κινητήρων στο τέλος της πτήσης.
- δ) Ο καταγραφέας συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης πρέπει να διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.

OPS 1.705

Καταγραφείς συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης — 2

- α) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από τον αερομεταφορέα, πολυκινητήριου στροβιλοφόρου αεροπλάνου για το οποίο εκδόθηκε για πρώτη φορά ιδιαίτερο πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας στο διάστημα από την 1η Ιανουαρίου 1998 έως και την 31η Μαρτίου 1998, το οποίο έχει μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης ίση ή μικρότερη από 5 700 kg και μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από εννέα θέσεις επιβατών, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με καταγραφέα συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης ο οποίος καταγράφει:
1. συνομιλίες που εκτέμονται από ή λαμβάνονται στο θάλαμο διακυβέρνησης από τον ασύρματο·
 2. το ακουστικό περιβάλλον του θαλάμου του πληρώματος πτήσης, συμπεριλαμβανομένων και, όπου είναι πρακτικά δυνατόν και χωρίς διακοπή, των ακουστικών σημάτων που λαμβάνονται από κάθε χρησιμοποιούμενο σταθερό μικρόφωνο ράβδου και μικρόφωνο μάσκας·
 3. συνομιλίες των μελών του πληρώματος πτήσης στο θάλαμο διακυβέρνησης, όταν χρησιμοποιούν το σύστημα ενδοεπικοινωνίας του αεροπλάνου·
 4. ηχητικά ή ακουστικά σήματα για την αναγνώριση των βοηθημάτων αεροναυτιλίας ή προσέγγισης, τα οποία λαμβάνονται από ένα ακουστικό ή μεγάφωνο, και
 5. συνομιλίες των μελών του πληρώματος πτήσης στο θάλαμο διακυβέρνησης, όταν χρησιμοποιούν το σύστημα αναγγελιών κοινού, εάν είναι εγκατεστημένο.
- β) Ο καταγραφέας συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια, τουλάχιστον, των 30 τελευταίων λεπτών της λειτουργίας του.
- γ) Ο καταγραφέας συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης πρέπει να αρχίζει να καταγράφει πριν το αεροπλάνο κινηθεί με δική του ισχύ και να συνεχίζει να καταγράφει έως τη διακοπή της πτήσης, όταν το αεροπλάνο δεν μπορεί να κινείται με τη δική του ισχύ. Επιπλέον, ανάλογα με τη διαθεσιμότητα της ηλεκτρικής ισχύος, ο καταγραφέας συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης πρέπει να αρχίζει να καταγράφει όσο το δυνατόν ενωρίτερα κατά τη διάρκεια των ελέγχων στο θάλαμο διακυβέρνησης, πριν από την πτήση ως τους ελέγχους στο θάλαμο διακυβέρνησης αμέσως μετά την κράτηση των κινητήρων στο τέλος της πτήσης.
- δ) Ο καταγραφέας συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης πρέπει να διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.

OPS 1.710

Καταγραφείς συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης — 3

- α) Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5 700 kg, για το οποίο εκδόθηκε για πρώτη φορά ιδιαίτερο πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας πριν από την 1η Απριλίου 1998, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με καταγραφέα συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης, ο οποίος καταγράφει:
1. συνομιλίες που εκτέμονται από ή λαμβάνονται στο θάλαμο διακυβέρνησης από τον ασύρματο·
 2. το ακουστικό περιβάλλον του θαλάμου του πληρώματος πτήσης·

3. συνομιλίες των μελών του πληρώματος πτήσης στο θάλαμο διακυβέρνησης, όταν χρησιμοποιούν το σύστημα ενδοεπικοινωνίας του αεροπλάνου·
 4. ηχητικά ή ακουστικά σήματα για την αναγνώριση των βοηθημάτων αεροναυτιλίας ή προσέγγισης, τα οποία λαμβάνονται από ένα ακουστικό ή μεγάφωνο, και
 5. συνομιλίες των μελών του πληρώματος πτήσης στο θάλαμο διακυβέρνησης, όταν χρησιμοποιούν το σύστημα αναγγελιών κοινού, εάν είναι εγκατεστημένο.
- β) Ο καταγραφέας συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια, τουλάχιστον, των 30 τελευταίων λεπτών της λειτουργίας του.
- γ) Ο καταγραφέας συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης πρέπει να αρχίζει να καταγράφει πριν το αεροπλάνο κινηθεί με δική του ισχύ και να συνεχίζει να καταγράφει έως τη διακοπή της πτήσης, όταν το αεροπλάνο δεν μπορεί να κινείται με τη δική του ισχύ.
- δ) Ο καταγραφέας συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης πρέπει να διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.

OPS 1.715

Καταγραφείς στοιχείων πτήσης — 1

(βλέπε προσάρτημα 1 της OPS 1.715)

- α) Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου για το οποίο εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας την ή μετά την 1η Απριλίου 1998, το οποίο:
1. είναι πολυκινητήριο στροβιλοφόρο και έχει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από εννέα θέσεις επιβατών· ή
 2. έχει μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5 700 kg.
- εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με καταγραφέα στοιχείων 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 στοιχείων πτήσης έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των 25 τελευταίων ωρών της λειτουργίας του, εξαιρουμένης της περίπτωσης των αεροπλάνων με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης έως 5 700 kg, όπου αυτή η περίοδος μπορεί να μειωθεί στις δύο ώρες.
- γ) Ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης πρέπει, με αναφορά σε κλίμακα χρόνου, να καταγράφει:
1. τις παραμέτρους που περιλαμβάνονται στους πίνακες A1 ή A2 του προσαρτήματος 1 της OPS 1.715, ανάλογα με την περίπτωση·
 2. για τα αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 27 000 kg, τις πρόσθετες παραμέτρους που περιλαμβάνονται στον πίνακα Β του προσαρτήματος 1 της OPS 1.715·
 3. για τα αεροπλάνα που καθορίζονται στο στοιχείο α) ανωτέρω, ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης πρέπει να καταγράφει κάθε ειδική παράμετρο που σχετίζεται με καινοτομία ή μοναδικότητα στο σχεδιασμό ή τα επιχειρησιακά χαρακτηριστικά του αεροπλάνου σύμφωνα με τα οριζόμενα από την Αρχή κατά την πιστοποίηση τύπου ή τη συμπληρωματική πιστοποίηση τύπου και
 4. για τα αεροπλάνα που είναι εξοπλισμένα με ηλεκτρονικό σύστημα απεικόνισης, τις παραμέτρους που παρατίθενται στον πίνακα Γ του προσαρτήματος 1 της OPS 1.715, εκτός του ότι, για τα αεροπλάνα για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ιδιαίτερο πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας πριν από τις 20 Αυγούστου 2002 εκείνες τις παραμέτρους για τις οποίες:
 - i) ο αισθητήρας δεν είναι διαθέσιμος, ή
 - ii) το σύστημα του αεροπλάνου ή ο εξοπλισμός που δημιουργεί τα δεδομένα χρειάζεται τροποποίηση, ή
 - iii) τα σήματα είναι ασύμβατα με το σύστημα καταγραφής,δεν χρειάζεται να καταγράφονται εάν αυτό είναι αποδεκτό από την Αρχή.

- δ) Τα στοιχεία πρέπει να προέρχονται από τα σημεία του αεροσκάφους που επιτρέπουν ακριβή συσχέτιση με τις πληροφορίες που παρουσιάζονται οπτικά στο πλήρωμα πτήσης.
- ε) Ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης πρέπει να αρχίζει αυτόματα να καταγράφει τα στοιχεία πριν το αεροπλάνο κινηθεί με δική του ισχύ και πρέπει να σταματά αυτόματα όταν το αεροπλάνο δεν μπορεί να κινείται με τη δική του ισχύ.
- στ) Ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης πρέπει να διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.
- ζ) Τα αεροπλάνα για τα οποία έχει εκδοθεί για πρώτη φορά ιδιαίτερο πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας την 1η Απριλίου 1998 ή μετά από την ημερομηνία αυτή, όχι όμως μετά την 1η Απριλίου 2001, μπορούν να μην υποχρεούνται να συμμορφώνονται με την OPS 1.715 στοιχείο γ) εάν εγκρίνονται από την Αρχή, υπό τον όρο ότι:
1. η συμμόρφωση προς την OPS 1.715 στοιχείο γ) δεν μπορεί να επιτευχθεί χωρίς σημαντική τροποποίηση των συστημάτων και του εξοπλισμού του αεροπλάνου, πέραν του συστήματος καταγραφής στοιχείων πτήσης· και
 2. το αεροπλάνο συμμορφούται προς την OPS 1.715 στοιχείο γ), εκτός του ότι η παράμετρος 15β στον πίνακα Α του προσαρτήματος 1 της OPS 1.720 δεν χρειάζεται να καταγράφεται.

OPS 1.720

Καταγραφείς στοιχείων πτήσης — 2

(βλέπε προσάρτημα 1 της OPS 1.720)

- α) Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου για το οποίο εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας από την 1η Ιουνίου 1990 έως και την 31η Μαρτίου 1998, και το οποίο έχει μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5 700 kg, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με καταγραφέα στοιχείων 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 στοιχείων πτήσης έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των 25 τελευταίων ωρών της λειτουργίας του.
- γ) Ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης πρέπει, με αναφορά σε κλίμακα χρόνου, να καταγράφει:
1. τις παραμέτρους που περιλαμβάνονται στον πίνακα Α του προσαρτήματος 1 της OPS 1.720· και
 2. για τα αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 27 000 kg, τις πρόσθετες παραμέτρους που περιλαμβάνονται στον πίνακα Β του προσαρτήματος 1 της OPS 1.720.
- δ) Για τα αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης 27 000 kg ή μικρότερη, εάν το δέχεται η Αρχή, δεν απαιτείται η καταγραφή των παραμέτρων 14 και 15β του πίνακα Α του προσαρτήματος 1 της OPS 1.720, εφόσον πληρούνται οιοσδήποτε από τους ακόλουθους όρους:
1. ο αισθητήρας δεν είναι άμεσα διαθέσιμος,
 2. το σύστημα καταγραφής πτήσης δεν έχει επαρκή χωρητικότητα,
 3. απαιτείται τροποποίηση του εξοπλισμού που δημιουργεί τα δεδομένα.
- ε) Για τα αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης 27 000 kg ή μικρότερη, εάν το δέχεται η Αρχή, δεν απαιτείται η καταγραφή των ακόλουθων παραμέτρων: 15β του πίνακα Α του προσαρτήματος 1 της OPS 1.720, και 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30 και 31 του πίνακα Β του προσαρτήματος 1, εφόσον πληρούνται οιοσδήποτε από τους ακόλουθους όρους:
1. ο αισθητήρας δεν είναι άμεσα διαθέσιμος,
 2. το σύστημα καταγραφής δεδομένων πτήσης δεν έχει επαρκή χωρητικότητα,
 3. απαιτείται τροποποίηση του εξοπλισμού που δημιουργεί τα δεδομένα,
 4. για στοιχεία πλοήγησης (επιλογή συχνότητας NAV, απόσταση DME, γεωγραφικό μήκος και πλάτος, ταχύτητα εδάφους και έκπωση), τα σήματα δεν υπάρχουν σε ψηφιακή μορφή.

- στ) Επιμέρους παράμετροι οι οποίες μπορούν να εξαχθούν με υπολογισμό από άλλες καταγεγραμμένες παραμέτρους, δεν χρειάζεται να καταγράφονται, εφόσον το δέχεται η Αρχή.
- ζ) Τα στοιχεία πρέπει να προέρχονται από τα σημεία του αεροσκάφους που επιτρέπουν ακριβή συσχετισμό με τις πληροφορίες που παρουσιάζονται οπτικά στο πλήρωμα πτήσης.
- η) Ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης πρέπει να αρχίζει να καταγράφει τα στοιχεία πριν το αεροπλάνο κινηθεί με δική του ισχύ και πρέπει να σταματά όταν το αεροπλάνο δεν κινείται με τη δική του ισχύ.
- θ) Ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης πρέπει να διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.

OPS 1.725

Καταγραφείς στοιχείων πτήσης — 3

(βλέπε προσάρτημα 1 της OPS 1.725)

- α) Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση, από τον αερομεταφορέα, στροβιλοφόρου αεροπλάνου για το οποίο εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας πριν την 1η Ιουνίου 1990 και το οποίο έχει μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5 700 kg, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με καταγραφέα στοιχείων 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 στοιχείων πτήσης έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των 25 τελευταίων ωρών της λειτουργίας του.
- γ) Ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης πρέπει, με αναφορά σε κλίμακα χρόνου, να καταγράφει:
 - 1. τις παραμέτρους που περιλαμβάνονται στον πίνακα Α του προσαρτήματος 1 της OPS 1.725.
 - 2. για τα αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 27 000 kg, που ανήκουν σε τύπο που πιστοποιήθηκε μετά την 30ή Σεπτεμβρίου 1969, τις πρόσθετες παραμέτρους 6 έως 15β του πίνακα Β του προσαρτήματος 1 της OPS 1.725 αυτής της παραγράφου. Οι παράμετροι που ακολουθούν δεν χρειάζεται να καταγράφονται εάν αυτό είναι αποδεκτό από την Αρχή: 13, 14 και 15β του πίνακα Β του προσαρτήματος 1, εφόσον πληρούνται οιοσδήποτε από τους ακόλουθους όρους:
 - i) ο αισθητήρας δεν είναι άμεσα διαθέσιμος,
 - ii) το σύστημα καταγραφής πτήσης δεν έχει επαρκή χωρητικότητα,
 - iii) απαιτείται τροποποίηση του εξοπλισμού που δημιουργεί τα δεδομένα, και
 - 3. όταν το σύστημα καταγραφής πτήσης έχει επαρκή χωρητικότητα, ο αισθητήρας είναι άμεσα διαθέσιμος και δεν απαιτείται τροποποίηση του εξοπλισμού που δημιουργεί τα δεδομένα:
 - i) για αεροπλάνα για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας την 1η Ιανουαρίου 1998 ή μετά από αυτή την ημερομηνία, με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg αλλά όχι μεγαλύτερη των 27 000 kg, οι παράμετροι 6 έως 15β του πίνακα Β του προσαρτήματος 1 της OPS 1.725 και
 - ii) για αεροπλάνα για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας την 1η Ιανουαρίου 1987 ή μετά από αυτή την ημερομηνία, με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 27 000 kg, οι υπόλοιπες παράμετροι του πίνακα Β του προσαρτήματος 1 της OPS 1.725.
- δ) Επιμέρους παράμετροι οι οποίες μπορούν να εξαχθούν με υπολογισμό από άλλες καταγεγραμμένες παραμέτρους, δεν χρειάζεται να καταγράφονται, εφόσον το δέχεται η Αρχή.
- ε) Τα στοιχεία πρέπει να προέρχονται από τα σημεία του αεροσκάφους που επιτρέπουν ακριβή συσχετισμό με τις πληροφορίες που παρουσιάζονται οπτικά στο πλήρωμα πτήσης.
- στ) Ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης πρέπει να αρχίζει να καταγράφει τα στοιχεία πριν το αεροπλάνο κινηθεί με δική του ισχύ και πρέπει να σταματά όταν το αεροπλάνο δεν κινείται με τη δική του ισχύ.
- ζ) Ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης πρέπει να διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.

OPS 1.727

Συνδυαστικός καταγραφέας

- α) Η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις για καταγραφέα συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης και για καταγραφέα στοιχείων πτήσης μπορεί να επιτυγχάνεται με:
1. συνδυαστικό καταγραφέα, εάν το αεροπλάνο πρέπει να είναι εξοπλισμένο με καταγραφέα συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης ή με καταγραφέα στοιχείων πτήσης μόνο· ή
 2. συνδυαστικό καταγραφέα, εάν το αεροπλάνο με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης έως 5 700 kg πρέπει να είναι εξοπλισμένο με καταγραφέα συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης και με καταγραφέα στοιχείων πτήσης· ή
 3. δύο συνδυαστικούς καταγραφείς, εάν το αεροπλάνο με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg πρέπει να είναι εξοπλισμένο με καταγραφέα συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης και με καταγραφέα στοιχείων πτήσης.
- β) Συνδυαστικός καταγραφέας είναι ο καταγραφέας πτήσης ο οποίος καταγράφει:
1. τις συνομιλίες και το ακουστικό περιβάλλον που περιλαμβάνονται στην σχετική με τον καταγραφέα συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης παράγραφο· και
 2. τις παραμέτρους που περιλαμβάνονται στην σχετική με τον καταγραφέα στοιχείων πτήσης παράγραφο, με τους όρους που απαιτούνται βάσει αυτών των παραγράφων.

OPS 1.730

Καθίσματα, ζώνες ασφαλείας, ιμάντες πρόδεσης και μηχανισμοί συγκράτησης για παιδιά

- α) Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση αεροπλάνου, από τον αερομεταφορέα, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με:
1. ένα κάθισμα ή μια θέση-κρεβάτι για κάθε άτομο ηλικίας δύο ετών και άνω·
 2. μία ζώνη ασφαλείας, με ή χωρίς διαγώνιο ιμάντα ώμου, ή έναν ιμάντα πρόδεσης για χρήση σε κάθε κάθισμα επιβάτη για κάθε επιβάτη ηλικίας δύο ετών και άνω·
 3. μία βοηθητική κυκλική ζώνη ή άλλο μηχανισμό συγκράτησης για κάθε βρέφος/νήπιο·
 4. εκτός της περίπτωσης που καθορίζεται στο στοιχείο β), κατωτέρω, μία ζώνη ασφαλείας με ιμάντα πρόδεσης ώμου για κάθε κάθισμα μέλους του πληρώματος πτήσης και για κάθε κάθισμα δίπλα στο κάθισμα του χειριστή, που έχει ενσωματωμένο μηχανισμό που συγκρατεί αυτόματα τον κορμό του καθήμενου σε περίπτωση απότομης επιβράδυνσης·
 5. εκτός της περίπτωσης που καθορίζεται στο στοιχείο β), κατωτέρω, μία ζώνη ασφαλείας με ιμάντα πρόδεσης ώμου για κάθε κάθισμα μέλους του πληρώματος θαλάμου επιβατών και για κάθε κάθισμα παρατηρητή. Ωστόσο, αυτή η απαίτηση δεν αποκλείει τη χρήση των καθισμάτων επιβατών από τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών, που μεταφέρονται καθ' υπέρβαση του συνολικού αριθμού του απαιτούμενου πληρώματος θαλάμου επιβατών· και
 6. καθίσματα για τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών, που βρίσκονται κοντά στις απαιτούμενες θύρες εξόδου κινδύνου στο επίπεδο του δαπέδου, με την εξαίρεση ότι είναι αποδεκτές άλλες θέσεις τοποθέτησης, εάν η έκτακτη εκκένωση των επιβατών μπορεί να διευκολύνεται σε περίπτωση που τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών κάθονται αλλού. Οι θέσεις αυτές πρέπει να βλέπουν προς τα εμπρός ή προς τα πίσω εντός γωνίας 15° σε σχέση με τον διαμήκη άξονα του αεροπλάνου.
- β) Όλες οι ζώνες ασφαλείας με ιμάντα πρόδεσης ώμου πρέπει να αποσυνδέονται από ένα μόνο σημείο.
- γ) Στη θέση μιας ζώνης ασφαλείας με ιμάντα πρόδεσης ώμου μπορεί να επιτραπεί, εάν δεν είναι πρακτικώς δυνατή η τοποθέτησή της, μια ζώνη ασφαλείας με διαγώνιο ιμάντα ώμου για αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μικρότερη από 5 700 kg ή μία ζώνη ασφαλείας για αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μικρότερη από 2 730 kg.

OPS 1.731

Ενδείξεις: Προσδεθείτε και μην καπνίζετε

Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου του οποίου όλες οι θέσεις επιβατών δεν είναι ορατές από το θάλαμο διακυβέρνησης, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο 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.

OPS 1.735

Εσωτερικές θύρες και κουρτίνες

Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση αεροπλάνου, από τον αερομεταφορέα, εκτός εάν έχει εγκατασταθεί ο ακόλουθος εξοπλισμός:

- α) σε αεροπλάνο με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 19 θέσεις επιβατών, μια θύρα μεταξύ του θαλάμου επιβατών και του θαλάμου διακυβέρνησης, με την επιγραφή "Μόνο πλήρωμα" και ένα μηχανισμό κλειδώματος για να εμποδίζεται το άνοιγμά της από τους επιβάτες χωρίς την άδεια ενός μέλους του πληρώματος πτήσης·
- β) μηχανισμός ανοίγματος κάθε θύρας που χωρίζει ένα θάλαμο επιβατών από άλλο θάλαμο στον οποίο υπάρχει έξοδος κινδύνου. Οι διατάξεις ανοίγματος πρέπει να είναι εύκολα προσιτές·
- γ) εάν είναι αναγκαία η διέλευση από μια θύρα ή μια κουρτίνα που χωρίζει το θάλαμο επιβατών από κάποιο άλλο χώρο για την πρόσβαση σε κάθε απαιτούμενη έξοδο κινδύνου από κάθε θέση επιβάτη· η θύρα ή κουρτίνα πρέπει να έχουν ένα μηχανισμό ασφάλισής τους στην ανοικτή θέση·
- δ) επιγραφή σε κάθε εσωτερική θύρα ή δίπλα σε μια κουρτίνα, που παρεμβάλλεται προς μια έξοδο κινδύνου επιβατών, για να δείχνει ότι πρέπει να ασφαλιζονται σε ανοικτή θέση κατά τη διάρκεια της απογείωσης και προσγείωσης, και
- ε) για κάθε μέλος του πληρώματος, ένα μηχανισμό απασφάλισης κάθε θύρας η οποία είναι φυσιολογικά προσβάσιμη από τους επιβάτες και μπορεί να κλειδωθεί από τους επιβάτες.

OPS 1.745

Κιβώτια πρώτων βοηθειών

- α) Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με κιβώτια πρώτων βοηθειών, τα οποία είναι εύκολα προσβάσιμα για χρήση, σύμφωνα με την ακόλουθη αναλογία:

Αριθμός εγκαταστημένων θέσεων επιβατών	Αριθμός κιβωτίων πρώτων βοηθειών
0 έως 99	1
100 έως 199	2
200 έως 299	3
300 και άνω	4

- β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τα κιβώτια πρώτων βοηθειών:
 1. επιθεωρούνται περιοδικά για την επιβεβαίωση, στο βαθμό που είναι δυνατό, ότι τα περιεχόμενα διατηρούνται στην κατάσταση που επιβάλλεται από την προβλεπόμενη χρήση τους· και
 2. ανεφοδιάζονται σε κανονικά διαστήματα, σύμφωνα με τις οδηγίες που περιέχονται στις πινακίδες τους, ή όταν το επιβάλλουν οι περιστάσεις.

OPS 1.755

Ιατρικό κιβώτιο έκτακτης ανάγκης

- α) Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 30 θέσεις επιβατών, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με ιατρικό κιβώτιο έκτακτης ανάγκης, εφόσον οποιοδήποτε σημείο της προγραμματισμένης πτήσης βρίσκεται περισσότερο από 60 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, εκτός από επαγγελματίες ιατρούς, νοσοκόμους ή προσωπικό ομοίων επαγγελματικών προσόντων.

γ) Συνθήκες μεταφοράς

1. Το ιατρικό κιβώτιο έκτακτης ανάγκης πρέπει να αντέχει σε σκόνη και υγρασία και μεταφέρεται κάτω από συνθήκες ασφαλείας στο θάλαμο διακυβέρνησης, όπου αυτό είναι πρακτικά δυνατό· και
2. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τα ιατρικά κιβώτια έκτακτης ανάγκης:
 - i) επιθεωρούνται περιοδικά για να επιβεβαιώνεται, στο βαθμό που είναι δυνατό, ότι τα περιεχόμενα διατηρούνται στην κατάσταση που επιβάλλεται από την προβλεπόμενη χρήση τους, και
 - ii) ανεφοδιάζονται σε κανονικά διαστήματα, σύμφωνα με τις οδηγίες που περιέχονται στις πινακίδες τους, ή όταν το επιβάλουν οι περιστάσεις.

OPS 1.760

Οξυγόνο πρώτης ανάγκης

- a) Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου σε απόλυτα ύψη άνω των 25 000 ft, όταν απαιτείται η παρουσία ενός μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών, εκτός εάν το αεροπλάνο είναι εφοδιασμένο με τροφοδοσία αδιάλυτου οξυγόνου για επιβάτες, οι οποίοι μπορεί να χρειαστούν οξυγόνο, για φυσιολογικούς λόγους, μετά από αποσυμπίεση του θαλάμου. Η ποσότητα του οξυγόνου υπολογίζεται χρησιμοποιώντας μια μέση ταχύτητα ροής τουλάχιστον τριών λίτρων οξυγόνου κανονικής θερμοκρασίας, πίεσης, ξηρού (STPD)/λεπτό/άτομο και το οποίο παρέχεται για το σύνολο της πτήσης μετά την αποσυμπίεση του θαλάμου σε απόλυτα ύψη πίεσης θαλάμου μεγαλύτερα των 8 000 ft τουλάχιστον για το 2 % των μεταφερομένων επιβατών, αλλά σε καμία περίπτωση λιγότερο από ένα άτομο. Πρέπει να υπάρχει επαρκής αριθμός μονάδων διανομής οξυγόνου, αλλά σε καμία περίπτωση λιγότερες από δύο, με ένα μέσο με το οποίο η χρήση της τροφοδοσίας πραγματοποιείται από το πλήρωμα θαλάμου επιβατών.
- β) Η ποσότητα του οξυγόνου πρώτης ανάγκης που απαιτείται για μια συγκεκριμένη πτητική λειτουργία καθορίζεται βάσει των απόλυτων υψών πίεσης θαλάμου και της διάρκειας της πτήσης, και είναι σύμφωνη με τις επιχειρησιακές διαδικασίες που καθορίζονται για κάθε πτητική λειτουργία και διαδρομή.
- γ) Ο προβλεπόμενος εξοπλισμός οξυγόνου είναι ικανός να δημιουργεί ροή μάζας τουλάχιστον τεσσάρων λίτρων οξυγόνου κανονικής θερμοκρασίας, πίεσης, ξηρού (STPD) ανά λεπτό, για κάθε χρήστη. Επιτρέπεται η ύπαρξη μέσων για τη μείωση της ροής σε όχι λιγότερο από δύο λίτρα STPD ανά λεπτό, για κάθε ύψος.

OPS 1.770

Συμπληρωματικό οξυγόνο — Αεροπλάνα με θάλαμο συμπίεσης

(βλέπε προσάρτημα 1 της OPS 1.770)

α) Γενικά

1. Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου με θάλαμο συμπίεσης σε απόλυτα ύψη πίεσης άνω των 10 000 ft, εκτός εάν προβλέπεται εξοπλισμός συμπληρωματικού οξυγόνου, που μπορεί να αποθηκεύσει και να διανείμει την ποσότητα οξυγόνου, που απαιτείται σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο.
2. Η ποσότητα του απαιτούμενου συμπληρωματικού οξυγόνου καθορίζεται με βάση το ύψος πίεσης του θαλάμου, τη διάρκεια της πτήσης και την υπόθεση ότι μια βλάβη συμπίεσης θαλάμου θα συμβεί στο πιο κρίσιμο ύψος ή σημείο της πτήσης, όσον αφορά την ανάγκη για οξυγόνο, και ότι, μετά τη βλάβη, το αεροπλάνο θα κατέλθει, σύμφωνα με τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας, σε ασφαλές ύψος για τη διαδρομή που πρόκειται να εκτελεστεί, το οποίο επιτρέπει τη συνέχιση ασφαλούς πτήσης και προσγειώσης.
3. Μετά από μια βλάβη συμπίεσης θαλάμου, το ύψος πίεσης θαλάμου θεωρείται το ίδιο με το ύψος πίεσης του αεροπλάνου, εκτός εάν αποδειχθεί στην Αρχή ότι καμία ενδεχόμενη βλάβη του θαλάμου ή του συστήματος συμπίεσης δεν καθιστά το ύψος πίεσης θαλάμου ίσο με το ύψος πίεσης του αεροπλάνου. Κάτω από αυτές τις συνθήκες, το μέγιστο ύψος πίεσης θαλάμου που έχει αποδειχθεί μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως βάση για τον καθορισμό των αποθεμάτων τροφοδότησης με οξυγόνο.

β) Απαιτήσεις τροφοδότησης με οξυγόνο και συσκευής οξυγόνου

1. Μέλη πληρώματος πτήσης

- i) Κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης στην περίοδο απασχόλησής του στο θάλαμο διακυβέρνησης πρέπει να τροφοδοτείται με συμπληρωματικό οξυγόνο, σύμφωνα με το προσάρτημα 1. Εάν όλοι οι επιβαίνοντες που κάθονται στα καθίσματα του θαλάμου διακυβέρνησης τροφοδοτούνται από την πηγή τροφοδότησης του πληρώματος πτήσης, τότε θεωρούνται μέλη του πληρώματος πτήσης απασχολούμενα στο θάλαμο διακυβέρνησης, για τους σκοπούς της τροφοδότησης με οξυγόνο. Οι επιβαίνοντες που κάθονται στα καθίσματα του θαλάμου διακυβέρνησης, οι οποίοι δεν τροφοδοτούνται από την πηγή τροφοδοσίας του πληρώματος πτήσης, θεωρούνται επιβάτες, για τους σκοπούς της τροφοδότησης με οξυγόνο.

- ii) Τα μέλη του πληρώματος πτήσης, που δεν καλύπτονται από τις διατάξεις του στοιχείου β) σημείο 1 σημείο i) ανωτέρω, θεωρούνται επιβάτες, για τους σκοπούς της τροφοδοσίας οξυγόνου.
- iii) Οι μάσκες οξυγόνου τοποθετούνται έτσι ώστε να είναι άμεσα προσιτές από τα μέλη του πληρώματος πτήσης, ενώ αυτά βρίσκονται στις καθορισμένες θέσεις εκτέλεσης των καθηκόντων τους.
- iv) Οι μάσκες οξυγόνου για χρήση από τα μέλη του πληρώματος πτήσης σε αεροπλάνα με θάλαμο συμπίεσης, τα οποία πετούν σε ύψος άνω των 25 000 ft, πρέπει να είναι τύπου ταχείας χρήσης και παροχής.

2. Μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών, πρόσθετα μέλη πληρώματος και επιβάτες

- i) Τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών και οι επιβάτες πρέπει να τροφοδοτούνται με συμπληρωματικό οξυγόνο, σύμφωνα με το προσάρτημα 1, εκτός της περίπτωσης που εφαρμόζονται οι διατάξεις του σημείου v) κατωτέρω. Τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών, που μεταφέρονται επιπρόσθετα στον ελάχιστο αριθμό των απαιτούμενων μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών, καθώς και πρόσθετα μέλη του πληρώματος, θεωρούνται επιβάτες, για τους σκοπούς της τροφοδότησης με οξυγόνο.
- ii) Τα αεροπλάνα που πρόκειται να πετάξουν σε ύψη πίεσης άνω των 25 000 ft πρέπει να είναι εφοδιασμένα με επαρκείς επιπρόσθετες εξόδους και/ή επαρκείς φορητές μονάδες οξυγόνου με μάσκες, για χρήση από όλα τα απαιτούμενα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών. Οι επιπρόσθετες εξοδοί και/ή φορητές μονάδες οξυγόνου πρέπει να είναι κατανομημένες ομοιόμορφα σε όλο το θάλαμο για να εξασφαλίζεται άμεση διαθεσιμότητα του οξυγόνου για κάθε απαιτούμενο μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών, ανεξάρτητα από τη θέση του τη στιγμή της βλάβης της συμπίεσης θαλάμου.
- iii) Τα αεροπλάνα που πρόκειται να πετάξουν σε ύψη πίεσης υπεράνω των 25 000 ft πρέπει να είναι εφοδιασμένα με μονάδα διανομής οξυγόνου, η οποία είναι συνδεδεμένη με τους σταθμούς τροφοδότησης οξυγόνου οι οποίοι είναι άμεσα διαθέσιμοι για κάθε επιβαίνοντα, σε όποια θέση και αν κάθεται. Ο συνολικός αριθμός των μονάδων διανομής και των εξόδων οξυγόνου υπερβαίνει τον αριθμό των καθισμάτων κατά 10 % τουλάχιστον. Οι επιπλέον μονάδες πρέπει να κατανέμονται ομοιόμορφα σε όλο το θάλαμο.
- iv) Τα αεροπλάνα που πρόκειται να πετάξουν σε ύψη πίεσης άνω των 25 000 ft ή εκείνα που όταν πετούν σε ύψος 25 000 ft ή μικρότερο δεν μπορούν να κατέβουν με ασφάλεια εντός τεσσάρων λεπτών στα 13 000 ft, και για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας την ή μετά την 9η Νοεμβρίου 1998, πρέπει να είναι εφοδιασμένα με αυτόματα αναπτυσσόμενη συσκευή οξυγόνου, η οποία είναι άμεσα διαθέσιμη για κάθε επιβαίνοντα, σε όποια θέση και αν κάθεται. Ο συνολικός αριθμός των μονάδων διανομής και των εξόδων οξυγόνου υπερβαίνει τον αριθμό των καθισμάτων κατά 10 % τουλάχιστον. Οι επιπλέον μονάδες πρέπει να κατανέμονται ομοιόμορφα σε όλο το θάλαμο.
- v) Οι απαιτήσεις τροφοδότησης οξυγόνου, όπως καθορίζονται στο προσάρτημα 1, για αεροπλάνα που δεν έχουν πιστοποιηθεί για πτήση σε ύψη άνω των 25 000 ft, μπορούν να μειωθούν στο συνολικό χρόνο πτήσης για ύψη πίεσης θαλάμου 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 ύψος πίεσης θαλάμου 13 000 ft.

OPS 1.775

Συμπληρωματικό οξυγόνο — Αεροπλάνα χωρίς θάλαμο συμπίεσης

(βλέπε προσάρτημα 1 της OPS 1.775)

α) Γενικά

1. Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου χωρίς θάλαμο συμπίεσης σε απόλυτα ύψη άνω των 10 000 ft, εκτός εάν προβλέπεται εξοπλισμός συμπληρωματικού οξυγόνου, ο οποίος μπορεί να αποθηκεύσει και να διανείμει τις απαιτούμενες τροφοδοτήσεις με οξυγόνο.
2. Η ποσότητα του απαιτούμενου συμπληρωματικού οξυγόνου για τροφοδότηση, που απαιτείται για μια συγκεκριμένη πτητική λειτουργία, καθορίζεται με βάση τα ύψη πτήσης και τη διάρκεια της πτήσης και είναι σύμφωνη με τις επιχειρησιακές διαδικασίες που καθορίζονται για κάθε πτητική λειτουργία στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας και με τις διαδικασίες που πρόκειται να εκτελεστούν, καθώς και με τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.
3. Αεροπλάνο που πρόκειται να εκτελέσει πτητική λειτουργία σε πίεση απόλυτου ύψους άνω των 10 000 ft πρέπει να είναι εφοδιασμένο με εξοπλισμό που μπορεί να αποθηκεύσει και να διανείμει τις απαιτούμενες τροφοδοτήσεις οξυγόνου

β) Απαιτήσεις τροφοδότησης με οξυγόνο

1. Μέλη του πληρώματος πτήσης. Κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης στην περίοδο απασχόλησής του στο θάλαμο διακυβέρνησης πρέπει να τροφοδοτείται με συμπληρωματικό οξυγόνο, σύμφωνα με το προσάρτημα 1. Εάν όλοι οι επιβαίνοντες που κάθονται στα καθίσματα του θαλάμου διακυβέρνησης τροφοδοτούνται από την πηγή τροφοδότησης του πληρώματος πτήσης, τότε θεωρούνται μέλη του πληρώματος πτήσης απασχολούμενα στο θάλαμο διακυβέρνησης, για τους σκοπούς της τροφοδότησης με οξυγόνο.
2. Μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών, πρόσθετα μέλη πληρώματος και επιβάτες. Τα μέλη του πληρώματος του θαλάμου επιβατών και οι επιβάτες πρέπει να τροφοδοτούνται με συμπληρωματικό οξυγόνο, σύμφωνα με το προσάρτημα 1. Τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών, που μεταφέρονται επιπρόσθετα στον ελάχιστο αριθμό των απαιτούμενων μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών, καθώς και πρόσθετα μέλη του πληρώματος, θεωρούνται επιβάτες, για τους σκοπούς της τροφοδότησης με οξυγόνο.

OPS 1.780

Συσκευή προστασίας της αναπνοής για το πλήρωμα

- α) Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου με θάλαμο συμπίεσης ή χωρίς θάλαμο συμπίεσης με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5 700 kg ή με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 19 θέσεις επιβατών, εκτός εάν:
1. διαθέτει εξοπλισμό για την προστασία των οφθαλμών, της μύτης και του στόματος κάθε μέλους του πληρώματος πτήσης ενώ βρίσκεται σε περίοδο απασχόλησης στο θάλαμο διακυβέρνησης και την παροχή οξυγόνου για περίοδο που δεν είναι μικρότερη από 15 λεπτά. Η τροφοδοσία για τη συσκευή προστασίας της αναπνοής (PBE) μπορεί να παρέχεται από το συμπληρωματικό οξυγόνο, που απαιτείται από την JAR-OPS 1.770 στοιχείο β) σημείο 1, ή την OPS 1.775 στοιχείο β) σημείο 1. Επιπλέον, όταν το πλήρωμα πτήσης περιλαμβάνει περισσότερα από ένα μέλη και δεν μεταφέρεται πλήρωμα του θαλάμου επιβατών, πρέπει να υπάρχουν φορητές PBE για να προστατεύουν τους οφθαλμούς, τη μύτη και το στόμα ενός μέλους του πληρώματος πτήσης και να παρέχουν αέριο αναπνοής για περίοδο που δεν είναι μικρότερη από 15 λεπτά· και
 2. διαθέτει φορητές PBE για να προστατεύουν τους οφθαλμούς, τη μύτη και το στόμα όλων των απαιτούμενων μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών και να παρέχουν αέριο αναπνοής για περίοδο που δεν είναι μικρότερη από 15 λεπτά.
- β) Οι PBE που προορίζονται για χρήση από το πλήρωμα πτήσης πρέπει να είναι κατάλληλα τοποθετημένες στο θάλαμο διακυβέρνησης και να είναι εύκολα προσιτές για άμεση χρήση από κάθε απαιτούμενο μέλος του πληρώματος πτήσης από την καθορισμένη θέση απασχόλησής του.
- γ) Οι PBE που προορίζονται για χρήση από το πλήρωμα θαλάμου επιβατών πρέπει να είναι τοποθετημένες δίπλα σε κάθε θέση απασχόλησης του απαιτούμενου μέλους του πληρώματος θαλάμου επιβατών.
- δ) Πρέπει να προβλέπεται μια πρόσθετη φορητή PBE, η οποία να είναι εύκολα προσιτή και τοποθετημένη στους ή δίπλα στους πυροσβεστήρες χειρός, που απαιτούνται από την OPS 1.790 στοιχεία γ) και δ), εκτός της περίπτωσης όπου ο πυροσβεστήρας είναι τοποθετημένος εντός ενός διαμερίσματος φορτίου, οπότε η PBE πρέπει να είναι τοποθετημένη εκτός, αλλά δίπλα στην είσοδο αυτού του διαμερίσματος.
- ε) Όταν χρησιμοποιούνται οι PBE δεν πρέπει να εμποδίζουν τις επικοινωνίες, όπου αυτές απαιτούνται από τις OPS 1.685, OPS 1.690, OPS 1.810 και OPS 1.850.

OPS 1.790

Πυροσβεστήρες χειρός

Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση αεροπλάνου, από τον αερομεταφορέα, εκτός εάν διατίθενται πυροσβεστήρες χειρός για χρήση στα διαμερίσματα πληρώματος, επιβατών και, αναλόγως της περίπτωσης, στα διαμερίσματα φορτίου και τις κουζίνες, σύμφωνα με τα ακόλουθα:

- α) ο τύπος και η ποσότητα του παράγοντα σβέσης πρέπει να είναι κατάλληλα για τους τύπους φωτιάς που ενδέχεται να εκδηλωθούν στο διαμέρισμα όπου πρόκειται να χρησιμοποιηθεί ο πυροσβεστήρας και, για τα διαμερίσματα προσωπικού, πρέπει να ελαχιστοποιούν τον κίνδυνο συγκέντρωσης τοξικών αερίων·
- β) τουλάχιστον ένας πυροσβεστήρας χειρός, που περιέχει Halon 1211 (βρωμο-χλωρο-διφθορο-μεθάνιο CBrClF₂), ή ισοδύναμο ως παράγοντα σβέσης, πρέπει να είναι κατάλληλα τοποθετημένος στο θάλαμο διακυβέρνησης για χρήση από το πλήρωμα πτήσης·
- γ) τουλάχιστον ένας πυροσβεστήρας χειρός πρέπει να είναι τοποθετημένος, ή να είναι εύκολα προσιτός για χρήση, σε κάθε κουζίνα που δεν βρίσκεται στον κύριο θάλαμο επιβατών·
- δ) τουλάχιστον ένας εύκολα προσιτός πυροσβεστήρας χειρός πρέπει να είναι διαθέσιμος για χρήση σε κάθε διαμέρισμα φορτίου ή αποσκευών κατηγορίας Α ή κατηγορίας Β, καθώς και σε κάθε διαμέρισμα φορτίου κατηγορίας Ε που είναι προσιτό στα μέλη του πληρώματος κατά την πτήση· και

- ε) τουλάχιστον ο κατώτερος αριθμός πυροσβεστήρων χειρός πρέπει να είναι κατάλληλα τοποθετημένοι στο διαμέρισμα ή τα διαμερίσματα επιβατών:

Μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών	Αριθμός πυροσβεστήρων
7 έως 30	1
31 έως 60	2
61 έως 200	3
201 έως 300	4
301 έως 400	5
401 έως 500	6
501 έως 600	7
601 και άνω	8

Όταν απαιτούνται δύο ή περισσότεροι πυροσβεστήρες, αυτοί πρέπει να είναι ομοιόμορφα κατανεμημένοι στο διαμέρισμα των επιβατών.

- στ) τουλάχιστον ένας από τους απαιτούμενους πυροσβεστήρες που βρίσκονται στο διαμέρισμα των επιβατών ενός αεροπλάνου με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για 31 θέσεις τουλάχιστον και όχι για περισσότερες από 60 θέσεις επιβατών, και τουλάχιστον δύο από τους απαιτούμενους πυροσβεστήρες που βρίσκονται στο θάλαμο των επιβατών ενός αεροπλάνου με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για 61 και άνω θέσεις επιβατών πρέπει να περιέχει Halon 1211 (βρωμο-χλωρο-διφθορο-μεθάνιο CBrClF₂), ή ισοδύναμο ως παράγοντα σβέσης.

OPS 1.795

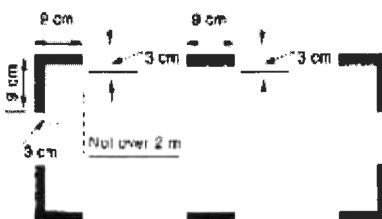
Πέλεκεις καταστροφής και λοστοί

- α) Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5 700 kg ή με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από εννέα θέσεις επιβατών, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με έναν τουλάχιστον πέλεκυ καταστροφής ή λοστό, που είναι τοποθετημένοι στο θάλαμο διακυβέρνησης. Εάν η μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση είναι για περισσότερες από 200 θέσεις επιβατών, τότε πρέπει να μεταφέρεται ένας πρόσθετος πέλεκυ καταστροφής ή λοστός, τοποθετημένος στην περιοχή της κουζίνας που βρίσκεται στο πιο πίσω μέρος του αεροπλάνου ή κοντά σε αυτό.
- β) Οι πέλεκεις καταστροφής και οι λοστοί που βρίσκονται στο διαμέρισμα των επιβατών δεν πρέπει να είναι ορατοί από τους επιβάτες.

OPS 1.800

Σήμανση σημείων θραύσης στην άτρακτο

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, εάν επισημαίνονται στο αεροπλάνο περιοχές της άτρακτου κατάλληλες για θραύση από τα συνεργεία διάσωσης σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, αυτές οι περιοχές φέρουν σήμανση, όπως φαίνεται παρακάτω. Τα χρώματα της σήμανσης είναι κόκκινα ή κίτρινα, και εάν είναι αναγκαίο, το περίγραμμά τους είναι λευκό για να δημιουργείται αντίθεση με το περιβάλλον χρώμα. Εάν οι γωνιακές σημάνσεις απέχουν μεταξύ τους περισσότερο από 2 m, τότε παρεμβάλλονται ενδιάμεσες γραμμές 9 cm × 3 cm έτσι ώστε οι γειτονικές σημάνσεις να μην απέχουν μεταξύ τους περισσότερο από 2 m.



OPS 1.805

Μέσα εκκένωσης λόγω έκτακτης ανάγκης

- α) Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου με ύψη περβαζιού εξόδου κινδύνου επιβατών:
1. τα οποία βρίσκονται υψηλότερα από 1,83 m (6 ft) από το έδαφος, όταν το αεροσκάφος βρίσκεται στο έδαφος με το σύστημα προσγείωσης σε θέση έκτασης· ή
 2. τα οποία θα βρίσκονταν υψηλότερα από 1,83 m (6 ft) από το έδαφος μετά από την καταστροφή ή την αστοχία ανάπτυξης ενός ή περισσότερων σκελών του συστήματος προσγείωσης, σε αεροπλάνο για το οποίο υπεβλήθη για πρώτη φορά αίτηση για πιστοποιητικό τύπου την ή μετά την 1η Απριλίου 2000,
- εκτός εάν το αεροπλάνο διαθέτει εξοπλισμό ή συσκευές διαθέσιμες σε κάθε έξοδο, όπου εφαρμόζονται οι διατάξεις των σημείων 1 ή 2, ώστε οι επιβάτες και το πλήρωμα να μπορούν να φθάσουν στο έδαφος με ασφάλεια σε έκτακτη ανάγκη.
- β) Τέτοιου είδους εξοπλισμός ή συσκευές δεν χρειάζεται να προβλέπονται 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 περυσία καμπυλότητας σε θέση απογείωσης ή προσγείωσης, ανάλογα με ποια θέση των περυσίων καμπυλότητας βρίσκεται υψηλότερα από το έδαφος.
- γ) Στα αεροπλάνα για τα οποία απαιτείται ξεχωριστή έξοδος κινδύνου για το πλήρωμα πτήσης και:
1. για τα οποία το κατώτερο σημείο εξόδου κινδύνου βρίσκεται υψηλότερα από 1,83 m (6 ft) από το έδαφος, με το σύστημα προσγείωσης σε θέση έκτασης· ή
 2. για τα οποία υπεβλήθη για πρώτη φορά αίτηση για πιστοποιητικό τύπου την ή μετά την 1η Απριλίου 2000, και η έξοδος κινδύνου θα βρισκόταν υψηλότερα από 1,83 m (6 ft) από το έδαφος μετά την καταστροφή ή την αστοχία ανάπτυξης ενός ή περισσότερων σκελών του συστήματος προσγείωσης,
- πρέπει να υπάρχει διάταξη για να βοηθά όλα τα μέλη του πληρώματος πτήσης να κατέβουν από το αεροπλάνο και να φθάσουν στο έδαφος με ασφάλεια σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

OPS 1.810

Μεγάφωνα

- α) Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 60 θέσεις επιβατών και το οποίο μεταφέρει έναν ή περισσότερους επιβάτες, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με φορητά μεγάφωνα με μπαταρίες, τα οποία είναι εύκολα προσβάσιμα για χρήση από τα μέλη του πληρώματος κατά τη διάρκεια εκκένωσης λόγω έκτακτης ανάγκης, σύμφωνα με την ακόλουθη αναλογία:
1. για κάθε θάλαμο επιβατών:
- | Διαμόρφωση θέσεων επιβατών | Αριθμός απαιτούμενων μεγάλων |
|----------------------------|------------------------------|
| 61 έως 99 | 1 |
| 100 και άνω | 2 |
2. για αεροπλάνα με περισσότερους από ένα θαλάμους επιβατών, σε όλες τις περιπτώσεις που η συνολική διαμόρφωση θέσεων επιβατών είναι για περισσότερες από 60 θέσεις, απαιτείται τουλάχιστον ένα μεγάλο.

OPS 1.815

Φωτισμός κινδύνου

- α) Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου που μεταφέρει επιβάτες, το οποίο έχει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από εννέα θέσεις επιβατών, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με σύστημα φωτισμού κινδύνου, το οποίο έχει ανεξάρτητη πηγή τροφοδοσίας για τη διευκόλυνση της εκκένωσης του αεροπλάνου. Το σύστημα φωτισμού κινδύνου πρέπει να περιλαμβάνει:
1. Για αεροπλάνα που έχουν μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 19 θέσεις επιβατών:
 - i) πηγές γενικού φωτισμού θαλάμου επιβατών·
 - ii) εσωτερικό φωτισμό στο επίπεδο δαπέδου για τις περιοχές εξόδων κινδύνου·
 - iii) φωτισμένες σημάσεις και σήματα εντοπισμού των εξόδων κινδύνου·

- iv) 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·
- v) εξωτερικό φωτισμό κινδύνου σε όλες τις εξόδους κινδύνου επιβατών, για αεροπλάνα για τα οποία η αίτηση για πιστοποιητικό τύπου ή για ισοδύναμο έγγραφο υπεβλήθη την και μετά από την 1η Μαΐου 1972, και όταν αυτά εκτελούν νυκτερινή πτήση·
- vi) σύστημα σήμανσης διαδρόμου διαφυγής σε περίπτωση ανάγκης, στους θαλάμους των επιβατών, για αεροπλάνα για τα οποία πιστοποιητικό τύπου εκδόθηκε για πρώτη φορά την ή μετά την 1 Ιανουαρίου 1958.
2. Για αεροπλάνα που έχουν μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για 19 ή λιγότερες θέσεις επιβατών και έχουν πιστοποιηθεί σύμφωνα με τις προδιαγραφές πιστοποίησης που περιλαμβάνονται στα CS-25 ή CS-23:
- i) πηγές γενικού φωτισμού θαλάμου επιβατών·
- ii) εσωτερικό φωτισμό στις περιοχές εξόδων κινδύνου·
- iii) φωτισμένες σημάσεις και σήματα εντοπισμού των εξόδων κινδύνου.
3. Για αεροπλάνα που έχουν μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για 19 ή λιγότερες θέσεις επιβατών και δεν έχουν πιστοποιηθεί σύμφωνα με τις προδιαγραφές πιστοποίησης που περιλαμβάνονται στα CS-25 ή CS-23 πηγές γενικού φωτισμού θαλάμου επιβατών.
- β) Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση κατά τη νύκτα, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου που μεταφέρει επιβάτες, το οποίο έχει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για εννέα ή λιγότερες θέσεις επιβατών, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με μια πηγή γενικού φωτισμού θαλάμου επιβατών, για τη διευκόλυνση της εκκένωσης του αεροπλάνου. Το σύστημα μπορεί να κάνει χρήση φώτων θόλου ή άλλων πηγών φωτισμού που βρίσκονται ήδη στο αεροπλάνο και τα οποία μπορούν να παραμείνουν σε λειτουργία, μετά τη διακοπή της λειτουργίας του συσσωρευτή του αεροπλάνου.

OPS 1.820

Αυτόματος πομπός εντοπισμού επείγουσας ανάγκης

- α) Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου για το οποίο έχει εκδοθεί για πρώτη φορά χωριστό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας από την 1η Ιανουαρίου 2002 και μετά, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με αυτόματο πομπό εντοπισμού επείγουσας ανάγκης (ELT), ο οποίος έχει τη δυνατότητα εκπομπής στις συχνότητες των 121,5 MHz και 406 MHz.
- β) Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου για το οποίο έχει εκδοθεί για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας πριν την 1η Ιανουαρίου 2002, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με οιοδήποτε τύπο ELT, ικανό να εκπέμπει στις συχνότητες των 121,5 MHz και 406 MHz.
- γ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε πομπός εντοπισμού επείγουσας ανάγκης (ELT), ο οποίος μπορεί να εκπέμπει στη συχνότητα των 406 MHz, κωδικοποιείται σύμφωνα με το παράρτημα 10 του ICAO και καταχωρείται στην εθνική υπηρεσία η οποία είναι αρμόδια για την έναρξη της επιχείρησης έρευνας και διάσωσης ή σε άλλη καθορισμένη Αρχή.

OPS 1.825

Σωσίβια γιλέκα

- α) Αεροπλάνα ξηράς. Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου ξηράς:
1. Όταν αυτό πετάει πάνω από τη θάλασσα και σε απόσταση μεγαλύτερη από 50 ναυτικά μίλια από την ξηρά· ή
 2. Όταν αυτό απογειώνεται ή προσγειώνεται σε ένα αεροδρόμιο όπου η πορεία απογείωσης ή προσέγγισης είναι έτσι διευθετημένη πάνω από το νερό, ώστε σε περίπτωση ατυχήματος να υπάρχει πιθανότητα προσθιάσωσης,

εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με σωσίβια γιλέκα που διαθέτουν φως εντοπισμού επιζώντος, για κάθε άτομο που βρίσκεται στο αεροπλάνο. Κάθε σωσίβιο γιλέκο πρέπει να είναι αποθηκευμένο σε χώρο εύκολα προσιτό από το κάθισμα ή τη θέση-κρεβάτι του ατόμου για τη χρήση του οποίου προορίζεται. Τα σωσίβια γιλέκα για βρέφη/νήπια μπορούν να αντικατασταθούν με άλλα εγκεκριμένα μέσα επίπλευσης, τα οποία είναι εφοδιασμένα με φως εντοπισμού επιζώντος.

- β) Υδροπλάνα και αμφίβια αεροπλάνα. Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση, από τον αερομεταφορέα, υδροπλάνου ή αμφίβιου αεροπλάνου στο νερό, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με σωσίβια γιλέκα που διαθέτουν φως εντοπισμού επιζώντος, για κάθε άτομο που βρίσκεται στο αεροπλάνο. Κάθε σωσίβιο γιλέκο πρέπει να είναι αποθηκευμένο σε χώρο εύκολα προσιτό από το κάθισμα ή τη θέση-κρεβάτι του ατόμου για τη χρήση του οποίου προορίζεται. Τα σωσίβια γιλέκα για βρέφη/νήπια μπορούν να αντικατασταθούν με άλλα εγκεκριμένα μέσα επίπλευσης, τα οποία είναι εφοδιασμένα με φως εντοπισμού επιζώντος.

OPS 1.830

Σωσίβιες λέμβοι και σωστικοί πομποί εντοπισμού επείγουσας ανάγκης για παρατεταμένες πτήσεις πάνω από τη θάλασσα

- α) Σε πτήσεις πάνω από τη θάλασσα, απαγορεύεται η χρησιμοποίηση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου μακριά από ξηρά, που είναι κατάλληλη 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 την ή τις κρίσιμες μονάδες ισχύος 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, εκτός εάν μεταφέρεται ο εξοπλισμός που καθορίζεται στα στοιχεία β) και γ), κατωτέρω.
- β) Επαρκείς σωσίβιες λέμβοι για τη μεταφορά όλων των ατόμων που βρίσκονται στο αεροπλάνο. Εκτός της περίπτωσης που παρέχονται επιπλέον λέμβοι επαρκούς χωρητικότητας, η πλευστότητα και η χωρητικότητα σε θέσεις των λέμβων, πέραν της επιτρεπόμενης χωρητικότητας, πρέπει να καλύπτουν όλους τους επιβαίνοντες στο αεροπλάνο σε περίπτωση απώλειας μιας λέμβου με τη μεγαλύτερη χωρητικότητα σε θέσεις. Οι σωσίβιες λέμβοι πρέπει να είναι εφοδιασμένες με:
1. φως εντοπισμού επιζώντος· και
 2. σωσίβιο εξοπλισμό, συμπεριλαμβανομένων και μέσων για τη διατήρηση της ζωής, αναλόγως της πτήσης που πρόκειται να διεξαχθεί.
- γ) Τουλάχιστον δύο σωστικούς πομπούς εντοπισμού επείγουσας ανάγκης [ELT (S)], που είναι ικανοί να εκπέμπουν στις συχνότητες κινδύνου που καθορίζονται στο προσάρτημα 10 του ICAO, τόμος V, κεφάλαιο 2.

OPS 1.835

Σωσίβιος εξοπλισμός

Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου σε περιοχές όπου η έρευνα και η διάσωση θα ήταν εξαιρετικά δυσχερείς, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με τα ακόλουθα:

- α) εξοπλισμό σημάτων για τα σήματα κινδύνου με φωτοβολίδες που καθορίζονται στο ICAO παράρτημα 2·
- β) τουλάχιστον ένα σωστικό πομπό εντοπισμού επείγουσας ανάγκης [ELT (S)] που είναι ικανός να εκπέμπει στις συχνότητες κινδύνου που καθορίζονται στο προσάρτημα 10 του ICAO, τόμος V, κεφάλαιο 2· και
- γ) πρόσθετο σωσίβιο εξοπλισμό για τη διαδρομή που πρόκειται να εκτελεστεί, λαμβάνοντας υπόψη τον αριθμό των ατόμων που βρίσκονται στο αεροπλάνο
- με την εξαίρεση ότι δεν είναι απαραίτητος ο εξοπλισμός που καθορίζεται στο στοιχείο γ) όταν το αεροπλάνο είτε:
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 την ή τις κρίσιμες μονάδες ισχύος 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,
 - ή,
 2. για αεροπλάνα που έχουν πιστοποιηθεί σύμφωνα με τις προδιαγραφές πιστοποίησης που περιλαμβάνονται στο CS-25 ή ισοδύναμες, βρίσκεται σε απόσταση που δεν είναι μεγαλύτερη από αυτή που αντιστοιχεί σε 90 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης από μια περιοχή που είναι κατάλληλη για να επιχειρηθεί αναγκαστική προσγείωση.

OPS 1.840

Υδροπλάνα και αμφίβια αεροπλάνα — Εξοπλισμός

- α) Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση, από τον αερομεταφορέα, υδροπλάνου ή αμφίβιου αεροπλάνου στο νερό, εκτός εάν είναι εξοπλισμένο με:
1. άγκυρα θαλάσσης και άλλον εξοπλισμό αναγκαίο για τη διευκόλυνση της πρόσδεσης, της αγκυροβόλησης ή των ελιγμών του αεροσκάφους στο νερό, αναλόγως του μεγέθους, του βάρους και των χαρακτηριστικών επίγειας εξυπηρέτησης· και
 2. εξοπλισμό για την εκπομπή των ηχητικών σημάτων που καθορίζονται στους διεθνείς κανονισμούς για την αποφυγή των συγκρούσεων στη θάλασσα, όπου εφαρμόζονται.

Προσάρτημα 1 της OPS 1.715

Καταγραφείς στοιχείων πτήσης-1 — Κατάλογος παραμέτρων προς καταγραφή

Πίνακας Α1

Αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg

Σημείωση: Οι αριθμοί της αριστερής στήλης αντιστοιχούν στους αύξοντες αριθμούς που βρίσκονται στο έγγραφο ED55 της EUROCAE.

Αριθ.	Παράμετρος
1.	Μέτρηση χρόνου ή σχετικού χρόνου
2.	Ύψος πίεσης
3.	Ενδεικνυόμενη ταχύτητα αέρα
4.	Πορεία
5.	Κανονική επιτάχυνση
6.	Πρόνευση
7.	Διατοιχισμός
8.	Χειροκίνητη ενεργοποίηση πλήκτρου για ραδιοεκπομπή
9.	Προωθητική ώση/ισχύς κάθε κινητήρα και θέση μοχλού ώσης/ισχύος θαλάμου διακυβέρνησης εάν υπάρχει
10.	Πτερύγιο καμπυλότητας χείλους εκφυγής ή επιλογή χειριστηρίου στο θάλαμο διακυβέρνησης
11.	Πτερύγιο καμπυλότητας χείλους προσφυγής ή επιλογή χειριστηρίου στο θάλαμο διακυβέρνησης
12.	Κατάσταση αναστροφέα ώσης
13.	Θέση καταστροφέν άντωσης εδάφους ή/και επιλογή αερόφρενων
14.	Θερμοκρασία συνολικής ροής αέρα ή εξωτερικού αέρα
15.	Επιλογή αυτόματου πιλότου, αυτόματου μοχλού ισχύος και υπολογιστή πτήσης (AFCS) και κατάσταση ενεργοποίησης
16.	Διαμήκης επιτάχυνση (άξονας ατράκτου)
17.	Πλευρική επιτάχυνση

Πίνακας Α2

Αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης έως 5 700 kg

Σημείωση: Οι αριθμοί της αριστερής στήλης αντιστοιχούν στους αύξοντες αριθμούς που βρίσκονται στο έγγραφο ED55 της EUROCAE.

Αριθ.	Παράμετρος
1.	Μέτρηση χρόνου ή σχετικού χρόνου
2.	Ύψος πίεσης
3.	Ενδεικνυόμενη ταχύτητα αέρα
4.	Πορεία
5.	Κανονική επιτάχυνση
6.	Πρόνευση
7.	Διατοιχισμός
8.	Χειροκίνητη ενεργοποίηση πλήκτρου για ραδιοεκπομπή
9.	Προωθητική ώση/ισχύς κάθε κινητήρα και θέση μοχλού ώσης/ισχύος θαλάμου διακυβέρνησης εάν υπάρχει
10.	Πτερύγιο καμπυλότητας χείλους εκφυγής ή επιλογή χειριστηρίου στο θάλαμο διακυβέρνησης
11.	Πτερύγιο καμπυλότητας χείλους προσφυγής ή επιλογή χειριστηρίου στο θάλαμο διακυβέρνησης

Αριθ.	Παράμετρος
12.	Κατάσταση αναστροφέα ώσης
13.	Θέση καταστροφένων άνωσης εδάφους ή/και επιλογή αερόφρενων
14.	Θερμοκρασία συνολικής ροής αέρα ή εξωτερικού αέρα
15.	Κατάσταση ενεργοποίησης αυτόματου πιλότου/αυτόματου μοχλού ισχύος
16.	Γωνία προσβολής (εάν υπάρχει κατάλληλος αισθητήρας)
17.	Διαμήκης επιτάχυνση (άξονας ατράκτου)

Πίνακας Β

Πρόσθετες παράμετροι για αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 27 000 kg

Σημείωση: Οι αριθμοί της αριστερής στήλης αντιστοιχούν στους αύξοντες αριθμούς που βρίσκονται στο έγγραφο ED55 της EUROCAE.

Αριθ.	Παράμετρος
18.	Κυρία χειριστήρια πτήσης – Θέση επιφανειών ελέγχου ή/και εντολή χειριστή (πρόνευση, διατοιχισμός, εκτροπή)
19.	Θέση χειριστηρίου αντιστάθμισης πρόνευσης
20.	Ραδιοϋψόμετρο
21.	Κάθετη απόκλιση δέσμης (ίχνος καθόδου ILS ή ύψος MLS)
22.	Οριζόντια απόκλιση δέσμης [ραδιοφάρος ευθυγράμμισης (localiser) ILS ή αζιμούθιο MLS]
23.	Διέλευση από ραδιοφάρο (marker beacon)
24.	Προειδοποιητικά σήματα
25.	Κενό (συστήνεται επιλογή συχνότητας του δέκτη πλοήγησης)
26.	Κενό (συστήνεται η απόσταση DME)
27.	Κατάσταση αισθητήρα για τη θέση του συστήματος προσγείωσης (squatswitch) ή κατάσταση αέρα/εδάφους
28.	Σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους (GPWS)
29.	Γωνία προσβολής
30.	Προειδοποίηση χαμηλής πίεσης (υδραυλική ισχύς και ισχύς πεπιεσμένου αέρα)
31.	Ταχύτητα εδάφους
32.	Θέση συστήματος προσγείωσης ή επιλογέα συστήματος προσγείωσης

Πίνακας Γ

Αεροπλάνα εξοπλισμένα με ηλεκτρονικά συστήματα απεικόνισης

Σημείωση: Οι αριθμοί στην κεντρική στήλη αντιστοιχούν στους αύξοντες αριθμούς που βρίσκονται στον πίνακα A1.5 του εγγράφου ED55 της EUROCAE.

Αριθ.	Αριθ.	Παράμετρος
33.	6	Επιλεγμένη ρύθμιση βαρομετρικής πίεσης (για κάθε θέση χειριστή)
34.	7	Επιλεγμένο ύψος
35.	8	Επιλεγμένη ταχύτητα
36.	9	Επιλεγμένος αριθμός MACH
37.	10	Επιλεγμένη ταχύτητα ανόδου/καθόδου
38.	11	Επιλεγμένη πορεία
39.	12	Επιλεγμένο ίχνος πτήσης
40.	13	Επιλεγμένο ύψος απόφασης
41.	14	Επιλογή απεικόνισης EFIS
42.	15	Επιλογή απεικόνισης οθόνης πολλαπλών λειτουργιών/κινητήρα/προειδοποιητικών σημάτων

Προσάρτημα 1 της OPS 1.720

Καταγραφείς στοιχείων πτήσης-2 — Κατάλογος παραμέτρων προς καταγραφή

Πίνακας Α

Αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg

Αριθ.	Παράμετρος
1.	Μέτρηση χρόνου ή σχετικού χρόνου
2.	Ύψος πίεσης
3.	Ενδεικνυόμενη ταχύτητα αέρα
4.	Πορεία
5.	Κανονική επιτάχυνση
6.	Πρόνευση
7.	Διατοιχισμός
8.	Χειροκίνητη ενεργοποίηση πλήκτρου για ραδιοεκπομπή εκτός εάν υπάρχει εναλλακτικό μέσο συγχρονισμού καταγραφών FDR και CVR
9.	Ισχύς κάθε κινητήρα
10.	Πτερύγιο καμπυλότητας χείλους εκφυγής ή επιλογή χειριστηρίου στο θάλαμο διακυβέρνησης
11.	Πτερύγιο καμπυλότητας χείλους προσφυγής ή επιλογή χειριστηρίου στο θάλαμο διακυβέρνησης
12.	Θέση αναστροφέα ώσης (μόνο για αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρες αντίδρασης)
13.	Θέση καταστροφών άνωσης εδάφους ή/και επιλογή αερόφρενων
14.	Θερμοκρασία εξωτερικού αέρα ή συνολικής ροής αέρα
15α	Κατάσταση ενεργοποίησης αυτόματου πιλότου
15β	Τρόποι λειτουργίας αυτόματου πιλότου, κατάσταση ενεργοποίησης και τρόποι λειτουργίας αυτόματου μοχλού ισχύος και υπολογιστή πτήσης (AFCS)

Πίνακας Β

Πρόσθετες παράμετροι για αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 27 000 kg

Αριθ.	Παράμετρος
16.	Διαμήκης επιτάχυνση
17.	Πλευρική επιτάχυνση
18.	Κύρια χειριστήρια πτήσης – Θέση επιφανειών ελέγχου ή/και εντολή χειριστή (πρόνευση, διατοιχισμός και εκτροπή)
19.	Θέση χειριστηρίου αντιστάθμισης πρόνευσης
20.	Ραδιούψόμετρο
21.	Απόκλιση ίχνους καθόδου
22.	Απόκλιση ραδιοφάρου ευθυγράμμισης (localiser)
23.	Διέλευση από ραδιοφάρο (marker beacon)
24.	Κύριο προειδοποιητικό σήμα
25.	Επιλογή συχνότητας NAV 1 και NAV 2
26.	Απόσταση DME 1 και DME 2
27.	Κατάσταση αισθητήρα για τη θέση του συστήματος προσγείωσης (squat switch)

Αριθ.	Παράμετρος
28.	Σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους (GPWS)
29.	Γωνία προσβολής
30.	Υδραυλικά, για κάθε σύστημα (χαμηλή πίεση)
31.	Στοιχεία ναυτιλίας
32.	Θέση συστήματος προσγείωσης ή επιλογή συστήματος προσγείωσης

Προσάρτημα 1 της OPS 1.725

Καταγραφείς στοιχείων πτήσης-3 — Κατάλογος παραμέτρων προς καταγραφή

Πίνακας Α

Αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg

Αριθ.	Παράμετρος
1.	Μέτρηση χρόνου ή σχετικού χρόνου
2.	Ύψος πίεσης
3.	Ενδεικνυόμενη ταχύτητα αέρα
4.	Πορεία
5.	Κανονική επιτάχυνση

Πίνακας Β

Πρόσθετες παράμετροι για αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 27 000 kg

Αριθ.	Παράμετρος
6.	Πρόνευση
7.	Διατοιχισμός
8.	Χειροκίνητη ενεργοποίηση πλήκτρου για ραδιοεκπομπή εκτός εάν υπάρχει εναλλακτικό μέσο συγχρονισμού των καταγραφών FDR και CVR
9.	Ισχύς κάθε κινητήρα
10.	Πτερύγιο καμπυλότητας χείλους εκφυγής ή επιλογή χειριστηρίου στο θάλαμο διακυβέρνησης
11.	Πτερύγιο καμπυλότητας χείλους προσφυγής ή επιλογή χειριστηρίου στο θάλαμο διακυβέρνησης
12.	Θέση αναστροφέα ώσης (μόνο για αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρες αντίδρασης)
13.	Θέση καταστροφών άντωσης εδάφους ή/και επιλογή αερόφρενων
14.	Θερμοκρασία εξωτερικού αέρα ή συνολικής ροής αέρα
15α.	Κατάσταση ενεργοποίησης αυτόματου πιλότου
15β.	Τρόποι λειτουργίας αυτόματου πιλότου, κατάσταση ενεργοποίησης και τρόποι λειτουργίας αυτόματου μοχλού ισχύος και υπολογιστή πτήσης (AFCS)
16.	Διαμήκης επιτάχυνση
17.	Πλευρική επιτάχυνση
18.	Κύρια χειριστήρια πτήσης – Θέση επιφανειών ελέγχου ή/και εντολή χειριστή (πρόνευση, διατοιχισμός και εκτροπή)
19.	Θέση χειριστηρίου αντιστάθμισης πρόνευσης
20.	Ραδιούψόμετρο
21.	Απόκλιση ίχνους καθόδου
22.	Απόκλιση ραδιοφάρου ευθυγράμμισης (localiser)
23.	Διέλευση από ραδιοφάρο (marker beacon)

Αριθ.	Παράμετρος
24.	Κύριο προειδοποιητικό σήμα
25.	Επιλογή συχνότητας NAV 1 και NAV 2
26.	Απόσταση DME 1 και DME 2
27.	Κατάσταση αισθητήρα για τη θέση του συστήματος προσγείωσης (squat switch)
28.	Σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους (GPWS)
29.	Γωνία προσβολής
30.	Υδραυλικά, για κάθε σύστημα (χαμηλή πίεση)
31.	Στοιχεία ναυτιλίας (γεωγραφικό μήκος και πλάτος, ταχύτητα εδάφους και γωνία έκπτωσης)
32.	Θέση συστήματος προσγείωσης ή επιλογέα συστήματος προσγείωσης

Προσάρτημα 1 της OPS 1.770

Οξυγόνο — Ελάχιστες απαιτήσεις για συμπληρωματικό οξυγόνο για αεροπλάνα με θάλαμο συμπίεσης κατά τη διάρκεια και μετά από αναγκαστική κάθοδο

Πίνακας 1

(α)	(β)
Τροφοδοσία για:	Διάρκεια πτήσης και ύψος πίεσης θαλάμου
1. Όλους τους επιβαίνοντες στο θάλαμο διακυβέρνησης, που εκτελούν πτητικά καθήκοντα στο θάλαμο διακυβέρνησης	Ο συνολικός χρόνος πτήσης όταν το ύψος πίεσης θαλάμου υπερβαίνει τα 13 000 ft και ο συνολικός χρόνος πτήσης όταν το ύψος πίεσης θαλάμου υπερβαίνει τα 10 000 ft, αλλά δεν υπερβαίνει τα 13 000 ft μετά τα πρώτα 30 λεπτά σε αυτά τα ύψη, αλλά ο οποίος, σε καμία περίπτωση, δεν είναι μικρότερος από: i) 30 λεπτά για αεροπλάνα που είναι πιστοποιημένα να πετούν σε ύψη που δεν υπερβαίνουν τα 25 000 ft (σημείωση 2) ii) 2 ώρες για αεροπλάνα που είναι πιστοποιημένα να πετούν σε ύψη μεγαλύτερα των 25 000 ft (σημείωση 3)
2. Όλα τα απαιτούμενα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών	Ο συνολικός χρόνος πτήσης όταν το ύψος πίεσης θαλάμου υπερβαίνει τα 13 000 ft, ο οποίος όμως δεν είναι μικρότερος από 30 λεπτά (σημείωση 2) και ο συνολικός χρόνος πτήσης όταν το ύψος πίεσης θαλάμου είναι μεγαλύτερο από 10 000 ft, αλλά δεν υπερβαίνει τα 13 000 ft μετά τα πρώτα 30 λεπτά σε αυτά τα ύψη
3. Το 100 % των επιβατών (σημείωση 5)	Ο συνολικός χρόνος πτήσης όταν το ύψος πίεσης θαλάμου υπερβαίνει τα 15 000 ft, ο οποίος όμως, σε καμία περίπτωση, δεν είναι μικρότερος από 10 λεπτά (σημείωση 4)
4. Το 30 % των επιβατών (σημείωση 5)	Ο συνολικός χρόνος πτήσης όταν το ύψος πίεσης θαλάμου υπερβαίνει τα 14 000 ft, αλλά δεν υπερβαίνει τα 15 000 ft
5. Το 10 % των επιβατών (σημείωση 5)	Ο συνολικός χρόνος πτήσης όταν το ύψος πίεσης θαλάμου υπερβαίνει τα 10 000 ft, αλλά δεν υπερβαίνει τα 14 000 ft μετά τα πρώτα 30 λεπτά σε αυτά τα ύψη

Σημείωση 1: Η παρεχόμενη τροφοδοσία πρέπει να λαμβάνει υπόψη το ύψος πίεσης θαλάμου και την κατανομή καθόδου για τις συγκεκριμένες διαδρομές.

Σημείωση 2: Η απαιτούμενη ελάχιστη τροφοδοσία είναι η ποσότητα του οξυγόνου που είναι αναγκαία για σταθερό ρυθμό καθόδου από το μέγιστο πιστοποιημένο επιχειρησιακό ύψος του αεροπλάνου στα 10 000 ft σε 10 λεπτά, που ακολουθούνται από 20 λεπτά στα 10 000 ft.

Σημείωση 3: Η απαιτούμενη ελάχιστη τροφοδοσία είναι η ποσότητα του οξυγόνου που είναι αναγκαία για σταθερό ρυθμό καθόδου από το μέγιστο πιστοποιημένο επιχειρησιακό ύψος του αεροπλάνου στα 10 000 ft σε 10 λεπτά, που ακολουθούνται από 110 λεπτά στα 10 000 ft. Το οξυγόνο που απαιτείται κατά JAR-OPS 1.780 στοιχείο α) σημείο 1, μπορεί να περιληφθεί στον καθορισμό της απαιτούμενης τροφοδοσίας.

Σημείωση 4: Η απαιτούμενη ελάχιστη τροφοδοσία είναι η ποσότητα του οξυγόνου που είναι αναγκαία για σταθερό ρυθμό καθόδου από το μέγιστο πιστοποιημένο επιχειρησιακό ύψος του αεροπλάνου στα 15 000 ft.

Σημείωση 5: Για τους σκοπούς του παρόντος πίνακα, ως "επιβάτες" νοούνται οι επιβάτες που πραγματικά μεταφέρονται, συμπεριλαμβανομένων και των βρεφών/νηπίων.

Προσάρτημα 1 της OPS 1.775

Συμπληρωματικό οξυγόνο για αεροπλάνα χωρίς θάλαμο συμπίεσης

Πίνακας 1

(α)	(β)
Τροφοδοσία για:	Διάρκεια πτήσης και ύψος πίεσης θαλάμου
1. Όλους τους επιβαίνοντες στο θάλαμο διακυβέρνησης, που εκτελούν πτητικά καθήκοντα στο θάλαμο διακυβέρνησης	Ο συνολικός χρόνος πτήσης σε ύψη πίεσης άνω των 10 000 ft
2. Όλα τα απαιτούμενα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών	Ο συνολικός χρόνος πτήσης σε ύψη πίεσης υπεράνω των 13 000 ft και για κάθε χρονική περίοδο που υπερβαίνει τα 30 λεπτά σε ύψη πίεσης υπεράνω των 10 000 ft, αλλά που δεν υπερβαίνουν τα 13 000 ft
3. Το 100 % των επιβατών (βλέπε σημείωση)	Ο συνολικός χρόνος πτήσης σε ύψη πίεσης άνω των 13 000 ft
4. Το 10 % των επιβατών (βλέπε σημείωση)	Ο συνολικός χρόνος πτήσης μετά τα 30 λεπτά σε ύψη πίεσης μεγαλύτερα των 10 000 ft, αλλά που δεν υπερβαίνουν τα 13 000 ft

Σημείωση: Για τους σκοπούς του παρόντος πίνακα, ως "επιβάτες" νοούνται οι επιβάτες που πραγματικά μεταφέρονται, συμπεριλαμβανομένων και των βρεφών/νηπίων ηλικίας κάτω των 2 ετών.

ΤΜΗΜΑ IB

ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

OPS 1.845

Γενική εισαγωγή

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ουδεμία πτήση εκτελείται εκτός εάν ο απαιτούμενος, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος τμήματος, εξοπλισμός επικοινωνίας και αεροναυτιλίας:
1. έχει εγκριθεί και εγκατασταθεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις που εφαρμόζονται σχετικά, συμπεριλαμβανομένων των ελάχιστων προτύπων επιδόσεων και των απαιτήσεων επιχειρησιακής λειτουργίας και πλοϊμότητας
 2. έχει εγκατασταθεί με τέτοιο τρόπο ώστε η αστοχία (βλάβη) οποιασδήποτε μονάδας, η οποία είναι απαραίτητη είτε για σκοπούς επικοινωνίας είτε για σκοπούς ναυτιλίας, είτε και για τους δύο σκοπούς, δεν έχει ως αποτέλεσμα την αστοχία (βλάβη) άλλης μονάδας που είναι απαραίτητη για σκοπούς επικοινωνίας ή ναυτιλίας
 3. βρίσκεται σε κατάσταση συνεχούς επιχειρησιακής ετοιμότητας για το είδος της πτητικής λειτουργίας που εκτελείται, με την επιφύλαξη των όσων ορίζονται στον πίνακα ελάχιστου εξοπλισμού (ΠΕΕ) (παραπομπή στην OPS 1.030) και
 4. έχει την κατάλληλη διάταξη, έτσι ώστε εάν μέλος του πληρώματος πτήσης πρέπει, κατά τη διάρκεια της πτήσης και από τη θέση του, να χρησιμοποιήσει τον εξοπλισμό, να είναι εύκολος ο χειρισμός του από αυτή τη θέση. Όταν περισσότερα από ένα μέλη του πληρώματος πτήσης πρέπει να 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.
- β) Τα ελάχιστα πρότυπα επιδόσεων του εξοπλισμού επικοινωνίας και ναυτιλίας είναι εκείνα που καθορίζονται στις ισχύουσες ευρωπαϊκές οδηγίες τεχνικών προτύπων [ΕΟΤΠ (ETSO)], όπως παρατίθενται στις ισχύουσες προδιαγραφές για τις ευρωπαϊκές οδηγίες τεχνικών προτύπων (CS-TSO), εκτός εάν καθορίζονται διαφορετικά πρότυπα επιδόσεων στους κώδικες επιχειρησιακής λειτουργίας και πλοϊμότητας. Εξοπλισμός επικοινωνίας και ναυτιλίας, ο οποίος κατά την ημερομηνία εφαρμογής της OPS πληροί διαφορετικές προδιαγραφές σχεδιασμού και επιδόσεων από εκείνες των ΕΟΤΠ (ETSO), μπορεί να παραμείνει σε χρήση ή να εγκατασταθεί, εκτός εάν καθορίζονται πρόσθετες απαιτήσεις στο παρόν τμήμα. Εξοπλισμός επικοινωνίας και ναυτιλίας που έχει ήδη εγκριθεί, δεν απαιτείται να πληροί αναθεωρημένη ΕΟΤΠ (ETSO) ή αναθεωρημένη προδιαγραφή πέραν από ΕΟΤΠ (ETSO), εκτός αν καθορίζεται απαίτηση με αναδρομική ισχύ.

OPS 1.850

Εξοπλισμός ασυρμάτου

- α) Ο αερομεταφορέας δεν χρησιμοποιεί αεροπλάνο εκτός εάν αυτό φέρει τον απαιτούμενο, για το είδος της πτητικής λειτουργίας που εκτελείται, εξοπλισμό ασυρμάτου.

- β) Όπου, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος τμήματος, απαιτούνται δύο ανεξάρτητα συστήματα ασυρμάτου (ξεχωριστά και πλήρη), κάθε σύστημα πρέπει να διαθέτει ανεξάρτητη εγκατάσταση κεραιάς, εκτός από την περίπτωση όπου χρησιμοποιείται σταθερά υποστηριζόμενη ασύρματη κεραία ή άλλες εγκαταστάσεις κεραιών ισοδύναμης αξιοπιστίας, οπότε απαιτείται μόνο μία κεραία.
- γ) Ο απαιτούμενος σύμφωνα με τις διατάξεις του παραπάνω στοιχείου α) εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας, πρέπει να έχει επίσης τη δυνατότητα επικοινωνίας στην αεροναυτική συχνότητα επείγουσας ανάγκης των 121,5 MHz.

OPS 1.855

Πίνακας ακουστικού επιλογέα

Ο αερομεταφορέας δεν εκτελεί πτήσεις με αεροπλάνο σύμφωνα με τους κανόνες “πτήσης με όργανα” (IFR), εκτός εάν αυτό είναι εξοπλισμένο με πίνακα ακουστικού επιλογέα, ο οποίος είναι προσιτός σε κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης που απαιτείται να τον χρησιμοποιεί.

OPS 1.860

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. Ο αερομεταφορέας δεν εκτελεί πτήσεις VFR σε διαδρομές όπου η αεροναυτιλία μπορεί να διεξάγεται με αναφορά σε ευδιάκριτα χαρακτηριστικά σημεία του εδάφους, εκτός εάν το αεροπλάνο φέρει τον απαιτούμενο εξοπλισμό ραδιοεπικοινωνίας ώστε, υπό φυσιολογικές συνθήκες λειτουργίας, να διεκπεραιώνονται οι ακόλουθες λειτουργίες:

- a) επικοινωνία με τους ενδεικνυμένους επίγειους σταθμούς·
- β) επικοινωνία με τις κατάλληλες εγκαταστάσεις ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας από οποιοδήποτε σημείο ελεγχόμενου εναέριου χώρου εντός του οποίου πρόκειται να εκτελούνται πτήσεις· και
- γ) λήψη μετεωρολογικών πληροφοριών.

OPS 1.865

Εξοπλισμός επικοινωνίας και ναυτιλίας για την εκτέλεση πτήσεων σύμφωνα με τους κανόνες “πτήσης με όργανα” (IFR) ή “πτήσης εξ όψεως” (VFR) σε διαδρομές όπου η ναυτιλία δεν διεξάγεται με αναφορά σε ευδιάκριτα χαρακτηριστικά σημεία του εδάφους

- a) Ο αερομεταφορέας δεν εκτελεί πτήσεις IFR ή πτήσεις VFR σε διαδρομές όπου η ναυτιλία δεν μπορεί να διεξάγεται με αναφορά σε ευδιάκριτα χαρακτηριστικά σημεία του εδάφους, εκτός εάν το αεροπλάνο φέρει τον απαιτούμενο, σύμφωνα με τις απαιτήσεις των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας της (των) περιοχής(-ών) επιχειρησιακής λειτουργίας του αεροπλάνου, εξοπλισμό ασυρμάτου [εξοπλισμός επικοινωνίας και εξοπλισμός πομπού δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης (SSR)] και ναυτιλίας.
- β) Εξοπλισμός ασυρμάτου. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ο εξοπλισμός ασυρμάτου περιλαμβάνει τουλάχιστον:
 1. δύο ανεξάρτητα συστήματα ραδιοεπικοινωνίας, τα οποία είναι απαραίτητα, κάτω από κανονικές συνθήκες, για την επικοινωνία με τον κατάλληλο επίγειο σταθμό από οποιοδήποτε σημείο της διαδρομής, συμπεριλαμβανομένων των εκτροπών από αυτήν· και
 2. πομπό δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης (SSR), όπως απαιτείται για τη διαδρομή που ακολουθείται.
- γ) Εξοπλισμός ναυτιλίας. Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι ο εξοπλισμός ναυτιλίας:
 1. περιλαμβάνει τουλάχιστον:
 - i) σύστημα λήψης παγκατευθυντικού ραδιοφάρου πολύ υψηλής συχνότητας (VOR), σύστημα ραδιοπηξίδας (ADF) και σύστημα μέτρησης αποστάσεων (DME), εκτός εάν δεν απαιτείται χρήση του ADF σε καμία φάση της προβλεπόμενης πτήσης, οπότε δεν χρειάζεται η εγκατάσταση συστήματος ADF·
 - ii) σύστημα ενόργανης προσγείωσης (ILS) ή σύστημα προσγείωσης με μικροκύματα (MLS), όταν το ILS ή το MLS απαιτείται για σκοπούς ναυτιλίας προσέγγισης·
 - iii) σύστημα λήψης ραδιοφάρου (marker beacon), όταν ο ραδιοφάρος είναι απαραίτητος για σκοπούς ναυτιλίας προσέγγισης·
 - iv) σύστημα ναυτιλίας δια ραδιοβοηθημάτων περιοχής, όταν για τη συγκεκριμένη διαδρομή πτήσης απαιτείται ναυτιλία διά ραδιοβοηθημάτων περιοχής·
 - v) πρόσθετο σύστημα μέτρησης αποστάσεων (DME) για οποιαδήποτε διαδρομή, ή τμήμα αυτής, στην οποία η ναυτιλία πραγματοποιείται με βάση μόνο τα σήματα DME·
 - vi) πρόσθετο σύστημα λήψης παγκατευθυντικού ραδιοφάρου πολύ υψηλής συχνότητας (VOR) για κάθε διαδρομή, ή τμήμα αυτής, στην οποία η ναυτιλία πραγματοποιείται με βάση μόνο τα σήματα VOR·
 - vii) σύστημα ADF για οποιαδήποτε διαδρομή, ή τμήμα αυτής, στην οποία η ναυτιλία πραγματοποιείται με βάση μόνο τα σήματα μη κατευθυντικού ραδιοφάρου NDB· ή
 2. συμμορφώνεται με τον τύπο της απαιτούμενης επίδοσης αεροναυτιλίας (RNP) για πτήσεις στον συγκεκριμένο εναέριο χώρο.

- δ) Ο αερομεταφορέας μπορεί να χρησιμοποιεί αεροπλάνο, το οποίο δεν φέρει ADF ή τον εξοπλισμό ναυτιλίας που καθορίζεται στο στοιχείο γ) σημείο 1 σημείο vi) ή/και στοιχείο γ) σημείο 1 σημείο vii), ανωτέρω, εφόσον το αεροπλάνο φέρει εναλλακτικό εξοπλισμό ο οποίος έχει εγκριθεί, για τη συγκεκριμένη διαδρομή πτήσης, από την Αρχή. Η αξιοπιστία και η ακρίβεια του εναλλακτικού εξοπλισμού πρέπει να επιτρέπει ασφαλή ναυτιλία στη διαδρομή, την οποία πρόκειται να ακολουθήσει το αεροπλάνο.
- ε) Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι ο εξοπλισμός επικοινωνίας VHF, ο ραδιοφάρος ευθυγράμμισης ILS και οι δέκτες VOR που εγκαθίστανται σε αεροπλάνα που πρόκειται να πετούν με IFR έχουν εγκριθεί ως συμμορφούμενοι προς τα πρότυπα επιδόσεων για την προστασία από παρεμβολές στα FM.

OPS 1.866

Πομποί (Transponder)

- α) Ο αερομεταφορέας δεν χειρίζεται αεροπλάνο παρά μόνο εφόσον αυτό είναι εφοδιασμένο με:
1. πομπό SSR αναφοράς ύψους πίεσης· και
 2. οιοδήποτε άλλο είδος πομπού SSR που απαιτείται για τη διαδρομή που ακολουθείται.

OPS 1.870

Πρόσθετος εξοπλισμός ναυτιλίας για την εκτέλεση πτήσεων σε εναέριο χώρο με προδιαγραφές ελάχιστης επίδοσης ναυτιλίας (MNPS)

- α) Ο αερομεταφορέας δεν εκτελεί πτήσεις με αεροπλάνο σε εναέριο χώρο με προδιαγραφές ελάχιστης επίδοσης ναυτιλίας (MNPS), εκτός εάν αυτό φέρει εξοπλισμό ναυτιλίας που πληροί τις προδιαγραφές ελάχιστης επίδοσης ναυτιλίας, οι οποίες καθορίζονται στο έγγραφο ICAO 7030 με τη μορφή συμπληρωματικών διαδικασιών περιοχής.
- β) Ο απαιτούμενος, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος στοιχείου, εξοπλισμός ναυτιλίας, πρέπει να είναι ορατός και να μπορεί να χρησιμοποιείται από οποιονδήποτε από τους χειριστές του αεροπλάνου από τη θέση εκτέλεσης των καθηκόντων του.
- γ) Για την εκτέλεση πτήσεων χωρίς περιορισμούς σε εναέριο χώρο MNPS, το αεροπλάνο πρέπει να φέρει δύο ανεξάρτητα συστήματα αεροναυτιλίας μεγάλης εμβέλειας (LRNS).
- δ) Για την εκτέλεση πτήσεων σε εναέριο χώρο MNPS κατά μήκος προσηχδιασμένων ειδικών διαδρομών, το αεροπλάνο πρέπει να φέρει σύστημα αεροναυτιλίας μεγάλης εμβέλειας (LRNS), εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά.

OPS 1.872

Εξοπλισμός για την εκτέλεση πτήσεων σε καθορισμένο εναέριο χώρο με ελάχιστα μειωμένου κάθετου διαχωρισμού (RVSM)

- α) Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι τα αεροπλάνα που εκτελούν πτήσεις σε εναέριο χώρο με ελάχιστα μειωμένου κάθετου διαχωρισμού (RVSM) είναι εξοπλισμένα με:
1. δύο ανεξάρτητα συστήματα μέτρησης ύψους·
 2. σύστημα συναγερμού ύψους·
 3. αυτόματο σύστημα ελέγχου ύψους· και
 4. πομπό δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης (SSR) με σύστημα αναφοράς ύψους που μπορεί να συνδεθεί με το σύστημα μέτρησης απόλυτου ύψους που χρησιμοποιείται για τη διατήρηση του απόλυτου ύψους πτήσης.

ΤΜΗΜΑ II

ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ

OPS 1.875

Γενικά

- α) Ο αερομεταφορέας εκτελεί πτήσεις με αεροπλάνο μόνο εάν αυτό συντηρείται και διαθέτει πιστοποιητικό διάθεσης σε χρήση από κατάλληλα εγκεκριμένο/αποδεκτό, σύμφωνα με το μέρος 145, οργανισμό συντήρησης, με την εξαίρεση ότι οι προ πτήσεως επιθεωρήσεις δεν είναι απαραίτητο να εκτελούνται από οργανισμό σύμφωνα με το μέρος 145.
- β) Οι απαιτήσεις συντήρησης αεροπλάνου που είναι απαραίτητες για τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις πιστοποίησης αερομεταφορέα κατά OPS 1.180 είναι αυτές που ορίζονται στο μέρος M.

ΤΜΗΜΑ ΙΔ

ΠΛΗΡΩΜΑ ΠΤΗΣΗΣ

OPS 1.940

Σύνθεση του πληρώματος πτήσης

(βλέπε τα προσαρτήματα 1 και 2 της OPS 1.940)

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

1. Η σύνθεση του πληρώματος πτήσης και ο αριθμός των μελών του πληρώματος πτήσης σε καθορισμένους σταθμούς πληρώματος ανταποκρίνονται στις ελάχιστες απαιτήσεις που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου και τηρούν τα ελάχιστα όρια που καθορίζουν οι παραπάνω απαιτήσεις.
2. Το πλήρωμα πτήσης περιλαμβάνει και πρόσητα μέλη, εφόσον απαιτείται από τον τύπο της πτητικής λειτουργίας, και ότι δεν είναι κατώτερο του αριθμού που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.
3. Το σύνολο των μελών του πληρώματος πτήσης είναι κάτοχοι κατάλληλης και έγκυρης άδειας, η οποία είναι αποδεκτή από την Αρχή, και διαδέχονται τα κατάλληλα προσόντα και τις ικανότητες, προκειμένου να φέρουν σε πέρας τα καθήκοντα που τους ανατίθενται.
4. Θεσπίζονται διαδικασίες, οι οποίες είναι αποδεκτές από την Αρχή, προκειμένου να αποφεύγεται η ταυτόχρονη παρουσία στο αεροπλάνο μελών πληρώματος πτήσης που δεν διαθέτουν πείρα.
5. Ένας χειριστής από τα μέλη του πληρώματος πτήσης, ο οποίος διαθέτει τα προσόντα κυβερνήτη σύμφωνα με τις απαιτήσεις που διέπουν τις άδειες πληρώματος πτήσης, ορίζεται κυβερνήτης ο οποίος μπορεί να αναθέτει την εκτέλεση της πτήσης σε άλλον χειριστή με τα κατάλληλα προσόντα.
6. Εφόσον απαιτείται από το εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου ορισμένος χειριστής πίνακα συστημάτων, στο πλήρωμα πτήσης περιλαμβάνεται μέλος πληρώματος το οποίο διαθέτει άδεια ιπτάμενου μηχανικού ή τα κατάλληλα προσόντα μέλους πληρώματος πτήσης, και το οποίο είναι αποδεκτό από την Αρχή.
7. Σε περίπτωση πρόσληψης μελών πληρώματος πτήσης οι οποίοι δεν είναι μισθωτοί και/ή εργάζονται ως εξωτερικοί συνεργάτες ή ως εργαζόμενοι μερικής απασχόλησης, πληρούνται οι απαιτήσεις του τμήματος ΙΔ. Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στο συνολικό αριθμό των τύπων ή παραλλαγών αεροπλάνου στους οποίους μπορεί να εκτελεί τα καθήκοντά του ένα μέλος του πληρώματος πτήσης για σκοπούς εμπορικής αερομεταφοράς, ο οποίος δεν πρέπει να υπερβαίνει τις απαιτήσεις που καθορίζονται στις OPS 1.980 και OPS 1.981, συμπεριλαμβανομένων των περιπτώσεων πρόσληψης του μέλους αυτού από άλλον αερομεταφορέα. Όσον αφορά τα μέλη του πληρώματος που απασχολούνται από τον αερομεταφορέα ως κυβερνήτες, θα πρέπει να έχουν ολοκληρώσει αρχική εκπαίδευση του αερομεταφορέα στην ολοκληρωμένη αξιοποίηση πληρώματος (CRM) πριν να ξεκινήσουν εκτέλεση πτήσεων γραμμής χωρίς επιτήρηση, εκτός εάν έχουν ήδη ολοκληρώσει αρχικό κύκλο μαθημάτων CRM από αερομεταφορέα.

β) Ελάχιστο πλήρωμα πτήσης για πτητικές λειτουργίες σε συνθήκες πτήσης με όργανα (IFR) ή τη νύκτα. Στο πλαίσιο πτητικών λειτουργιών σε συνθήκες πτήσης με όργανα (IFR) ή τη νύκτα, ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

1. Το ελάχιστο πλήρωμα πτήσης είναι δύο χειριστές για όλα τα αεροπλάνα με ελικοστροβιλοκινητήρες που διαθέτουν μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών μεγαλύτερη από 9, καθώς και για όλα τα αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρες ή
2. Η πτητική λειτουργία αεροπλάνων, εκτός από εκείνα που καλύπτονται από το στοιχείο β) σημείο 1, ανωτέρω, εκτελείται από έναν και μόνο χειριστή, υπό την προϋπόθεση ότι τηρούνται οι απαιτήσεις του προσαρτήματος 2 της OPS 1.940. Εάν δεν ικανοποιούνται οι απαιτήσεις του προσαρτήματος 2, το ελάχιστο πλήρωμα πτήσης είναι δύο χειριστές.

JAR-OPS 1.943

Αρχική εκπαίδευση του αερομεταφορέα στην ολοκληρωμένη αξιοποίηση πληρώματος (CRM)

- α) Εάν ένα μέλος του πληρώματος πτήσης δεν έχει προηγουμένως ολοκληρώσει την αρχική εκπαίδευση του αερομεταφορέα στην ολοκληρωμένη αξιοποίηση πληρώματος (CRM) (είτε πρόκειται για νέους υπαλλήλους είτε για νέο προσωπικό), τότε ο αερομεταφορέας φροντίζει ώστε το μέλος του πληρώματος πτήσης να ολοκληρώσει αρχικό κύκλο εκπαίδευσης αερομεταφορέα στην CRM. Οι νέοι υπάλληλοι ολοκληρώνουν την αρχική τους εκπαίδευση αερομεταφορέα στην CRM το πρώτο έτος της συνεργασίας τους με τον αερομεταφορέα.
- β) Εάν το μέλος του πληρώματος πτήσης δεν έχει προηγουμένως λάβει εκπαίδευση στον τομέα "ανθρώπινος παράγον", τότε πρέπει να ολοκληρώσει θεωρητικό κύκλο, βασιζόμενο στο πρόγραμμα ανθρώπινων επιδόσεων και ορίων για πτυχίο χειριστή αεροπλάνων εναερίων γραμμών (ATPL) (βλέπε τις απαιτήσεις για την έκδοση αδειών πληρώματος πτήσης) πριν από την αρχική εκπαίδευση του αερομεταφορέα στην CRM ή σε συνδυασμό με αυτήν.

- γ) Την αρχική εκπαίδευση στην CRM αναλαμβάνει τουλάχιστον ένας εκπαιδευτής CRM, αποδεκτός από την Αρχή, ο οποίος μπορεί να επικουρείται από ειδικούς σε συγκεκριμένους τομείς.
- δ) Η αρχική εκπαίδευση στην CRM πραγματοποιείται βάσει αναλυτικού προγράμματος θεμάτων, το οποίο περιλαμβάνεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.

OPS 1.945

Μετεκπαίδευση και έλεγχος

(βλέπε προσάρτημα 1 της OPS 1.945)

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:
1. Σε περίπτωση αλλαγής τύπου ή κατηγορίας αεροπλάνου, για την οποία απαιτείται νέα ικανότητα τύπου ή κατηγορίας, κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης ολοκληρώνει σειρά μαθημάτων ικανότητας τύπου η οποία ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις για την έκδοση αδειών πληρώματος πτήσης.
 2. Κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης ολοκληρώνει σειρά μαθημάτων μετατροπής παρεχόμενη από τον αερομεταφορέα, πριν από την έναρξη εκτέλεσης πτήσεων γραμμής χωρίς επιτήρηση
 - i) σε περίπτωση αλλαγής αεροπλάνου, για το οποίο απαιτείται νέα ικανότητα τύπου ή κατηγορίας· ή
 - ii) σε περίπτωση αλλαγής αερομεταφορέα.
 3. Η μετεκπαίδευση διεξάγεται από ειδικευμένο προσωπικό, βάσει αναλυτικού προγράμματος θεμάτων, το οποίο περιλαμβάνεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το προσωπικό που εντάσσει στοιχεία CRM στην μετεκπαίδευση είναι ειδικευμένο.
 4. Το εύρος της εκπαίδευσης που απαιτείται κατά την μετεκπαίδευση που παρέχεται από τον αερομεταφορέα καθορίζεται μετά από προσεκτική εξέταση της προηγούμενης εκπαίδευσης του μέλους του πληρώματος πτήσης, όπως αυτή έχει καταγραφεί στα αρχεία εκπαίδευσης του εν λόγω μέλους, που καθορίζονται στην OPS 1.985.
 5. Τα ελάχιστα πρότυπα καταλληλότητας και πείρας, που απαιτούνται για τα μέλη του πληρώματος πτήσης πριν από την έναρξη μετεκπαίδευσης, καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.
 6. Κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης υποβάλλεται στους ελέγχους που απαιτούνται από την OPS 1.965 στοιχείο β), καθώς και την εκπαίδευση και τους ελέγχους που απαιτούνται από την OPS 1.965 στοιχείο δ), πριν από την έναρξη εκτέλεσης πτήσεων γραμμής με επιτήρηση.
 7. Μετά την ολοκλήρωση πτήσης γραμμής με επιτήρηση, διενεργείται ο έλεγχος που απαιτείται από την OPS 1.965 στοιχείο γ).
 8. Μετά την έναρξη σειράς μαθημάτων μετεκπαίδευσης από τον αερομεταφορέα, το μέλος του πληρώματος πτήσης δεν αναλαμβάνει πτητικά καθήκοντα σε άλλο τύπο ή κατηγορία μέχρις ότου συμπληρωθεί ή ολοκληρωθεί η σειρά μαθημάτων.
 9. Στα μαθήματα μετεκπαίδευσης εντάσσονται στοιχεία CRM.
- β) Σε περίπτωση αλλαγής τύπου ή κατηγορίας αεροπλάνου, ο έλεγχος που απαιτείται από την OPS 1.965 στοιχείο β), μπορεί να συνδυαστεί με εξέταση επιδεξιότητας σε ικανότητα τύπου ή κατηγορίας βάσει των απαιτήσεων για την έκδοση αδειών πληρώματος πτήσης.
- γ) Οι σειρές μαθημάτων μετεκπαίδευσης από τον αερομεταφορέα και μαθημάτων ικανότητας τύπου ή κατηγορίας που απαιτούνται για την έκδοση αδειών πληρώματος πτήσης μπορούν να συνδυάζονται.

OPS 1.950

Εκπαίδευση διαφορών και εξοικείωσης

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το μέλος του πληρώματος πτήσης ολοκληρώνει:
1. Εκπαίδευση στις διαφορές η οποία απαιτεί πρόσθετες γνώσεις και εκπαίδευση σε κατάλληλη για το αεροπλάνο εκπαιδευτική συσκευή:
 - i) εφόσον πρόκειται για πτητική λειτουργία διαφορετικής παραλλαγής αεροπλάνου του ίδιου ή διαφορετικού τύπου που ανήκει στην ίδια κατηγορία με τα αεροπλάνα που εκτελούν τρέχουσα πτητική λειτουργία· ή
 - ii) εφόσον αλλάζει ο εξοπλισμός και/ή οι διαδικασίες των τύπων ή των παραλλαγών που εκτελούν τρέχουσα πτητική λειτουργία·

2. Εκπαίδευση εξοικείωσης η οποία απαιτεί την απόκτηση πρόσθετων γνώσεων:
- i) εφόσον πρόκειται για πτητική λειτουργία άλλου αεροπλάνου του ίδιου τύπου ή παραλλαγής· ή
 - ii) εφόσον αλλάζει ο εξοπλισμός ή/και οι διαδικασίες των τύπων ή των παραλλαγών που βρίσκονται σε τρέχουσα πτητική λειτουργία.
- β) Ο αερομεταφορέας καθορίζει στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας τις περιπτώσεις κατά τις οποίες απαιτείται εκπαίδευση στις διαφορές ή εκπαίδευση εξοικείωσης.

OPS 1.955

Διορισμός κυβερνήτη

- a) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι για την προαγωγή του συγκυβερνήτη στη θέση του κυβερνήτη και για εκείνους που αναλαμβάνουν καθήκοντα κυβερνήτη:
1. το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας καθορίζει ένα ελάχιστο επίπεδο πείρας, το οποίο πρέπει να είναι αποδεκτό από την Αρχή και
 2. για χειρισμούς πολλαπλών πληρωμάτων, ο χειριστής ολοκληρώνει κατάλληλη σειρά μαθημάτων για κυβερνήτες.
- β) Η σειρά μαθημάτων για κυβερνήτες που απαιτείται από το στοιχείο a) σημείο 2, ανωτέρω, πρέπει να καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας και να περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα:
1. εκπαίδευση σε SDT (συμπεριλαμβανομένης της πτητικής εκπαίδευσης σε αερογραμμή) ή/και σε πτητική εκπαίδευση·
 2. έλεγχο ικανότητας από τον αερομεταφορέα σε σχέση με τα καθήκοντα του κυβερνήτη·
 3. τα καθήκοντα του κυβερνήτη·
 4. εκπαίδευση κυβερνήτη σε γραμμή με επιτήρηση. Οι χειριστές που διαθέτουν ήδη τα κατάλληλα προσόντα για το συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου, απαιτείται να καλύπτουν τουλάχιστον δέκα τομείς·
 5. ολοκλήρωση ελέγχου γραμμής κυβερνήτη, κατά την OPS 1.965 (στοιχείο γ), και αξιολόγηση αρμοδιοτήτων στη διαδρομή και το αεροδρόμιο, κατά την OPS 1.975· και
 6. στοιχεία ολοκληρωμένης αξιοποίησης πληρώματος.

OPS 1.960

Κυβερνήτες κάτοχοι αδείας επαγγελματία χειριστή

- a) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:
1. Κάτοχοι αδείας επαγγελματία χειριστή δεν ασκούν καθήκοντα κυβερνήτη αεροπλάνου το οποίο έχει πιστοποιηθεί στο εγχειρίδιο πτήσης του για πτητική λειτουργία μονομελούς πληρώματος, εκτός:
 - i) εάν ο χειριστής έχει ένα ελάχιστο αριθμό 500 ωρών συνολικού χρόνου πτήσης ή διαθέτει έγκυρη ικανότητα πτήσεως με όργανα, εφόσον εκτελείται πτητική λειτουργία μεταφοράς επιβατών στο πλαίσιο των κανόνων "πτήσεως εξ όψεως" (VFR), εκτός ακτίνας 50 nm από το αεροδρόμιο αναχώρησης· ή
 - ii) εάν ο χειριστής έχει ένα ελάχιστο αριθμό 700 ωρών συνολικού χρόνου πτήσης, οι οποίες περιλαμβάνουν 400 ώρες με την ιδιότητα του κυβερνήτη (σύμφωνα με τις απαιτήσεις που διέπουν τις άδειες πληρώματος πτήσης), εκ των οποίων οι 100 έχουν εκτελεσθεί στο πλαίσιο "πτήσεων με όργανα" (IFR), και οι οποίες περιλαμβάνουν 40 ώρες πτητικής λειτουργίας σε πολυκινητήρια αεροπλάνα, εφόσον εκτελείται πτητική λειτουργία πολυκινητήριου τύπου αεροπλάνου, στο πλαίσιο των κανόνων "πτήσεων με όργανα" (IFR). Οι 400 ώρες με την ιδιότητα του κυβερνήτη μπορούν να αντικατασταθούν από τις ώρες χειρισμού με την ιδιότητα του συγκυβερνήτη, δεδομένου ότι δύο ώρες πτήσης με την ιδιότητα του συγκυβερνήτη ισοδυναμούν με μία ώρα με την ιδιότητα του κυβερνήτη, υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω ώρες πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο καθιερωμένου συστήματος πληρώματος πολλαπλών χειριστών που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.
 2. Εκτός από το στοιχείο a), σημείο 1 περίπτωση ii), ανωτέρω, εφόσον εκτελείται πτητική λειτουργία "πτήσης με όργανα" (IFR) με την ιδιότητα του μοναδικού χειριστή, ικανοποιούνται οι απαιτήσεις που καθορίζονται στο προσάρτημα 2 της OPS 1.940.
 3. Στην περίπτωση χειρισμών πληρώματος από πολλαπλούς χειριστές, εκτός από το στοιχείο a) σημείο 1, ανωτέρω, και πριν ο χειριστής αναλάβει καθήκοντα κυβερνήτη, έχει ολοκληρωθεί η σειρά μαθημάτων για κυβερνήτες που καθορίζεται στην OPS 1.955 (στοιχείο a) σημείο 2.

OPS 1.965

Περιοδική εκπαίδευση και έλεγχος

(βλέπε προσαρτήματα 1 και 2 της OPS 1.965)

- α) Γενικά. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:
- Κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης ακολουθεί περιοδική εκπαίδευση και υποβάλλεται σε έλεγχο και ότι το σύνολο της εν λόγω περιοδικής εκπαίδευσης και ελέγχου αφορούν τον τύπο ή την παραλλαγή του αεροπλάνου, στην οποία το μέλος του πληρώματος πτήσης εκτελεί πτητικά καθήκοντα.
 - Το πρόγραμμα περιοδικής εκπαίδευσης και ελέγχου καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας και εγκρίνεται από την Αρχή.
 - Η περιοδική εκπαίδευση διεξάγεται από το ακόλουθο προσωπικό:
 - εκπαίδευση εδάφους και επανεκπαίδευση από προσωπικό που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα·
 - εκπαίδευση σε αεροπλάνο/STD από εκπαιδευτή ικανότητας τύπου (TRI), εκπαιδευτή ικανότητας κατηγορίας (CRI) ή, στην περίπτωση εκπαίδευσης σε STD, από εκπαιδευτή συνθετικής πτήσης (SFI), υπό την προϋπόθεση ότι ο TRI, ο CRI ή ο SFI πληροί τις απαιτήσεις του αερομεταφορέα όσον αφορά την πείρα και τις γνώσεις, ώστε να επαρκούν για τη διδασκαλία των θεμάτων που καθορίζονται στο στοιχείο α) σημείο 1 σημείο i) στοιχεία Α και Β του προσαρτήματος 1 της OPS 1.965·
 - εκπαίδευση στον εξοπλισμό επείγουσας ανάγκης και ασφαλείας από προσωπικό που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα· και
 - ολοκληρωμένη αξιοποίηση πληρώματος (CRM):
 - ενσωμάτωση στοιχείων CRM σε όλες τις φάσεις της περιοδικής εκπαίδευσης από όλο το εκπαιδευτικό προσωπικό που συμμετέχει στην περιοδική εκπαίδευση. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το προσωπικό που συμμετέχει στην περιοδική εκπαίδευση διαθέτει τα απαραίτητα προσόντα προκειμένου να εντάσσει στοιχεία CRM σε αυτή την εκπαίδευση·
 - κατά ενότητες εκπαίδευση στην CRM από τουλάχιστον έναν εκπαιδευτή CRM, αποδεκτό από την Αρχή, ο οποίος μπορεί να επικουρείται από ειδικούς σε συγκεκριμένους τομείς.
 - Ο περιοδικός έλεγχος διεξάγεται από το ακόλουθο προσωπικό:
 - έλεγχος ικανότητας από τον αερομεταφορέα από εξεταστή ικανότητας τύπου (TRE), εξεταστή ικανότητας κατηγορίας (CRE) ή, εάν ο έλεγχος πραγματοποιείται σε STD, από TRE, CRE ή από εξεταστή συνθετικής πτήσης (SFE), εκπαιδευμένο σε θέματα CRM και στην αξιολόγηση ικανοτήτων CRM·
 - έλεγχος γραμμής από κυβερνήτες με τα απαραίτητα προσόντα, που διορίζονται από τον αερομεταφορέα και είναι αποδεκτοί από την Αρχή·
 - έλεγχος εξοπλισμού επείγουσας ανάγκης και ασφαλείας από προσωπικό που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα.
- β) Έλεγχος ικανότητας αερομεταφορέα
- Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:
 - κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης υποβάλλεται σε ελέγχους ικανότητας από τον αερομεταφορέα, προκειμένου να αποδείξει τις ικανότητές του στο πλαίσιο της εκτέλεσης κανονικών και μη κανονικών διαδικασιών, καθώς και διαδικασιών επείγουσας ανάγκης, και
 - ο έλεγχος διενεργείται χωρίς εξωτερική οπτική αναφορά, εφόσον το μέλος του πληρώματος πτήσης καλείται να εκτελέσει πτητική λειτουργία στα πλαίσια "πτήσης με όργανα" (IFR)·
 - κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης υποβάλλεται σε ελέγχους ικανότητας από τον αερομεταφορέα, οι οποίοι αποτελούν μέρος της εκπαίδευσης του κανονικού πληρώματος πτήσης.
 - Η περίοδος ισχύος του ελέγχου ικανότητας αερομεταφορέα είναι 6 ημερολογιακοί μήνες, πέραν του υπολοίπου του μήνα έκδοσης. Εφόσον ο έλεγχος διενεργείται εντός των τελευταίων τριών ημερολογιακών μηνών ισχύος του προηγούμενου ελέγχου ικανότητας από τον αερομεταφορέα, η περίοδος ισχύος παρατείνεται από την ημέρα έκδοσης έως και έξι ημερολογιακούς μήνες από την ημερομηνία λήξης της ισχύος του προηγούμενου ελέγχου ικανότητας από τον αερομεταφορέα.

- γ) Έλεγχος γραμμής. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης υποβάλλεται σε έλεγχο γραμμής στο αεροπλάνο, προκειμένου να αποδείξει την ικανότητά του στο πλαίσιο της εκτέλεσης κανονικών πτητικών λειτουργιών γραμμής, οι οποίες περιγράφονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας. Η περίοδος ισχύος του ελέγχου γραμμής είναι δώδεκα ημερολογιακοί μήνες, εκτός του υπολοίπου του μήνα έκδοσης. Εφόσον ο έλεγχος διενεργείται εντός των τελευταίων τριών ημερολογιακών μηνών ισχύος του προηγούμενου ελέγχου γραμμής, η περίοδος ισχύος παρατείνεται από την ημέρα έκδοσης έως και δώδεκα ημερολογιακούς μήνες από την ημερομηνία λήξης της ισχύος του προηγούμενου ελέγχου γραμμής.
- δ) Εκπαίδευση και έλεγχος εξοπλισμού επείγουσας ανάγκης και ασφαλείας. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης ακολουθεί εκπαίδευση και υποβάλλεται σε έλεγχο σχετικά με τη θέση και τη χρήση του συνόλου του εξοπλισμού επείγουσας ανάγκης και ασφαλείας που μεταφέρεται στο αεροπλάνο. Η περίοδος ισχύος του ελέγχου εξοπλισμού επείγουσας ανάγκης και ασφαλείας είναι δώδεκα ημερολογιακοί μήνες, εκτός του υπολοίπου του μήνα έκδοσης. Εφόσον ο έλεγχος διενεργείται εντός των τελευταίων τριών ημερολογιακών μηνών ισχύος του προηγούμενου ελέγχου επείγουσας ανάγκης και ασφαλείας, η περίοδος ισχύος παρατείνεται από την ημερομηνία έκδοσης έως και δώδεκα ημερολογιακούς μήνες από την ημερομηνία λήξης της ισχύος του προηγούμενου ελέγχου εξοπλισμού επείγουσας ανάγκης και ασφαλείας.
- ε) CRM. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:
- σε όλες τις σχετικές φάσεις της περιοδικής εκπαίδευσης ενσωματώνονται στοιχεία CRM· και
 - όλα τα μέλη του πληρώματος πτήσης ακολουθούν ειδική κατά ενότητα εκπαίδευση στην CRM. Όλα τα κύρια θέματα της εκπαίδευσης στην CRM καλύπτονται εντός περιόδου που δεν υπερβαίνει τα τρία έτη.
- στ) Εκπαίδευση εδάφους και επανεκπαίδευση. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης ακολουθεί εκπαίδευση εδάφους και επανεκπαίδευση τουλάχιστον κάθε δώδεκα ημερολογιακούς μήνες. Εφόσον η εκπαίδευση πραγματοποιείται εντός τριών ημερολογιακών μηνών, πριν από τη λήξη της ισχύος της περιόδου των δώδεκα ημερολογιακών μηνών η επόμενη εκπαίδευση εδάφους και επανεκπαίδευση πρέπει να ολοκληρωθεί εντός δώδεκα ημερολογιακών μηνών από την αρχική ημερομηνία λήξης της προηγούμενης εκπαίδευσης εδάφους και επανεκπαίδευσης.
- ζ) Εκπαίδευση σε αεροπλάνο/STD. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης ακολουθεί εκπαίδευση σε αεροπλάνο/STD τουλάχιστον κάθε δώδεκα ημερολογιακούς μήνες. Εφόσον η εκπαίδευση πραγματοποιείται εντός τριών ημερολογιακών μηνών, πριν από τη λήξη της ισχύος της περιόδου των δώδεκα ημερολογιακών μηνών, η επόμενη εκπαίδευση σε αεροπλάνο/STD πρέπει να ολοκληρωθεί εντός δώδεκα ημερολογιακών μηνών από την αρχική ημερομηνία λήξης της προηγούμενης εκπαίδευσης σε αεροπλάνο/STD.

OPS 1.968

Προσόντα χειριστή για την εκτέλεση πτητικής λειτουργίας από οποιαδήποτε θέση χειριστή

(βλέπε προσάρτημα 1 της OPS 1.968)

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:
- ο χειριστής, στον οποίο μπορεί να ανατεθεί πτητική λειτουργία από οποιαδήποτε θέση χειριστού, έχει ολοκληρώσει κατάλληλη εκπαίδευση και έχει υποβληθεί στον κατάλληλο έλεγχο· και
 - το πρόγραμμα εκπαίδευσης και ελέγχου καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας και είναι αποδεκτό από την Αρχή.

OPS 1.970

Πρόσφατη πείρα

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:
- Χειριστής ο οποίος δεν έχει πραγματοποιήσει τρεις απογειώσεις και τρεις προσγειώσεις κατά τις προηγούμενες 90 ημέρες ως χειριστής σε αεροπλάνο ή σε προσομοιωτή πτήσης του ίδιου τύπου/κατηγορίας, δεν εξουσιοδοτείται να χειριστεί αεροπλάνο ως μέρος του ελάχιστου πιστοποιημένου πληρώματος, είτε ως χειριστής που πετάει είτε ως χειριστής που δεν πετάει το αεροπλάνο.
 - Χειριστής ο οποίος δεν είναι κάτοχος έγκυρης άδειας πτήσεως με όργανα δεν εξουσιοδοτείται να χειρίζεται αεροπλάνο τη νύκτα ως κυβερνήτης, εκτός εάν έχει πραγματοποιήσει τουλάχιστον μία προσγείωση τη νύκτα κατά τις προηγούμενες 90 ημέρες ως χειριστής που πετάει το αεροπλάνο, ή σε προσομοιωτή πτήσης, του ίδιου τύπου/κατηγορίας.

- β) Η περίοδος των 90 ημερών που ορίζεται στο στοιχείο α) σημεία 1 και 2 δύναται να παραταθεί έως και 120 ημέρες κατ' ανώτατο όριο, εφόσον εκτελείται πτήση γραμμής υπό την επιτήρηση εκπαιδευτή ή εξεταστή ικανότητας τύπου. Για περιόδους μεγαλύτερες των 120 ημερών, οι απαιτήσεις πρόσφατης πείρας ικανοποιούνται με την εκτέλεση μίας εκπαιδευτικής πτήσης ή με τη χρήση εγκεκριμένου προσομοιωτή πτήσης ή του τύπου του αεροπλάνου που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί.

OPS 1.975

Αξιολόγηση αρμοδιοτήτων στη διαδρομή και στο αεροδρόμιο

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ο χειριστής, πριν από το διορισμό του ως κυβερνήτη, ή ως χειριστή στον οποίο ο κυβερνήτης ενδέχεται να αναθέσει την εκτέλεση της πτήσης, έχει αποκτήσει επαρκείς γνώσεις σχετικά με τη διαδρομή που πρόκειται να διανύσει και με τα αεροδρόμια (συμπεριλαμβανομένων και των αεροδρομίων εναλλαγής), καθώς και τις εγκαταστάσεις και διαδικασίες που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν.
- β) Η περίοδος ισχύος της αξιολόγησης αρμοδιοτήτων στο πλαίσιο της διαδρομής και του αεροδρομίου είναι δώδεκα ημερολογιακοί μήνες, πέραν του υπολοίπου:
1. του μήνα της αξιολόγησης, ή
 2. του μήνα της τελευταίας πτητικής λειτουργίας στη συγκεκριμένη διαδρομή ή στο αεροδρόμιο.
- γ) Η αξιολόγηση αρμοδιοτήτων στη διαδρομή και το αεροδρόμιο επικυρώνεται εκ νέου μέσω της εκτέλεσης πτητικής λειτουργίας στη διαδρομή ή το αεροδρόμιο, εντός της περιόδου ισχύος που καθορίζεται στο στοιχείο β), ανωτέρω.
- δ) Εφόσον επικυρώνεται εκ νέου εντός των τελευταίων τριών ημερολογιακών μηνών ισχύος της προηγούμενης αξιολόγησης στη διαδρομή και το αεροδρόμιο, η περίοδος ισχύος παρατείνεται από την ημερομηνία που η εν λόγω αξιολόγηση επικυρώνεται εκ νέου έως και δώδεκα ημερολογιακούς μήνες από την ημερομηνία λήξης της προηγούμενης αξιολόγησης αρμοδιοτήτων στη διαδρομή και το αεροδρόμιο.

OPS 1.978

Προηγμένο πρόγραμμα αξιολόγησης

- α) Οι περίοδοι ισχύος των OPS 1.965 και 1.970 δύναται να παραταθούν, εφόσον η Αρχή έχει εγκρίνει προηγμένο πρόγραμμα αξιολόγησης το οποίο καταρτίζεται από τον αερομεταφορέα.
- β) Το προηγμένο πρόγραμμα αξιολόγησης πρέπει να περιλαμβάνει εκπαίδευση και ελέγχους, οι οποίοι εξασφαλίζουν και διαφυλάττουν ένα επίπεδο ικανοτήτων αντίστοιχο προς εκείνο που ορίζουν οι διατάξεις των OPS 1.945, 1.965 και 1.970.

OPS 1.980

Άσκηση καθηκόντων σε περισσότερους του ενός τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνων

(βλέπε προσάρτημα 1 της OPS 1.980)

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι δεν εκτελείται πτητική λειτουργία περισσότερων του ενός τύπων ή παραλλαγών αεροπλάνου από μέλος του πληρώματος πτήσης, εκτός εάν το εν λόγω μέλος διαθέτει τη σχετική ικανότητα.
- β) Στο πλαίσιο της πτητικής λειτουργίας περισσότερων του ενός τύπων ή παραλλαγών αεροπλάνου, ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι διαφορές και/ή οι ομοιότητες μεταξύ των συγκεκριμένων αεροπλάνων δικαιολογούν τέτοιου είδους πτητικές λειτουργίες, λαμβάνοντας υπόψη τα παρακάτω:
1. το επίπεδο της τεχνολογικής υποδομής·
 2. τις επιχειρησιακές διαδικασίες·
 3. τα χαρακτηριστικά επίγειας εξυπηρέτησης·
- γ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι μέλος του πληρώματος πτήσης, που χειρίζεται περισσότερους από έναν τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνου, συμμορφώνεται προς όλες τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο τμήμα ΙΔ για κάθε τύπο ή παραλλαγή, εκτός εάν η Αρχή έχει επιτρέψει παρεκκλίσεις σχετικά με τις απαιτήσεις εκπαίδευσης, ελέγχων και πρόσφατης πείρας.
- δ) Ο αερομεταφορέας καθορίζει στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας κατάλληλες διαδικασίες και/ή επιχειρησιακούς περιορισμούς, οι οποίοι έχουν εγκριθεί από την Αρχή, για κάθε πτητική λειτουργία περισσότερων του ενός τύπων ή παραλλαγών αεροπλάνου, οι οποίες καλύπτουν:
1. το ελάχιστο επίπεδο πείρας των μελών του πληρώματος πτήσης·
 2. το ελάχιστο επίπεδο πείρας σε ένα 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·
 4. όλες τις ισχύουσες απαιτήσεις πρόσφατης πείρας για κάθε τύπο ή παραλλαγή·

OPS 1.981

Πτητική λειτουργία ελικοπτέρου και αεροπλάνου

- α) Σε περίπτωση που μέλος πληρώματος πτήσης ασκεί πτητικά καθήκοντα τόσο σε ελικόπτερα όσο και σε αεροπλάνα:
1. ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι πτητικές λειτουργίες του ελικοπτέρου και του αεροπλάνου περιορίζονται σε ένα τύπο για το καθένα·
 2. ο αερομεταφορέας καθορίζει στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας κατάλληλες διαδικασίες και/ή επιχειρησιακούς περιορισμούς, που έχουν εγκριθεί από την Αρχή.

OPS 1.985

Αρχεία εκπαίδευσης

- α) Ο αερομεταφορέας:
1. τηρεί αρχεία για το σύνολο των εκπαιδύσεων, ελέγχων και αξιολογήσεων που καθορίζονται στις OPS 1.945, 1.955, 1.965, 1.968 και 1.975, οι οποίες αφορούν μέλος του πληρώματος πτήσης· και
 2. θέτει στη διάθεση του εν λόγω μέλους του πληρώματος πτήσης, κατόπιν αίτησης, τα αρχεία του συνόλου των μαθημάτων μετατροπής, καθώς και των περιοδικών εκπαιδύσεων και ελέγχων.

Προσάρτημα 1 της OPS 1.940

Αντικατάσταση κατά τη διάρκεια της πτήσης μελών του πληρώματος πτήσης

- α) Μέλος του πληρώματος πτήσης δύναται να αντικατασταθεί κατά τη διάρκεια αυτής, στο πλαίσιο των καθηκόντων του στα χειριστήρια, από άλλο μέλος του εν λόγω πληρώματος, το οποίο διαθέτει τα κατάλληλα προς τούτο προσόντα.
- β) Αντικατάσταση του κυβερνήτη
1. Ο κυβερνήτης μπορεί να αναθέσει την εκτέλεση της πτήσης σε:
 - i) άλλον κυβερνήτη που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα, ή
 - ii) για πτητικές λειτουργίες που εκτελούνται μόνον πάνω από τα 200 ft, σε χειριστή ο οποίος διαθέτει τα προσόντα που καθορίζει το στοιχείο γ) κατωτέρω.
- γ) Ελάχιστες απαιτήσεις για την αντικατάσταση κυβερνήτη από χειριστή:
1. άδεια χειριστή εναερίων γραμμών σε ισχύ·
 2. εκπαίδευση μετατροπής και έλεγχος (συμπεριλαμβανομένης της εκπαίδευσης ικανότητας τύπου), σύμφωνα με την OPS 1.945·
 3. το σύνολο της περιοδικής εκπαίδευσης και των ελέγχων, σύμφωνα με την OPS 1.965 και OPS 1.968· και
 4. αξιολόγηση αρμοδιοτήτων στο πλαίσιο της διαδρομής σύμφωνα με την OPS 1.975·
- δ) Αντικατάσταση συγκυβερνήτη
1. Ο συγκυβερνήτης μπορεί να αντικατασταθεί από:
 - i) άλλον χειριστή που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα· ή
 - ii) αντικαταστάτη συγκυβερνήτη πτήσης που έχει αξιολογηθεί όπως ορίζεται λεπτομερώς στο στοιχείο ε), κατωτέρω.
- ε) Ελάχιστες απαιτήσεις για τον αντικαταστάτη συγκυβερνήτη πτήσης:
1. ισχύουσα άδεια επαγγελματία χειριστή ο οποίος διαθέτει ικανότητα πτήσης με όργανα·
 2. εκπαίδευση και έλεγχος μετατροπής, συμπεριλαμβανομένης της εκπαίδευσης ικανότητας τύπου, όπως ορίζεται στην OPS 1.945, με εξαίρεση την απαίτηση σχετικά με την εκπαίδευση απογείωσης και προσγείωσης·
 3. το σύνολο της περιοδικής εκπαίδευσης και των ελέγχων, κατά την OPS 1.965, με εξαίρεση την απαίτηση σχετικά με την εκπαίδευση απογείωσης και προσγείωσης·
 4. πτητική λειτουργία με την ιδιότητα του συγκυβερνήτη μόνο σε συνθήκες πορείας και όχι κάτω από επίπεδο πτήσης 200·
 5. δεν απαιτείται η κατά την OPS 1.970 πρόσφατη πείρα. Ωστόσο, ο χειριστής πρέπει να διαθέτει πρόσφατη πείρα σε εξομοιωτή πτήσης και να ακολουθεί επανεκπαίδευση πτήσης ανά χρονικά διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τις 90 ημέρες. Η εν λόγω επανεκπαίδευση μπορεί να συνδυάζεται με την εκπαίδευση κατά την OPS 1.965.

- στ) Αντικατάσταση του χειριστή πίνακα συστημάτων. Ο χειριστής πίνακα συστημάτων δύναται να αντικατασταθεί κατά τη διάρκεια της πτήσης από μέλος του πληρώματος, που είναι κάτοχος άδειας ιπταμένου μηχανικού, ή από μέλος του πληρώματος πτήσης με προσόντα αποδεκτά από την Αρχή.

Προσάρτημα 2 της OPS 1.940

Πτητικές λειτουργίες μονομελούς πληρώματος σε “πτήση με όργανα” ή κατά τη νύκτα

- α) Τα αεροπλάνα κατά την OPS 1.940 στοιχείο β) σημείο 2 μπορούν να τεθούν σε πτητική λειτουργία από έναν και μόνο χειριστή σε “πτήση με όργανα” (IFR) ή κατά τη νύκτα, όταν ικανοποιούνται οι ακόλουθες απαιτήσεις:
1. Εφόσον ο αερομεταφορέας εντάσσει στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας πρόγραμμα μετατροπής και επανεκπαίδευσης χειριστή, το οποίο περιλαμβάνει τις πρόσθετες απαιτήσεις για πτητική λειτουργία μονομελούς πληρώματος.
 2. Ειδικότερα, οι διαδικασίες που αφορούν τον θάλαμο διακυβέρνησης πρέπει να περιλαμβάνουν:
 - i) χειρισμό κινητήρα και επίγεια εξυπηρέτηση επείγουσας ανάγκης·
 - ii) χρήση του καταλόγου ενεργειών σε περιπτώσεις κανονικών και μη κανονικών διαδικασιών, καθώς και διαδικασιών επείγουσας ανάγκης·
 - iii) επικοινωνία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας·
 - iv) διαδικασίες αναχώρησης και προσέγγισης·
 - v) χειρισμό αυτόματου πιλότου, και
 - vi) χρήση απλοποιημένων εγγράφων πτήσης.
 3. Οι απαιτούμενοι από την OPS 1.965 περιοδικοί έλεγχοι για την περίπτωση μονομελούς πληρώματος διεξάγονται στον τύπο ή την κατηγορία του αεροπλάνου και σε περιβάλλον που είναι αντιπροσωπευτικό της πτητικής λειτουργίας.
 4. Ο χειριστής πρέπει να διαθέτει χρόνο πτήσης τουλάχιστον 50 ωρών στον συγκεκριμένο τύπο ή κατηγορία αεροπλάνου στο πλαίσιο πτήσεων με όργανα, από τις οποίες οι 10 ώρες να αφορούν καθήκοντα διακυβέρνησης.
 5. Η ελάχιστη απαιτούμενη πρόσφατη πείρα για χειριστή που ασκεί καθήκοντα στο πλαίσιο πτητικής λειτουργίας μονομελούς πληρώματος σε πτήση με όργανα ή κατά τη νύκτα, αντιστοιχεί σε πέντε πτήσεις με όργανα με την ιδιότητα του μοναδικού χειριστή, συμπεριλαμβανομένων τριών προσεγγίσεων με όργανα, οι οποίες διεξήχθησαν κατά τη διάρκεια των προηγούμενων 90 ημερών στον τύπο ή την κατηγορία του αεροπλάνου. Η εν λόγω απαίτηση μπορεί να αντικατασταθεί από έλεγχο προσέγγισης με όργανα, στον τύπο ή την κατηγορία του αεροπλάνου.

Προσάρτημα 1 της OPS 1.945

Σειρά μαθημάτων μετατροπής από τον αερομεταφορέα

- α) Η σειρά μαθημάτων μετατροπής που παρέχεται από τον αερομεταφορέα περιλαμβάνει:
1. εκπαίδευση και διενέργεια ελέγχων εδάφους, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων του αεροπλάνου, των κανονικών και μη κανονικών διαδικασιών, καθώς και των διαδικασιών επείγουσας ανάγκης·
 2. εκπαίδευση και διενέργεια ελέγχων σχετικά με τον εξοπλισμό επείγουσας ανάγκης και ασφαλείας, οι οποίοι πρέπει να ολοκληρώνονται πριν από την έναρξη της εκπαίδευσης στο αεροπλάνο·
 3. εκπαίδευση και διενέργεια ελέγχων σε εξομοιωτή αεροπλάνου/πτήσης, και
 4. εκτέλεση πτήσης γραμμής υπό επιτήρηση και διενέργεια ελέγχου γραμμής.
- β) Η σειρά μαθημάτων μετατροπής διεξάγεται βάση της σειράς που καθορίζεται στο στοιχείο α), ανωτέρω.
- γ) Μετά την ολοκλήρωση μαθημάτων μετεκπαίδευσης μηδενικού χρόνου πτήσης (Zero Flight Time Conversion Course), ο χειριστής:
1. ξεκινά, εντός 15 ημερών, εκτέλεση πτήσεων γραμμής με επιτήρηση· και
 2. πραγματοποιεί τις τέσσερις αρχικές του απογειώσεις και προσγειώσεις στο αεροπλάνο, καθισμένος σε κάθισμα χειριστή, υπό την επιτήρηση ενός TRI A).
- δ) Στο μάθημα μετατροπής εντάσσονται στοιχεία ολοκληρωμένης αξιοποίησης πληρώματος και διδάσκονται από προσωπικό που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα.
- ε) Σε περίπτωση που μέλος του πληρώματος πτήσης δεν έχει ολοκληρώσει στο παρελθόν σειρά μαθημάτων μετατροπής από τον αερομεταφορέα, ο τελευταίος εξασφαλίζει ότι, εκτός από το στοιχείο α), ανωτέρω, το εν λόγω μέλος του πληρώματος ακολουθεί εκπαίδευση γενικού χαρακτήρα σε σχέση με την παροχή πρώτων βοηθειών και, κατά περίπτωση, εκπαίδευση αναγκαστικής προσδάλασσωσης χρησιμοποιώντας τον εξοπλισμό στο νερό.

Προσάρτημα 1 στην OPS 1.965

Περιοδική εκπαίδευση και έλεγχος — Χειριστές

- α) Περιοδική εκπαίδευση. Η περιοδική εκπαίδευση περιλαμβάνει:
1. Εκπαίδευση εδάφους και επανεκπαίδευση
 - i) Το πρόγραμμα της εκπαίδευσης εδάφους και επανεκπαίδευσης περιλαμβάνει:
 - A) συστήματα αεροπλάνου·
 - B) διαδικασίες και απαιτήσεις πτητικής λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένης της αφαίρεσης του πάγου (αποαγοποίησης) και της αποφυγής δημιουργίας πάγου (αντιπαγοποίησης), καθώς και της αδιαθεσίας χειριστή, και
 - Γ) ατύχημα/συμβάν και ανασκόπηση του γεγονότος.
 - ii) Οι γνώσεις που αποκομίζονται από την εκπαίδευση εδάφους και την επανεκπαίδευση εξετάζονται βάσει ερωτηματολογίου ή άλλων κατάλληλων μεθόδων.
 2. Εκπαίδευση σε αεροπλάνο/STD·
 - i) Το πρόγραμμα εκπαίδευσης σε αεροπλάνο/STD καθορίζεται κατά τρόπο ώστε να έχουν καλυφθεί όλες οι μειζόνες αστοχίες των συστημάτων του αεροπλάνου και οι διαδικασίες που συνδέονται με αυτές κατά τη διάρκεια των τριών προηγούμενων ετών.
 - ii) Σε περίπτωση εκτέλεσης ελιγμών με κινητήρα εκτός λειτουργίας, η βλάβη κινητήρα πρέπει να εξομοιώνεται.
 - iii) Η εκπαίδευση σε αεροπλάνο/STD δύναται να συνδυαστεί με τον έλεγχο ικανότητας από τον αερομεταφορέα.
 3. Εκπαίδευση σχετικά με τον εξοπλισμό ασφαλείας και επείγουσας ανάγκης·
 - i) Το πρόγραμμα εκπαίδευσης σχετικά με τον εξοπλισμό ασφαλείας και επείγουσας ανάγκης δύναται να συνδυαστεί με τον έλεγχο εξοπλισμού ασφαλείας και επείγουσας ανάγκης· το εν λόγω πρόγραμμα διεξάγεται στο αεροπλάνο ή σε κατάλληλη εναλλακτική εκπαιδευτική συσκευή.
 - ii) Το ετήσιο πρόγραμμα εκπαίδευσης σχετικά με τον εξοπλισμό ασφαλείας και επείγουσας ανάγκης, πρέπει να περιλαμβάνει τα ακόλουθα:
 - A) πραγματική εφαρμογή σωσίβιων γιλέκων, κατά περίπτωση·
 - B) πραγματική εφαρμογή προστατευτικής αναπνευστικής συσκευής, κατά περίπτωση·
 - Γ) πραγματικός χειρισμός συσκευών πυρόσβεσης·
 - Δ) οδηγίες σχετικά με τη θέση και τη χρήση του συνόλου του εξοπλισμού ασφαλείας και επείγουσας ανάγκης που μεταφέρεται στο αεροπλάνο·
 - Ε) οδηγίες σχετικά με τη θέση και τη χρήση όλων των τύπων εξόδων, και
 - ΣΤ) διαδικασίες ασφαλείας.
 - iii) Ανά τριετία το πρόγραμμα εκπαίδευσης πρέπει να περιλαμβάνει τα ακόλουθα:
 - A) πραγματική λειτουργία όλων των τύπων εξόδων·
 - B) επίδειξη της μεθόδου χρήσης του ολισθητήρα, κατά περίπτωση·
 - Γ) πραγματική επιχείρηση πυρόσβεσης με τη χρήση εξοπλισμού ο οποίος είναι αντιπροσωπευτικός του εξοπλισμού του συγκεκριμένου αεροπλάνου, στο πλαίσιο πραγματικής ή σε συνθήκες προσομοίωσης πυρκαγιάς, εκτός της περίπτωσης των πυροσβεστήρων με halon, όπου μπορεί να χρησιμοποιηθεί εναλλακτική μέθοδος, η οποία είναι αποδεκτή από την Αρχή·
 - Δ) τις επιπτώσεις του καπνού σε κλειστό χώρο και την πραγματική χρήση του συνόλου του σχετικού εξοπλισμού σε περιβάλλον προσομοίωσης το οποίο έχει κατακλυστεί από καπνό·
 - Ε) πραγματικό χειρισμό φωτοβολιδων, αληθινών ή σε συνθήκες προσομοίωσης, κατά περίπτωση· και
 - ΣΤ) επίδειξη σχετικά με τη χρήση της (των) σωσίβιας(-ιών) λέμβου(-ων), κατά περίπτωση.
 - 4) Εκπαίδευση ολοκληρωμένης αξιοποίησης πληρώματος
 - i) Σε όλες τις σχετικές φάσεις της περιοδικής εκπαίδευσης θα ενσωματώνονται στοιχεία CRM.
 - ii) Θα συγκροτηθεί ειδικό πρόγραμμα εκπαίδευσης στην CRM, διαρθρωμένο σε ενότητες, που θα καλύπτει όλα τα κύρια θέματα της εκπαίδευσης στην CRM εντός περιόδου που δεν υπερβαίνει τα τρία έτη, ως εξής:
 - A) Διαδοχή ανθρώπινων σφαλμάτων και σφαλμάτων αξιοπιστίας, πρόληψη και ανίχνευση σφαλμάτων·
 - B) Συνήθειες της εταιρείας όσον αφορά την ασφάλεια, SOPS, οργανωτικοί παράγοντες·
 - Γ) Στρες, διαχείριση του στρες, κόπωση και εγρήγορση·

- Δ) Λήψη και επεξεργασία πληροφοριών, επίγνωση της κατάστασης, διαχείριση φόρτου εργασίας·
- Ε) Λήψη αποφάσεων·
- ΣΤ) Επικοινωνία και συντονισμός εντός και εκτός του θαλάμου διακυβέρνησης·
- Ζ) Ηγεσία και ομαδική συμπεριφορά, συνεργασία·
- Η) Αυτοματισμοί και φιλοσοφία της χρήσης των αυτοματισμών (εάν ισχύει για τον τύπο)·
- Θ) Συγκεκριμένες διαφορές αναλόγως του τύπου·
- Ι) Μελέτες βασισμένες σε συγκεκριμένες περιπτώσεις·
- ΙΑ) Πρόσθετοι τομείς που απαιτούν ιδιαίτερη προσοχή, οι οποίοι έχουν εντοπισθεί στο πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων και ασφάλειας πτήσης (βλέπε OPS 1.037).
- β) Διενέργεια περιοδικών ελέγχων. Η διενέργεια περιοδικών ελέγχων περιλαμβάνει:
1. Έλεγχο ικανότητας από τον αερομεταφορέα
 - i) Κατά περίπτωση, οι έλεγχοι ικανότητας από τον αερομεταφορέα περιλαμβάνουν τους ακόλουθους ελιγμούς:
 - Α) ματαιωθείσα απογείωση, εφόσον υπάρχει διαθέσιμος εξομοιωτής πτήσης· σε διαφορετική περίπτωση πραγματοποιούνται μόνο ασκήσεις επαφής των τροχών του αεροπλάνου στο διάδρομο·
 - Β) απογείωση με βλάβη κινητήρα μεταξύ V1 και V2 ή μόλις το επιτρέψουν οι όροι ασφαλείας·
 - Γ) προσέγγιση ακριβείας με όργανα στα ελάχιστα με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας, στην περίπτωση πολυκινητηρίων αεροπλάνων·
 - Δ) προσέγγιση μη ακριβείας στα ελάχιστα·
 - Ε) αποτυχημένη προσέγγιση με όργανα από τα ελάχιστα με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας, στην περίπτωση πολυκινητηρίων αεροπλάνων· και
 - ΣΤ) προσγείωση με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας. Για μονοκινητήρια αεροπλάνα απαιτείται η πρακτική εφαρμογή αναγκαστικής προσγείωσης.
 - ii) Σε περίπτωση εκτέλεσης ελιγμών με κινητήρα εκτός λειτουργίας, πρέπει να εξομοιώνεται η βλάβη του κινητήρα.
 - iii) Εκτός από τους ελέγχους που καθορίζονται στο σημείο i) περιπτώσεις Α) έως ΣΤ), ανωτέρω, οι απαιτήσεις που διέπουν την έκδοση αδειών πληρώματος πτήσης πρέπει να ολοκληρώνονται κάθε δώδεκα μήνες και μπορούν να συνδυάζονται με τον έλεγχο ικανότητας από τον αερομεταφορέα.
 - iv) Για χειριστή που εκτελεί πτητικές λειτουργίες μόνο στο πλαίσιο “πτήσεων εξ’ όψεως” (VFR), οι έλεγχοι που καθορίζονται στο σημείο i) περιπτώσεις Γ) έως Ε), ανωτέρω, μπορούν να παραλειφθούν, με εξαίρεση την προσέγγιση και επανακύκλωση πολυκινητηρίου αεροπλάνου με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας.
 - v) Οι έλεγχοι ικανότητας από τον αερομεταφορέα πρέπει να διενεργούνται από εξεταστή ικανότητας τύπου.
2. Έλεγχοι εξοπλισμού ασφαλείας και επείγουσας ανάγκης. Οι τομείς οι οποίοι πρόκειται να αποτελέσουν αντικείμενο εξέτασης αντιστοιχούν στους τομείς που καλύφθηκαν από την εκπαίδευση σύμφωνα με το στοιχείο α) σημείο 3, ανωτέρω.
3. Έλεγχοι γραμμής
 - i) Οι έλεγχοι γραμμής πρέπει να εξασφαλίζουν την ικανότητα εκτέλεσης κατά τρόπο ικανοποιητικό πλήρους πτητικής λειτουργίας γραμμής, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών προ και μετά την πτήση, και της χρήσης του διαθέσιμου εξοπλισμού, όπως καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.
 - ii) Το πλήρωμα πτήσης πρέπει να αξιολογείται με βάση τις ικανότητές του στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης αξιοποίησης πληρώματος (CRM), σύμφωνα με μεθοδολογία αποδεκτή από την Αρχή και δημοσιευμένη στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας. Σκοπός της αξιολόγησης αυτής είναι:
 - Α) να ανατροφοδοτήσει συλλογικά και ατομικά το πλήρωμα και να χρησιμεύσει στον εντοπισμό αναγκών επανεκπαίδευσης· και
 - Β) να χρησιμεύσει στη βελτίωση του συστήματος εκπαίδευσης στην CRM.
 - iii) Σε περίπτωση ανάθεσης σε χειριστές καθηκόντων ιπταμένου και μη ιπταμένου χειριστή, πρέπει να διενεργείται έλεγχος των εν λόγω χειριστών ως προς τα παραπάνω καθήκοντα.

- iv) Οι έλεγχοι γραμμής πρέπει να ολοκληρώνονται σε αεροπλάνο.
- v) Οι έλεγχοι γραμμής πρέπει να διενεργούνται από κυβερνήτες που διορίζονται από τον αερομεταφορέα και είναι αποδεκτοί από την Αρχή. Το πρόσωπο που διενεργεί τον έλεγχο γραμμής, το οποίο περιγράφεται στην OPS 1.965 στοιχείο α) σημείο 4 σημείο ii), πρέπει να είναι εκπαιδευμένο σε έννοιες CRM και στην αξιολόγηση ικανοτήτων CRM και καταλαμβάνει θέση παρατηρητή, εφόσον υπάρχει. Στην περίπτωση λειτουργιών longhaul όπου μεταφέρεται πρόσθετο πλήρωμα πτήσης, το πρόσωπο αυτό μπορεί να αναλαμβάνει καθήκοντα αντικαταστάτη χειριστή πτήσης και δεν θα κάθεται στα χειριστήρια κατά την απογείωση, την αναχώρηση, την αρχική πλεύση, την κάθοδο, την προσέγγιση και την προσγείωση. Οι αξιολογήσεις του όσον αφορά την CRM θα βασίζονται αποκλειστικά σε παρατηρήσεις κατά την αρχική ενημέρωση, την ενημέρωση θαλάμου επιβατών, την ενημέρωση θαλάμου διακυβέρνησης και κατά τις φάσεις στις οποίες καταλαμβάνει τη θέση του παρατηρητή.

Προσάρτημα 2 της OPS 1.965

Περιοδική εκπαίδευση και έλεγχος — Χειριστές πίνακα συστημάτων

- α) Η περιοδική εκπαίδευση και ο έλεγχος για χειριστές πίνακα συστημάτων ικανοποιεί τις απαιτήσεις που αφορούν τους χειριστές, καθώς και τα ενδεχόμενα πρόσθετα εξειδικευμένα καθήκοντα, παραλείποντας τους τομείς εκπαίδευσης που σχετίζονται με τους χειριστές πίνακα συστημάτων.
- β) Η περιοδική εκπαίδευση και ο έλεγχος για χειριστές πίνακα συστημάτων πραγματοποιείται, σε οποιαδήποτε χρονική στιγμή, παράλληλα με την περιοδική εκπαίδευση και τον έλεγχο χειριστή.
- γ) Ο έλεγχος γραμμής διενεργείται από κυβερνήτη που διορίζεται από τον αερομεταφορέα και είναι αποδεκτός από την Αρχή, ή από ένα εκπαιδευτή ή εξεταστή ικανότητας τύπου χειριστών πίνακα συστημάτων.

Προσάρτημα 1 της OPS 1.968

Προσόντα χειριστή για την εκτέλεση πτητικής λειτουργίας από οποιαδήποτε θέση χειριστή

- α) Οι κυβερνήτες, τα καθήκοντα των οποίων απαιτούν, επίσης, χειρισμό από τη δεξιά θέση του χειριστηρίου, καθώς και άσκηση καθήκοντων συγκυβερνήτη, ή οι κυβερνήτες οι οποίοι υποχρεούνται να εκτελούν καθήκοντα εκπαίδευσης και εξέτασης από τη δεξιά θέση, ολοκληρώνουν πρόσθετη εκπαίδευση και υποβάλλονται σε ελέγχους, όπως καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας, παράλληλα με τους ελέγχους ικανότητας από τον αερομεταφορέα που καθορίζονται στην OPS 1.965 στοιχείο β). Η πρόσθετη αυτή εκπαίδευση πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα:
1. βλάβη κινητήρα κατά τη διάρκεια της απογείωσης
 2. προσέγγιση με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας και επανακύκλωση και
 3. προσγείωση με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας.
- β) Σε περίπτωση εκτέλεσης ελιγμών με κινητήρα εκτός λειτουργίας, πρέπει να εξομοιώνεται η βλάβη του κινητήρα.
- γ) Σε περίπτωση εκτέλεσης χειρισμών από τη δεξιά θέση, οι απαιτούμενοι από την OPS έλεγχοι σχετικά με το χειρισμό από την αριστερή θέση πρέπει, επιπλέον, να είναι έγκυροι και πρόσφατοι.
- δ) Ο χειριστής που αντικαθιστά τον κυβερνήτη αποδεικνύει την πείρα του σχετικά με ασκήσεις και διαδικασίες, παράλληλα με τη διενέργεια ελέγχων ικανότητας από τον αερομεταφορέα, σύμφωνα με την OPS 1.965 στοιχείο β), οι οποίες κανονικά δεν θα υπάγονταν στην αρμοδιότητα του αντικαταστάτη χειριστή. Η άσκηση μπορεί να διεξαχθεί από οποιαδήποτε θέση, εφόσον δεν υπάρχουν σημαντικές διαφορές μεταξύ δεξιάς και αριστερής θέσης (για παράδειγμα, λόγω της χρήσης αυτόματου πιλότου).
- ε) Ο χειριστής, εκτός του κυβερνήτη που καταλαμβάνει την αριστερή θέση, αποδεικνύει την πείρα του σχετικά με ασκήσεις και διαδικασίες, παράλληλα με τη διενέργεια ελέγχων ικανότητας από τον αερομεταφορέα, σύμφωνα με την OPS 1.965 στοιχείο β), οι οποίες σε διαφορετική περίπτωση θα υπάγονταν στην αρμοδιότητα του κυβερνήτη, στο πλαίσιο της άσκησης των καθήκοντων του με την ιδιότητα του μη ιπτάμενου χειριστή. Η άσκηση μπορεί να διεξαχθεί από οποιαδήποτε θέση, εφόσον δεν υπάρχουν σημαντικές διαφορές μεταξύ δεξιάς και αριστερής θέσης (για παράδειγμα, λόγω της χρήσης αυτόματου πιλότου).

Προσάρτημα 1 της OPS 1.980

Άσκηση καθηκόντων σε περισσότερους του ενός τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνων

- α) Σε περίπτωση άσκησης καθηκόντων από μέλος του πληρώματος πτήσης σε περισσότερες από μία κατηγορίες, τύπους, ή παραλλαγές αεροπλάνου (χειριστής πολλαπλών τύπων), που περιλαμβάνονται στις ισχύουσες απαιτήσεις περί αδειών πληρωμάτων πτήσης, όχι όμως στο πλαίσιο ενιαίας καταχώρισης αδείας, ο αερομεταφορέας πρέπει να συμμορφώνεται προς τα ακόλουθα:
1. Απαγορεύεται σε μέλος του πληρώματος πτήσης να χειρίζεται πάνω από:
 - i) τρεις τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνου με κινητήρες εμβόλων· ή
 - ii) τρεις τύπους ή παραλλαγές στροβιλοελικοφόρου αεροπλάνου· ή
 - iii) έναν τύπο ή παραλλαγή στροβιλοελικοφόρου αεροπλάνου και ένα τύπο ή παραλλαγή αεροπλάνου με κινητήρα εμβόλων· ή
 - vi) έναν τύπο ή παραλλαγή στροβιλοελικοφόρου αεροπλάνου και κάθε αεροπλάνου στο πλαίσιο συγκεκριμένης κατηγορίας.
 2. Την OPS 1.965 για κάθε τύπο ή παραλλαγή στο πλαίσιο πτητικής λειτουργίας, εκτός εάν ο αερομεταφορέας έχει παρουσιάσει ειδικές διαδικασίες ή/και επιχειρησιακούς περιορισμούς, που είναι αποδεκτοί από την Αρχή.
- β) Σε περίπτωση άσκησης καθηκόντων από μέλος του πληρώματος πτήσης σε περισσότερους από έναν τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνου, στο πλαίσιο μίας ή περισσότερων καταχωρίσεων αδείας σύμφωνα με τα οριζόμενα στις άδειες πληρώματος πτήσης (χειριστής πολλαπλών τύπων), ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:
1. Το ελάχιστο συμπλήρωμα πληρώματος πτήσης, που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας, είναι το ίδιο για κάθε τύπο ή παραλλαγή που πρόκειται να τεθεί σε πτητική λειτουργία.
 2. Μέλος του πληρώματος πτήσης δεν χειρίζεται περισσότερους από δύο τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνου, για τις οποίες απαιτείται ξεχωριστή καταχώριση αδείας.
 3. Μόνο τα αεροπλάνα που καλύπτονται από μία καταχώριση αδείας εκτελούν πτητικές λειτουργίες σε οποιαδήποτε χρονική περίοδο εκτέλεσης πτητικών καθηκόντων, εκτός εάν ο αερομεταφορέας έχει θεσπίσει διαδικασίες προκειμένου να εξασφαλιστεί επαρκής χρόνος για προετοιμασία.
- Σημείωση: Σε περιπτώσεις που αφορούν περισσότερες από μία καταχωρίσεις αδείας, βλέπε στοιχεία γ) και δ) στη συνέχεια.
- γ) Σε περίπτωση άσκησης καθηκόντων από μέλος του πληρώματος πτήσης σε περισσότερους από έναν τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνου που περιλαμβάνονται στις άδειες πληρωμάτων πτήσης (χειριστής ενός τύπου και χειριστής πολλαπλών τύπων), αλλά όχι στο πλαίσιο ενιαίας καταχώρισης αδείας, ο αερομεταφορέας πρέπει να συμμορφώνεται προς τα ακόλουθα:
1. το στοιχείο β) σημεία 1, 2 και 3, ανωτέρω·
 2. το στοιχείο δ), κατωτέρω.
- δ) Σε περίπτωση άσκησης καθηκόντων από μέλος του πληρώματος πτήσης σε περισσότερους από έναν τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνου που περιλαμβάνονται στις άδειες πληρωμάτων πτήσης (χειριστής πολλαπλών τύπων), όχι όμως στο πλαίσιο ενιαίας καταχώρισης αδείας, ο αερομεταφορέας πρέπει να συμμορφώνεται προς τα ακόλουθα:
1. το στοιχείο β), σημεία 1, 2 και 3, ανωτέρω·
 2. πριν από τη χρήση των προνομίων που παρέχουν δύο καταχωρίσεις αδείας:
 - i) τα μέλη του πληρώματος πτήσης πρέπει να έχουν ολοκληρώσει δύο διαδοχικούς ελέγχους ικανότητας από τον αερομεταφορέα και πρέπει να διαθέτουν 500 ώρες στη σχετική θέση πληρώματος στο πλαίσιο εμπορικών αεροπορικών μεταφορών με τον ίδιο αερομεταφορέα·
 - ii) στην περίπτωση χειριστή που διαθέτει πείρα με συγκεκριμένο αερομεταφορέα και κάνει χρήση των προνομίων δύο καταχωρίσεων αδείας, και ο οποίος στη συνέχεια προάγεται στη διακυβέρνηση ενός από τους εν λόγω τύπους με τον ίδιο αερομεταφορέα, η απαιτούμενη ελάχιστη πείρα με την ιδιότητα του κυβερνήτη είναι έξι μήνες και 300 ώρες, ενώ ο χειριστής πρέπει να έχει ολοκληρώσει δύο διαδοχικούς ελέγχους ικανότητας από τον αερομεταφορέα προτού καταστεί και πάλι ικανός να κάνει χρήση των δύο καταχωρίσεων αδείας·
 3. πριν από την έναρξη εκπαίδευσης και άσκησης καθηκόντων σε άλλο τύπο ή παραλλαγή αεροπλάνου, τα μέλη του πληρώματος πτήσης πρέπει να έχουν συμπληρώσει 3 μήνες και 150 ώρες πτήσης με το βασικό αεροπλάνο, ενώ στην περίοδο αυτή πρέπει να περιλαμβάνεται τουλάχιστον ένας έλεγχος ικανότητας·
 4. μετά την ολοκλήρωση του αρχικού ελέγχου γραμμής στο νέο τύπο αεροπλάνου, πρέπει να πραγματοποιηθούν 50 ώρες πτήσης ή να καλυφθούν 20 τομείς αποκλειστικά σε αεροπλάνα της νέας ικανότητας τύπου·

5. την OPS 1.970 για κάθε τύπο που χειρίζεται, εκτός εάν η Αρχή έχει επιτρέψει παρεκκλίσεις, σύμφωνα με το σημείο 7, κατωτέρω·
 6. η περίοδος κατά τη διάρκεια της οποίας απαιτείται πείρα πτήσεων γραμμής για κάθε τύπο αεροπλάνου πρέπει να καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας·
 7. εφόσον ζητούνται παρεκκλίσεις με σκοπό τον περιορισμό των απαιτήσεων εκπαίδευσης, ελέγχων και πρόσφατης πείρας μεταξύ διαφορετικών τύπων αεροπλάνων, ο αερομεταφορέας πρέπει να παράσχει διευκρινίσεις στην Αρχή σχετικά με τους τομείς για τους οποίους δεν απαιτείται επανάληψη για κάθε τύπο ή παραλλαγή, λόγω της ύπαρξης ομοιοτήτων:
 - i) η OPS 1.965 στοιχείο β), απαιτεί τη διενέργεια δύο ελέγχων ικανότητας ετησίως από τον αερομεταφορέα. Σε περίπτωση που συμφωνείται παρέκκλιση, σύμφωνα με το σημείο 7, ανωτέρω, προκειμένου να εναλλάσσονται οι έλεγχοι ικανότητας από τον αερομεταφορέα μεταξύ των δύο τύπων αεροπλάνου, κάθε έλεγχος ικανότητας από τον αερομεταφορέα επικυρώνει τον αντίστοιχο έλεγχο για τον άλλο τύπο. Οι σχετικές απαιτήσεις περί αδειών πληρώματος πτήσης ικανοποιούνται, υπό τον όρο ότι η περίοδος μεταξύ των ελέγχων ικανότητας αδειάς δεν υπερβαίνει αυτή που καθορίζεται στον ισχύοντα κανονισμό περί χορήγησης αδειών πληρώματος πτήσης για κάθε τύπο. Επιπλέον, η σχετική και η εγκεκριμένη περιοδική εκπαίδευση πρέπει να καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας·
 - ii) η OPS 1.965 στοιχείο γ), απαιτεί ετήσιο έλεγχο γραμμής. Σε περίπτωση που συμφωνείται παρέκκλιση σύμφωνα με το σημείο 7, ανωτέρω, προκειμένου να εναλλάσσονται οι έλεγχοι γραμμής μεταξύ διαφορετικών τύπων ή παραλλαγών, κάθε έλεγχος γραμμής επικυρώνει και τον αντίστοιχο έλεγχο γραμμής για τον άλλο τύπο ή την άλλη παραλλαγή·
 - iii) Η ετήσια εκπαίδευση και ο έλεγχος εξοπλισμού ασφαλείας και επείγουσας ανάγκης πρέπει να καλύπτει το σύνολο των απαιτήσεων για κάθε τύπο·
 8. την OPS 1.965 σχετικά με την πτητική λειτουργία κάθε τύπου ή παραλλαγής, εκτός εάν η Αρχή έχει επιτρέψει παρεκκλίσεις, σύμφωνα με το σημείο 7, ανωτέρω.
- ε) Σε περίπτωση άσκησης καθηκόντων από μέλος του πληρώματος πτήσης σε συνδυασμούς τύπων ή παραλλαγών αεροπλάνου σύμφωνα με τα οριζόμενα στους κανονισμούς περί αδειών πληρώματος πτήσης (μονομελές πλήρωμα κατηγορίας και χειριστής πολλαπλών τύπων), ο αερομεταφορέας πρέπει να αποδείξει ότι έχουν εγκριθεί ειδικές διαδικασίες ή/και επιχειρησιακοί περιορισμοί, σύμφωνα με την OPS 1.980 στοιχείο δ).

ΤΜΗΜΑ ΙΕ

ΠΛΗΡΩΜΑ ΘΑΛΑΜΟΥ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

OPS 1.988

Εφαρμογή

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι όλα τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις του παρόντος τμήματος και τους κανόνες ασφαλείας που ισχύουν για το πλήρωμα θαλάμου επιβατών.

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ως “μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών” νοείται το μέλος του πληρώματος, πλην των μελών του πληρώματος πτήσης, το οποίο ασκεί, προς το συμφέρον της ασφάλειας των επιβατών, καθήκοντα τα οποία του αναθέτει ο αερομεταφορέας ή ο κυβερνήτης στο θάλαμο επιβατών του αεροπλάνου.

OPS 1.989

Αναγνώριση

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι όλα τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών φέρει τη στολή του πληρώματος θαλάμου επιβατών του αερομεταφορέα και ότι αναγνωρίζονται με ευχέρεια από τους επιβάτες ως μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών.
- β) Τα μέλη του λοιπού προσωπικού, όπως το ιατρικό προσωπικό, το προσωπικό ασφαλείας, οι παιδοκόμοι, συνοδοί, το τεχνικό προσωπικό, οι υπεύθυνοι ψυχαγωγίας, οι διερμηνείς, που αναλαμβάνουν καθήκοντα στο θάλαμο επιβατών, δεν φέρουν στολή με την οποία θα μπορούσαν να αναγνωρίζονται από τους επιβάτες ως μέλη του πληρώματος του θαλάμου επιβατών, εκτός εάν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που θεσπίζονται στο παρόν τμήμα και οιοσδήποτε άλλες ισχύουσες απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.

OPS 1.990

Αριθμός και σύνθεση του πληρώματος θαλάμου επιβατών

- α) Ο αερομεταφορέας δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιεί επιχειρησιακό αεροπλάνο, το οποίο διαθέτει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών μεγαλύτερη των 19 θέσεων, εφόσον μεταφέρει έναν, ή περισσότερους επιβάτες, παρά μόνο εάν τουλάχιστον ένα μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών περιλαμβάνεται στο πλήρωμα με σκοπό την εκτέλεση των καθηκόντων που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας, με γνώμονα την ασφάλεια των επιβατών.
- β) Προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωση του προς τις διατάξεις του στοιχείου α) ανωτέρω, ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ο ελάχιστος αριθμός πληρώματος θαλάμου επιβατών αντιστοιχεί, ανάλογα με το ποιος είναι ο υψηλότερος:
1. σε ένα μέλος πληρώματος θαλάμου ανά 50 θέσεις επιβατών, ή ανά τμήμα 50 θέσεων επιβατών, οι οποίες βρίσκονται στον ίδιο θάλαμο του αεροπλάνου· ή
 2. στον αριθμό του πληρώματος θαλάμου επιβατών το οποίο συμμετείχε ενεργά στη σχετική επίδειξη εκκένωσης επείγουσας ανάγκης, ή στον αριθμό που υποτίθεται ότι συμμετείχε στη σχετική επίδειξη· ωστόσο, εάν η μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών είναι μικρότερη από τον αριθμό των θέσεων που εκκενώθηκαν κατά τη διάρκεια της επίδειξης κατά τουλάχιστον 50 θέσεις, τότε είναι δυνατή η μείωση του πληρώματος θαλάμου επιβατών κατά ένα μέλος για κάθε σύνολο 50 θέσεων, κατά το οποίο η μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών είναι χαμηλότερη από την πιστοποιημένη μέγιστη χωρητικότητα.
- γ) Σε εξαιρετικές περιστάσεις, η Αρχή μπορεί να απαιτήσει από τον αερομεταφορέα να συμπεριλάβει επιπλέον μέλη στο πλήρωμα θαλάμου επιβατών.
- δ) Σε περίπτωση απρόβλεπτης μεταβολής συνθηκών, ο απαιτούμενος ελάχιστος αριθμός μελών πληρώματος θαλάμου επιβατών μπορεί να μειωθεί εφόσον:
1. ο αριθμός των επιβατών έχει μειωθεί σύμφωνα με τις διαδικασίες που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας, και
 2. υποβάλλεται έκθεση στην Αρχή μετά την ολοκλήρωση της πτήσης.
- ε) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ικανοποιούνται οι απαιτήσεις του τμήματος ΙΕ σε περίπτωση πρόσληψης μελών πληρώματος θαλάμου επιβατών οι οποίοι δεν είναι μισθωτοί ή/και εργάζονται ως εξωτερικοί συνεργάτες ή ως εργαζόμενοι μερικής απασχόλησης. Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στο συνολικό αριθμό των τύπων ή παραλλαγών αεροπλάνου στους οποίους μπορεί να εκτελεί τα καθήκοντά του ένα μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών για σκοπούς εμπορικής αερομεταφοράς, ο οποίος δεν πρέπει να υπερβαίνει τις απαιτήσεις που καθορίζονται στην OPS 1.1030, συμπεριλαμβανομένων των περιπτώσεων πρόσληψης του μέλους αυτού από άλλον αερομεταφορέα.

OPS 1.995

Ελάχιστες απαιτήσεις

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών:

- α) Είναι τουλάχιστον 18 ετών.
 - β) Έχει περάσει από ιατρική εξέταση ή έλεγχο σε τακτά χρονικά διαστήματα, όπως απαιτείται από την Αρχή, ώστε να ελέγχεται η καλή φυσική του κατάσταση για την εκπλήρωση των καθηκόντων του.
 - γ) Έχει ολοκληρώσει επιτυχώς την αρχική του εκπαίδευση σύμφωνα με την OPS 1.1005 και κατέχει βεβαίωση εκπαίδευσης ασφαλείας.
 - δ) Έχει ολοκληρώσει την κατάλληλη εκπαίδευση μετατροπής και/ή διαφορών, καλύπτοντας τουλάχιστον τα αντικείμενα που απαριθμούνται στην OPS 1.1010.
 - ε) Υποβάλλεται σε περιοδική εκπαίδευση, σύμφωνα με τις διατάξεις της OPS 1.1015.
- στ) Είναι ικανό να εκτελεί τα καθήκοντά του, σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.

OPS 1.1000

Ανώτερα μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών

- α) Ο αερομεταφορέας διορίζει ανώτερο μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών σε περίπτωση που ο αριθμός των μελών του πληρώματος είναι μεγαλύτερος του ενός. Για τις πτητικές λειτουργίες στις οποίες έχουν τοποθετηθεί περισσότερα του ενός μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών αλλά απαιτείται μόνο ένα τέτοιο μέλος, ο αερομεταφορέας διορίζει ένα μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών ως υπεύθυνο έναντι του κυβερνήτη.
- β) Το ανώτερο μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών είναι υπόλογο έναντι του κυβερνήτη όσον αφορά τη διεξαγωγή και το συντονισμό της ή των συνήθων διαδικασιών και των διαδικασιών επείγουσας ανάγκης, οι οποίες καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας. Σε περίπτωση αναταράξεων, εάν δεν υπάρχουν οδηγίες από το πλήρωμα πτήσης, το ανώτερο μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών μπορεί να σταματήσει την πραγματοποίηση καθηκόντων που δεν συνδέονται με την ασφάλεια και να ενημερώσει το πλήρωμα πτήσης για το επίπεδο των υφιστάμενων αναταράξεων και για την ανάγκη να ανάψει η ένδειξη "προσδεθείτε". Στη συνέχεια ενημερώνεται το πλήρωμα θαλάμου επιβατών που ασφαρίζει τον θάλαμο επιβατών και άλλα μέρη που χρήςζουν ασφάλισης.
- γ) Στις περιπτώσεις κατά τις οποίες απαιτείται η μεταφορά περισσότερων του ενός μελών πληρώματος θαλάμου επιβατών βάσει της OPS 1.990, ο αερομεταφορέας διορίζει ανώτερο μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών μόνον εάν το εν λόγω πρόσωπο έχει τουλάχιστον ενός έτους πείρα ως επιχειρησιακό μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών και έχει αποπερατώσει την κατάλληλη εκπαίδευση, η οποία περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα:
1. Ενημέρωση πριν από την εκτέλεση της πτήσης:
 - i) καθήκοντα του πληρώματος,
 - ii) κατανομή του πληρώματος θαλάμου επιβατών στους σταθμούς εργασίας και επιμερισμός αρμοδιοτήτων,
 - iii) αξιολόγηση της συγκεκριμένης πτήσης, συμπεριλαμβανομένου του τύπου του αεροπλάνου, του εξοπλισμού, της περιοχής και του είδους της πτητικής λειτουργίας, καθώς και των κατηγοριών των επιβατών με ιδιαίτερη έμφαση στα άτομα με αναπηρίες, τα νήπια και τα άτομα σε φορεία μεταφοράς ασθενών, και
 2. συνεργασία μεταξύ του πληρώματος:
 - i) πειθαρχία, ευθύνες και ιεραρχία,
 - ii) σημασία του συντονισμού και της επικοινωνίας,
 - iii) αδιαθεσία χειριστή, και
 3. αναθεώρηση των απαιτήσεων του αερομεταφορέα και των νομικών απαιτήσεων:
 - i) ενημέρωση σχετικά με την ασφάλεια των επιβατών, κάρτες ενημέρωσης σε θέματα ασφαλείας,
 - ii) μέτρα ασφαλείας για τις κουζίνες,
 - iii) αποθήκευση των αποσκευών του θαλάμου επιβατών,
 - iv) ηλεκτρονικός εξοπλισμός,
 - v) διαδικασίες σε περίπτωση εφοδιασμού καυσίμου με επιβαίνοντες,
 - vi) αναταράξεις,
 - vii) έγγραφα, και
 4. ανθρώπινος παράγοντας και ολοκληρωμένη αξιοποίηση πληρώματος, και
 5. αναφορά ατυχημάτων και συμβάντων, και
 6. περιορισμοί χρόνου πτήσης και απασχόλησης και απαιτήσεις ανάπαυσης.
- δ) Ο αερομεταφορέας θεσπίζει διαδικασίες προκειμένου να επιλεγεί το καταλληλότερο από πλευράς προσόντων μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών ως αναπληρωματικό ανώτερο μέλος πληρώματος θαλάμου σε περίπτωση που το διορισμένο ανώτερο μέλος αδυνατεί να ασκήσει τα καθήκοντά του. Οι διαδικασίες αυτές πρέπει να είναι αποδεκτές από την Αρχή και να λαμβάνουν υπόψη την επιχειρησιακή πείρα του μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών.
- ε) Εκπαίδευση CRM: Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι όλα τα σχετικά στοιχεία που περιλαμβάνονται στο προσάρτημα 2 των OPS 1.1005, 1.1010, 1.1015 πίνακα 1 στήλη (α), περιλαμβάνονται στο επίπεδο που απαιτείται βάσει της στήλης (στ), "Μαθήματα ανωτέρων μελών πληρώματος θαλάμου επιβατών".

OPS 1.1002

Πτητικές λειτουργίες μονομελούς πληρώματος θαλάμου επιβατών

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών, το οποίο δεν διαθέτει προηγούμενη συγκρίσιμη πείρα, ολοκληρώνει τα ακόλουθα πριν από την εκτέλεση καθηκόντων ως μονομελές πλήρωμα θαλάμου επιβατών:
1. Εκπαίδευση πρόσθετη εκείνης που απαιτείται βάσει των OPS 1.1005 και 1.1010, η οποία θα επικεντρώνεται ιδιαίτερα στα ακόλουθα σημεία τα οποία συνθέτουν τις πτητικές λειτουργίες μονομελούς πληρώματος θαλάμου επιβατών:
 - i) ευθύνη έναντι του κυβερνήτη όσον αφορά τη διαχείριση της ασφάλειας του θαλάμου επιβατών και την (τις) διαδικασία(-ες) επείγουσας ανάγκης που καθορίζει το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας,
 - ii) σημασία του συντονισμού και της επικοινωνίας με το πλήρωμα πτήσης, αντιμετώπιση απείθαρχων επιβατών, καθώς και επιβατών που προκαλούν αναστάτωση,
 - iii) αναθεώρηση των απαιτήσεων του αερομεταφορέα και των νομικών απαιτήσεων,
 - iv) έγγραφα,
 - v) αναφορά ατυχημάτων και συμβάντων,
 - vi) περιορισμοί πτήσης και υπηρεσίας.
 2. Εξοικείωση με πτήσεις τουλάχιστον 20 ωρών και σε 15 τομείς. Οι πτήσεις εξοικείωσης διεξάγονται υπό την επίβλεψη μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών με την προσήκουσα εμπειρία, στον τύπο αεροπλάνου που πρόκειται να λειτουργήσει.
- β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, πριν από την ανάθεση καθηκόντων μονομελούς πληρώματος θαλάμου επιβατών σε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών, το εν λόγω πρόσωπο είναι ικανό να εκτελεί τα καθήκοντά του σύμφωνα με τις διαδικασίες που καθορίζει το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας. Η καταλληλότητα για λειτουργίες μονομελούς πληρώματος ρυθμίζεται στο πλαίσιο των κριτηρίων για επιλογή, πρόσληψη, εκπαίδευση και αξιολόγηση πληρώματος θαλάμου επιβατών.

OPS 1.1005

Αρχική εκπαίδευση ασφαλείας

(βλέπε προσάρτημα 1 της OPS 1.1005)

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών έχει ολοκληρώσει επιτυχώς, πριν προβεί στην εκπαίδευση μετατροπής, την αρχική εκπαίδευση ασφαλείας, καλύπτοντας τουλάχιστον τα αντικείμενα που απαριθμούνται στο προσάρτημα 1 της OPS 1.1005.
- β) Κατά τη διακριτική ευχέρεια της Αρχής και με την έγκρισή της, τα προγράμματα εκπαίδευσης παρέχονται είτε:
1. από τον αερομεταφορέα
 - απευθείας, ή
 - εμμέσως, μέσω εκπαιδευτικού οργανισμού που ενεργεί εξ ονόματος του αερομεταφορέα,είτε
 2. από εγκεκριμένο εκπαιδευτικό οργανισμό.
- γ) Το πρόγραμμα και η δομή των προγραμμάτων εκπαίδευσης πρέπει να είναι σύμφωνα με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις και υπόκεινται σε προηγούμενη έγκριση της Αρχής.
- δ) Κατά τη διακριτική ευχέρεια της Αρχής, η Αρχή, ο αερομεταφορέας ή ο εγκεκριμένος εκπαιδευτικός οργανισμός που παρέχει το πρόγραμμα εκπαίδευσης, χορηγούν βεβαίωση εκπαίδευσης ασφαλείας σε μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών μετά την ολοκλήρωση της αρχικής εκπαίδευσης ασφαλείας και την επιτυχή εξέταση κατά τον έλεγχο κατά την OPS 1.1025.
- ε) Όταν η Αρχή επιτρέπει σε έναν αερομεταφορέα ή σε έναν εγκεκριμένο εκπαιδευτικό οργανισμό να χορηγούν τη βεβαίωση εκπαίδευσης ασφαλείας σε μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών, η βεβαίωση αυτή πρέπει να περιέχει σαφή μνεία στην έγκριση της Αρχής.

OPS 1.1010

Εκπαίδευση μετατροπής και διαφορών

(βλέπε προσάρτημα 1 της OPS 1.1010)

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών έχει ολοκληρώσει την κατάλληλη εκπαίδευση μετατροπής και διαφορών, σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες και σύμφωνα τουλάχιστον με τα αντικείμενα που απαριθμούνται στο προσάρτημα 1 της OPS 1.1010. Το πρόγραμμα εκπαίδευσης προσδιορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας. Το πρόγραμμα και η δομή του προγράμματος εκπαίδευσης υπόκεινται στην προηγούμενη έγκριση της Αρχής.
1. Εκπαίδευση μετατροπής: απαιτείται η ολοκλήρωση εκπαίδευσης μετατροπής πριν από:
- i) την πρώτη ανάθεση από τον αερομεταφορέα καθηκόντων μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών· ή
 - ii) την ανάθεση άσκησης καθηκόντων σε άλλο τύπο αεροπλάνου.
2. Εκπαίδευση διαφορών: η εκπαίδευση διαφορών πρέπει να ολοκληρώνεται πριν από την ανάληψη καθηκόντων:
- i) σε παραλλαγή τύπου αεροπλάνου που βρίσκεται ήδη σε πτητική λειτουργία, ή
 - ii) σε τύπους αεροπλάνων που βρίσκονται ήδη σε πτητική λειτουργία ή σε παραλλαγές αυτών, που διαθέτουν διαφορετικό εξοπλισμό ασφαλείας, εξοπλισμό ασφαλείας ο οποίος είναι τοποθετημένος σε διαφορετική θέση, ή διαφορετικές κανονικές και επείγουσας ανάγκης διαδικασίες ασφαλείας.
- β) Ο αερομεταφορέας καθορίζει το περιεχόμενο της εκπαίδευσης μετατροπής και διαφορών λαμβάνοντας υπόψη την προηγούμενη εκπαίδευση του μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών, όπως αυτή καταγράφεται στα αρχεία εκπαίδευσης του εν λόγω προσώπου, τα οποία απαιτούνται βάσει της OPS 1.1035.
- γ) Με την επιφύλαξη της OPS 1.995 στοιχείο γ), επιτρέπεται να συνδυάζονται συναφή στοιχεία της αρχικής εκπαίδευσης (OPS 1.1005) και της εκπαίδευσης μετατροπής και διαφορών (OPS 1.1010).
- δ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:
1. η εκπαίδευση μετατροπής διεξάγεται βάσει διαρθρωμένων και ρεαλιστικών μεθόδων, σύμφωνα με το προσάρτημα 1 της OPS 1.1010·
 2. η εκπαίδευση διαφορών διεξάγεται βάσει διαρθρωμένων μεθόδων· και
 3. η εκπαίδευση μετατροπής και, εφόσον κρίνεται αναγκαίο, η εκπαίδευση διαφορών περιλαμβάνουν τη χρήση όλου του εξοπλισμού ασφαλείας και όλες τις κανονικές και επείγουσας ανάγκης διαδικασίες, οι οποίες εφαρμόζονται στον τύπο ή την παραλλαγή αεροπλάνου, καθώς και εκπαίδευση και πρακτική εξάσκηση είτε σε αντιπροσωπευτική συσκευή εκπαίδευσης είτε στο αεροπλάνο αυτό καθαυτό.
- ε) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος θαλάμου επιβατών, πριν του ανατεθούν καθήκοντα για πρώτη φορά, ολοκληρώνει την εκπαίδευση CRM του αερομεταφορέα και τη CRM για το συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου, σύμφωνα με το προσάρτημα 1 της OPS 1.1010 στοιχείο ι). Τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών που εκτελούν ήδη καθήκοντα ως μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών σε έναν αερομεταφορέα και που δεν έχουν ακόμη ολοκληρώσει την εκπαίδευση CRM του αερομεταφορέα, ολοκληρώνουν την εκπαίδευση αυτήν μέχρι την επόμενη απαιτούμενη περιοδική εκπαίδευση και έλεγχο σύμφωνα με το προσάρτημα 1 της OPS 1.1010 στοιχείο ι), συμπεριλαμβανομένης της CRM για τον συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου, ανάλογα με την περίπτωση.

OPS 1.1012

Εξοικείωση

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, μετά την ολοκλήρωση της εκπαίδευσης μετατροπής, ακολουθεί η εκτέλεση πτήσεων εξοικείωσης για κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών πριν αυτό αναλάβει καθήκοντα ως μέλος του ελάχιστου πληρώματος θαλάμου επιβατών που απαιτείται από την OPS 1.990.

OPS 1.1015

Περιοδική εκπαίδευση

(βλέπε προσάρτημα 1 της OPS 1.1015)

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών ακολουθεί περιοδική εκπαίδευση, η οποία καλύπτει τις δραστηριότητες που έχουν ανατεθεί σε κάθε μέλος σε κανονικές και επείγουσας ανάγκης διαδικασίες και τις ασκήσεις που σχετίζονται με τους τύπους ή/και τις παραλλαγές αεροπλάνων στα οποία ασκούν τα καθήκοντά τους σύμφωνα με το προσάρτημα 1 της OPS 1.1015.

- β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η περιοδική εκπαίδευση που εγκρίνεται από την Αρχή περιλαμβάνει διδασκαλία θεωρητικού και πρακτικού χαρακτήρα, η οποία συνοδεύεται από πρακτική εξάσκηση σε προσωπικό επίπεδο, όπως ορίζεται στο προσάρτημα 1 της OPS 1.1015.
- γ) Η περίοδος ισχύος της περιοδικής εκπαίδευσης και του σχετικού ελέγχου, που απαιτείται από την OPS 1.1025, είναι δώδεκα ημερολογιακοί μήνες, οι οποίοι προσμετρούνται στο υπόλοιπο του μήνα κατά τον οποίο ολοκληρώθηκε η εν λόγω εκπαίδευση. Εάν η εκπαίδευση ολοκληρώθηκε εντός των τελευταίων τριών μηνών της περιόδου ισχύος του προηγούμενου ελέγχου, η περίοδος ισχύος παρατείνεται από την ημερομηνία κατά την οποία ολοκληρώθηκε έως και δώδεκα ημερολογιακούς μήνες από την ημερομηνία λήξης του προηγούμενου ελέγχου.

OPS 1.1020

Επανεκπαίδευση

(βλέπε προσάρτημα 1 της OPS 1.1020)

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών το οποίο έχει παύσει να ασκεί καθήκοντα πτητικής λειτουργίας για διάστημα μεγαλύτερο των 6 μηνών και εξακολουθεί να παραμένει εντός της περιόδου ισχύος του προηγούμενου ελέγχου, που απαιτείται από την OPS 1.1025 στοιχείο β) σημείο 3, ολοκληρώνει την επανεκπαίδευση η οποία καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας, όπως περιγράφεται στο προσάρτημα 1 της OPS 1.1020.
- β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι σε περίπτωση που μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών δεν έχει παύσει να ασκεί όλα τα καθήκοντα πτητικής λειτουργίας, αλλά, κατά τους τελευταίους έξι μήνες δεν έχει αναλάβει καθήκοντα σε τύπο αεροπλάνου ως μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών που απαιτούνται από την OPS 1.990 στοιχείο β), το εν λόγω μέλος, πριν αναλάβει καθήκοντα στο συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου, είτε:
1. ακολουθεί επανεκπαίδευση στο συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου, ή
 2. συμμετέχει σε δύο πτήσεις εξοικείωσης του συγκεκριμένου τύπου αεροπλάνου, οι οποίες εκτελούνται στο πλαίσιο πτητικών λειτουργιών εμπορικού χαρακτήρα.

OPS 1.1025

Έλεγχος

- α) Κατά τη διακριτική ευχέρεια της Αρχής, η Αρχή, ο αερομεταφορέας ή ο εγκεκριμένος εκπαιδευτικός οργανισμός που παρέχει το πρόγραμμα εκπαίδευσης εξασφαλίζει ότι, κατά τη διάρκεια, ή μετά την ολοκλήρωση της εκπαίδευσης που απαιτείται από τις OPS 1.1005, 1.1010 και 1.1015 και 1.1020, κάθε μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών υποβάλλεται σε έλεγχο ο οποίος καλύπτει την ληφθείσα εκπαίδευση προκειμένου να επιβεβαιωθεί η ικανότητά του ως προς την εκτέλεση καθηκόντων ασφαλείας υπό κανονικές συνθήκες και συνθήκες επείγουσας ανάγκης.

Κατά τη διακριτική ευχέρεια της Αρχής, η Αρχή, ο αερομεταφορέας ή ο εγκεκριμένος εκπαιδευτικός οργανισμός που παρέχει το πρόγραμμα εκπαίδευσης εξασφαλίζει ότι το προσωπικό που διενεργεί τους εν λόγω ελέγχους διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα.

- β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών υποβάλλεται σε ελέγχους σύμφωνα με τα ακόλουθα:
1. Αρχική εκπαίδευση ασφαλείας. Τα θέματα που απαριθμούνται στο προσάρτημα 1 της OPS 1.1005.
 2. Εκπαίδευση μετατροπής και διαφορών. Τα θέματα που απαριθμούνται στο προσάρτημα 1 της OPS 1.1010.
 3. Περιοδική εκπαίδευση. Τα θέματα που απαριθμούνται στο προσάρτημα 1 της OPS 1.1015, ανάλογα με την περίπτωση.
 4. Επανεκπαίδευση. Τα θέματα που απαριθμούνται στο προσάρτημα 1 της OPS 1.1020.

OPS 1.1030

Άσκηση καθηκόντων σε περισσότερους του ενός τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνων

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κανένα μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών δεν ασκεί καθήκοντα σε περισσότερους των τριών τύπους αεροπλάνων, με εξαίρεση την περίπτωση κατά την οποία, και εφόσον υφίσταται έγκριση της Αρχής, μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών μπορεί να ασκεί καθήκοντα σε τέσσερις τύπους αεροπλάνων, υπό τον όρο ότι σε τουλάχιστον δύο από τους συγκεκριμένους τύπους:
1. οι κανονικές διαδικασίες και οι διαδικασίες επείγουσας ανάγκης, που δεν αφορούν το συγκεκριμένο τύπο, είναι οι ίδιες και
 2. ο εξοπλισμός ασφαλείας και οι κανονικές διαδικασίες και οι διαδικασίες επείγουσας ανάγκης για το συγκεκριμένο τύπο είναι παρόμοια.

β) Για τους σκοπούς του στοιχείου α), ανωτέρω, θεωρείται ότι παραλλαγές ενός τύπου αεροπλάνου συνιστούν διαφορετικούς τύπους εφόσον δεν παρουσιάζουν ομοιότητες μεταξύ τους ως προς τα ακόλουθα σημεία:

1. λειτουργία εξόδου επείγουσας ανάγκης·
2. χώρος εγκατάστασης και τύπος του φορητού εξοπλισμού ασφαλείας· και
3. διαδικασίες επείγουσας ανάγκης για τον συγκεκριμένο τύπο.

OPS 1.1035

Αρχεία εκπαίδευσης

Ο αερομεταφορέας:

1. Τηρεί αρχεία για το σύνολο των εκπαιδύσεων και των ελέγχων που απαιτούνται από τα OPS 1.1005, 1.1010, 1.1015, 1.1020 και 1.1025.
2. Τηρεί αντίγραφο της βεβαίωσης εκπαίδευσης ασφαλείας.
3. Τηρεί ενήμερα τα αρχεία εκπαίδευσης και τα αρχεία ιατρικών εξετάσεων ή αξιολογήσεων, στα οποία αναγράφονται, όσον αφορά τα αρχεία εκπαίδευσης, οι ημερομηνίες και τα περιεχόμενα της εκπαίδευσης μετατροπής και διαφορών και της περιοδικής εκπαίδευσης που έχει πραγματοποιηθεί.
4. Παρέχει, κατόπιν αιτήματος, τα αρχεία κάθε αρχικής εκπαίδευσης, εκπαίδευσης μετατροπής, και περιοδικής εκπαίδευσης και ελέγχου στο ενδιαφερόμενο μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών.

Προσάρτημα 1 της OPS 1.1005

Αρχική εκπαίδευση ασφαλείας

Τα αντικείμενα που πρέπει να καλυφθούν ως ελάχιστη απαίτηση στο πλαίσιο του μαθήματος της αρχικής εκπαίδευσης ασφαλείας κατά την OPS 1.1005 είναι τα εξής:

α) Εκπαίδευση στη φωτιά και στον καπνό:

1. δίνεται έμφαση στην ευθύνη του πληρώματος θαλάμου επιβατών να αντιμετωπίζει γρήγορα καταστάσεις έκτακτης ανάγκης όπου εκδηλώνεται φωτιά και καπνός και, ιδίως, στη σημασία που έχει να εντοπιστεί η πραγματική πηγή της φωτιάς·
2. σημασία στην άμεση ενημέρωση του πληρώματος πτήσης, καθώς και ειδικές ενέργειες οι οποίες είναι αναγκαίες για το συντονισμό και την παροχή βοήθειας, σε περίπτωση εντοπισμού φωτιάς και καπνού·
3. ανάγκη συχνού ελέγχου των σημείων που εγκυμονούν ενδεχομένως κίνδυνο πυρκαγιάς, όπου συμπεριλαμβάνονται οι τουαλέτες, καθώς και των σχετικών ανιχνευτών καπνού·
4. ταξινόμηση της φωτιάς και του κατάλληλου τύπου των μέσων κατάσβεσης και των διαδικασιών που ακολουθούνται σε ειδικές καταστάσεις πυρκαγιάς, τεχνικές χρήσης μέσων κατάσβεσης, συνέπειες της μη ορθής χρήσης, καθώς και χρήση εντός περιορισμένου χώρου·
5. γενικές διαδικασίες των επί του εδάφους υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης στα αεροδρόμια.

β) Εκπαίδευση για επιβίωση στο νερό:

Πρακτική εφαρμογή και χρήση του προσωπικού εξοπλισμού επίπλευσης στο νερό. Πριν από την πρώτη ανάληψη υπηρεσίας επί αεροπλάνου που είναι εξοπλισμένο με σωσίβια λέμβους ή άλλον παρόμοιο εξοπλισμό, πρέπει να παρέχεται εκπαίδευση σχετικά με τη χρήση του εν λόγω εξοπλισμού και να γίνεται πρακτική εξάσκηση στο νερό.

γ) Εκπαίδευση επιβίωσης:

Η εκπαίδευση επιβίωσης είναι ανάλογη των περιοχών πτητικής λειτουργίας (π.χ. πολική ζώνη, έρημος, ζούγκλα ή θάλασσα).

δ) Ιατρικές πτυχές και πρώτες βοήθειες:

1. οδηγίες για παροχή πρώτων βοηθειών και χρήση του κυτίου πρώτων βοηθειών·
2. πρώτες βοήθειες σε συνδυασμό με την εκπαίδευση επιβίωσης και την κατάλληλη υγιεινή· και
3. φυσιολογικές επιπτώσεις της πτήσης με ιδιαίτερη έμφαση στην ανεπαρκή πρόσληψη οξυγόνου.

ε) Μεταχείριση επιβατών:

1. συμβουλές για την αναγνώριση και μεταχείριση επιβατών που έχουν καταναλώσει ή καταναλώνουν οινοπνευματώδη ποτά ή είναι υπό την επήρεια ναρκωτικών ή είναι επιθετικοί·
2. μέθοδοι που χρησιμοποιούνται για την ενθάρρυνση επιβατών και τον έλεγχο πλήθους, οι οποίες είναι αναγκαίες για τη διεξαγωγή της εκκένωσης αεροπλάνου·
3. κανονισμοί που καλύπτουν την ασφαλή εναποθήκευση των αποσκευών θαλάμου επιβατών (συμπεριλαμβανομένων των αντικειμένων υπηρεσίας του θαλάμου επιβατών) και τον κίνδυνο οι εν λόγω αποσκευές να αποβούν επικίνδυνες για τους επιβάτες του θαλάμου ή άλλως πως να παρεμποδίσουν ή να καταστρέψουν τον εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης ή τις εξόδους του αεροπλάνου·
4. σημασία της σωστής κατανομής θέσεων σε σχέση με τη μάζα και τη ζυγοστάθμιση του αεροπλάνου. Δίνεται επίσης ιδιαίτερη έμφαση στην τοποθέτηση των επιβατών με αναπηρίες, καθώς και στην ανάγκη να τοποθετούνται υγιείς επιβάτες δίπλα σε εξόδους που δεν επιβλέπονται·
5. καθήκοντα που πρέπει να εκτελούνται σε περίπτωση εκδήλωσης αναταράξεων, συμπεριλαμβανομένης της ασφάλισης του θαλάμου επιβατών·
6. προφυλάξεις που πρέπει να λαμβάνονται κατά τη μεταφορά ζώντων ζώων εντός του θαλάμου·
7. εκπαίδευση σχετικά με τα επικίνδυνα εμπορεύματα, συμπεριλαμβανομένων των διατάξεων του τμήματος IH·
8. διαδικασίες ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένων των διατάξεων του Τμήματος IO.

στ) Επικοινωνία

Κατά τη διάρκεια της εκπαίδευσης, δίνεται έμφαση στη σημασία της αποτελεσματικής επικοινωνίας μεταξύ του πληρώματος θαλάμου επιβατών και του πληρώματος πτήσης, συμπεριλαμβανομένης της τεχνικής, της κοινής γλώσσας και της ορολογίας.

ζ) Πειθαρχία και ευθύνες:

1. σημασία της εκτέλεσης των καθηκόντων του πληρώματος θαλάμου επιβατών σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας·
2. συνεχής ικανότητα και καλή φυσική κατάσταση για να είναι κανείς μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών, με ιδιαίτερη έμφαση στους περιορισμούς του χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και στις απαιτήσεις ανάπαυσης·
3. γνώση των αεροπορικών κανονισμών σχετικά με το πλήρωμα θαλάμου επιβατών και τον ρόλο της Αρχής πολιτικής αεροπορίας·
4. γενικές γνώσεις της σχετικής αεροπορικής ορολογίας, των θεωριών πτήσης, της κατανομής επιβατών, της μετεωρολογίας και των περιοχών πτητικής λειτουργίας,
5. σύντομη ενημέρωση του πληρώματος θαλάμου επιβατών πριν από την πτήση και παροχή των αναγκαίων πληροφοριών ασφαλείας σε συνάρτηση με τα ειδικά καθήκοντα εκάστου·
6. σημασία να διασφαλίζεται ότι τα σχετικά έγγραφα και εγχειρίδια ενημερώνονται με βάση τις τροποποιήσεις που παρέχει ο αερομεταφορέας·
7. σημασία να προσδιορίζεται πότε τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών έχουν την αρμοδιότητα και την ευθύνη να προβούν σε εκκένωση και στις άλλες διαδικασίες έκτακτης ανάγκης· και
8. σημασία των καθηκόντων και ευθυνών ασφαλείας και ανάγκη ταχείας και αποτελεσματικής αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης.

η) Διαχείριση ανθρώπινων πόρων όσον αφορά το πλήρωμα.

1. Εισαγωγικά μαθήματα CRM:

- i) Τα μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών ολοκληρώνουν εισαγωγικά μαθήματα CRM πριν τους ανατεθούν για πρώτη φορά καθήκοντα μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών. Τα μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών που ασκούν ήδη καθήκοντα μελών πληρώματος θαλάμου επιβατών στις εμπορικές αερομεταφορές και που δεν έχουν προηγουμένως ολοκληρώσει εισαγωγικά μαθήματα, ολοκληρώνουν εισαγωγικά μαθήματα CRM μέχρι την επόμενη απαιτούμενη περιοδική εκπαίδευση ή/και έλεγχο.
- ii) Τα στοιχεία εκπαίδευσης του προσαρτήματος 2 των OPS 1.1005, 1.1010, 1.1015 πίνακας 1 στήλη (α), καλύπτονται μέχρι του επιπέδου που απαιτείται σύμφωνα με τη στήλη (β) "Εισαγωγικά μαθήματα CRM".
- iii) Τα εισαγωγικά μαθήματα CRM παραδίδονται από έναν τουλάχιστον εκπαιδευτή CRM πληρώματος θαλάμου επιβατών.

Προσάρτημα 1 της OPS 1.1010

Εκπαίδευση μετατροπής και διαφορών

α) Γενικά:

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

1. η εκπαίδευση μετατροπής και διαφορών διεξάγεται από προσωπικό που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα, και
2. στο πλαίσιο της εκπαίδευσης μετατροπής και διαφορών, παρέχεται εκπαίδευση που αφορά το χώρο τοποθέτησης, τη μεταφορά και τη χρήση όλου του εξοπλισμού ασφαλείας και επιβίωσης που φέρει το αεροπλάνο, καθώς και όλες τις κανονικές και επείγουσας ανάγκης διαδικασίες όσον αφορά τον τύπο, την παραλλαγή και τη διαμόρφωση του αεροπλάνου που πρόκειται να εκτελέσει πτητική λειτουργία.

β) Εκπαίδευση σχετικά με την περίπτωση εκδήλωσης πυρκαγιάς και εμφάνισης καπνού:

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

1. κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών ακολουθεί πρακτική εκπαίδευση, καθώς και εκπαίδευση υπό ρεαλιστικές συνθήκες σχετικά με τη χρήση του συνόλου του εξοπλισμού πυρόσβεσης, συμπεριλαμβανομένων των προστατευτικών ενδυμάτων τα οποία είναι όμοια με εκείνα που φέρει το αεροπλάνο. Η εκπαίδευση αυτή πρέπει να περιλαμβάνει:
 - i) κατάσβεση πυρκαγιάς στο εσωτερικό αεροπλάνου, με εξαίρεση την περίπτωση των πυροσβεστήρων Halon, όπου μπορεί να χρησιμοποιηθεί εναλλακτικό μέσο πυρόσβεσης, και
 - ii) εφαρμογή και χρήση προστατευτικού της αναπνοής εξοπλισμού σε περικλειστο και υπό συνθήκες προσομοίωσης περιβάλλον το οποίο έχει κατακλυστεί από καπνό.

γ) Λειτουργία θυρών και εξόδων:

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

1. κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών χειρίζεται και ανοίγει υπό πραγματικές συνθήκες όλες τις κανονικές και επείγουσας ανάγκης εξόδους με σκοπό την εκκένωση των επιβατών σε αεροπλάνο ή σε αντιπροσωπευτικό μέσο εκπαίδευσης, και
2. επιδεικνύεται η λειτουργία όλων των υπολοίπων εξόδων, όπως των παραθύρων του θαλάμου διακυβέρνησης.

δ) Εκπαίδευση σε περίπτωση εκκένωσης μέσω ολισθητήρα:

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

1. κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών πραγματοποιεί κάθοδο από ολισθητήρα εκκένωσης από ύψος που αντιστοιχεί στο ύψος του κυρίως θαλάμου του αεροπλάνου·
2. ο ολισθητήρας είναι προσαρμοσμένος σε αεροπλάνο ή σε αντιπροσωπευτικό μέσο εκπαίδευσης, και
3. πραγματοποιείται περαιτέρω κάθοδος εφόσον το μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών εκτελεί καθήκοντα σε αεροπλάνο στο οποίο το ύψος του κατωφλίου της εξόδου από τον κυρίως θάλαμο διαφέρει σημαντικά από το αντίστοιχο ύψος σε οποιονδήποτε τύπο αεροπλάνου στον οποίο έχει εκτελέσει πτητικά καθήκοντα στο παρελθόν.

ε) Διαδικασίες εκκένωσης και άλλες καταστάσεις επείγουσας ανάγκης:

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

1. η εκπαίδευση σε περίπτωση εκκένωσης επείγουσας ανάγκης περιλαμβάνει την ικανότητα αναγνώρισης προγραμματισμένων ή μη προγραμματισμένων εκκενώσεων σε ξηρά ή σε υδάτινη επιφάνεια. Η εκπαίδευση αυτή πρέπει να περιλαμβάνει την ικανότητα προσδιορισμού των περιπτώσεων κατά τις οποίες οι έξοδοι δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν, καθώς και τις περιπτώσεις που ο εξοπλισμός εκκένωσης τίθεται εκτός λειτουργίας, και
2. κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών έχει εκπαιδευτεί προκειμένου να μπορεί να αντιμετωπίσει τα ακόλουθα:
 - i) πυρκαγιά κατά τη διάρκεια της πτήσης, με ιδιαίτερη έμφαση στον εντοπισμό της πραγματικής πηγής της πυρκαγιάς·
 - ii) σοβαρές αναταράξεις αέρα·
 - iii) αιφνίδια αποσυμπίεση, συμπεριλαμβανομένης της εφαρμογής φορητού εξοπλισμού οξυγόνου από κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών, και
 - iv) άλλες καταστάσεις επείγουσας ανάγκης κατά τη διάρκεια της πτήσης.

στ) Έλεγχος πλήθους.

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι παρέχεται εκπαίδευση σε σχέση με τις πρακτικές πτυχές του ελέγχου πλήθους στο πλαίσιο διαφορών καταστάσεων επείγουσας ανάγκης, ανάλογα με τον τύπο του αεροπλάνου.

ζ) Αδιαθεσία χειριστή.

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, με εξαίρεση την περίπτωση όπου το ελάχιστο πλήρωμα πτήσης υπερβαίνει τα δύο άτομα, κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών εκπαιδεύεται στη διαδικασία για την αδιαθεσία μελών του πληρώματος πτήσης και θέτει σε λειτουργία τους μηχανισμούς καθισμάτων και ιμάντων. Η εκπαίδευση στη χρήση του συστήματος οξυγόνου των μελών του πληρώματος πτήσης και στη χρήση των πινάκων αποδοχής των μελών του πληρώματος χρήσης, εφόσον απαιτείται από τις SOP του αερομεταφορέα, πραγματοποιείται με πρακτική επίδειξη.

η) Εξοπλισμός ασφαλείας.

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι σε κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών παρέχεται εκπαίδευση υπό ρεαλιστικές συνθήκες σχετικά με το χώρο τοποθέτησης και τη χρήση του εξοπλισμού ασφαλείας, καθώς και σχετική επίδειξη, συμπεριλαμβανομένων των ακόλουθων:

1. ολισθητήρες και σε περίπτωση που το αεροπλάνο φέρει μη αυτοϋποστηριζόμενους ολισθητήρες, τη χρήση των σχετικών σχοινιών·
2. σωστικές λέμβοι και ολισθητήρες που χρησιμοποιούνται ως σωστικές λέμβοι, συμπεριλαμβανομένου του εξοπλισμού που είναι προσαρμοσμένος ή/και μεταφέρεται στη λέμβο·
3. σωσίβια γιλέκα, σωσίβια γιλέκα για νήπια και επιπλέοντες σχεδίες·
4. σύστημα αποδέσμευσης οξυγόνου·
5. οξυγόνο πρώτων βοηθειών·
6. πυροσβεστήρες·
7. πελέκεις πυρκαγιάς και λοστοί διατήρησης·
8. φώτα επείγουσας ανάγκης, συμπεριλαμβανομένων των φανών·
9. εξοπλισμός επικοινωνίας, συμπεριλαμβανομένων των μεγαφώνων·
10. κουτιά επιβίωσης, συμπεριλαμβανομένου του περιεχομένου τους·
11. πυροτεχνήματα (σε πραγματικά ή αντιπροσωπευτικά μέσα)·
12. σετ πρώτων βοηθειών, το περιεχόμενό τους και ο ιατρικός εξοπλισμός επείγουσας ανάγκης, και
13. λοιπός εξοπλισμός ή συστήματα ασφαλείας του θαλάμου επιβατών, ανάλογα με την περίπτωση.

θ) Ενημέρωση των επιβατών, επιδείξεις ασφαλείας.

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η εκπαίδευση παρέχεται με σκοπό την προετοιμασία των επιβατών στο πλαίσιο φυσιολογικών συνθηκών και καταστάσεων επείγουσας ανάγκης, σύμφωνα με την OPS 1.285.

ι) Ολοκληρωμένη αξιοποίηση πληρώματος. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

1. Κάθε μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών ολοκληρώνει την εκπαίδευση CRM του αερομεταφορέα η οποία καλύπτει τα στοιχεία εκπαίδευσης του προσαρτήματος 2 των OPS 1.1005, 1.1010, 1.1015 πίνακας 1 στήλη (α), μέχρι το επίπεδο που απαιτείται στη στήλη (γ) πριν αρχίσει τη μετέπειτα εκπαίδευση CRM για τον συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου ή/και την περιοδική εκπαίδευση CRM.
2. Όταν ένα μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών αρχίζει μαθήματα μετατροπής σε άλλο τύπο αεροπλάνου, τα στοιχεία εκπαίδευσης του προσαρτήματος 2 των OPS 1.1005, 1.1010, 1.1015 πίνακας 1 στήλη (α) καλύπτονται μέχρι του επιπέδου που απαιτείται στη στήλη (δ), "CRM για συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου".
3. Η εκπαίδευση CRM του αερομεταφορέα και η CRM για το συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου παρέχονται από ένα τουλάχιστον εκπαιδευτή CRM για το πλήρωμα του θαλάμου επιβατών.

*Προσάρτημα 1 της OPS 1.1015***Περιοδική εκπαίδευση**

- a) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η περιοδική εκπαίδευση διεξάγεται από πρόσωπα που διαθέτουν τα κατάλληλα προς τούτο προσόντα.
- β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε δώδεκα ημερολογιακούς μήνες το πρόγραμμα πρακτικής εκπαίδευσης περιλαμβάνει τα ακόλουθα:
 1. διαδικασίες επείγουσας ανάγκης, συμπεριλαμβανομένης της αδιαθεσίας χειριστή·
 2. διαδικασίες εκκένωσης, συμπεριλαμβανομένων των τεχνικών ελέγχου του πλήθους·
 3. πραγματικές ασκήσεις από κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών ανοίγματος των κανονικών εξόδων και εξόδων κινδύνου με σκοπό την εκκένωση επιβατών·

4. εντοπισμό και χειρισμό του εξοπλισμού επείγουσας ανάγκης, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων παροχής οξυγόνου, καθώς και εφαρμογή από κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών των σωσίβιων γιλέκων, των φορητών συσκευών οξυγόνου και του εξοπλισμού προστασίας της αναπνοής·
 5. πρώτες βοήθειες και το περιεχόμενο των σετ πρώτων βοηθειών·
 6. αποθήκευση αντικειμένων στο θάλαμο επιβατών·
 7. διαδικασίες ασφαλείας·
 8. ανάλυση συμβάντων και ατυχημάτων, και
 9. Ολοκληρωμένη αξιοποίηση πληρώματος. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η εκπαίδευση CRM πληροί τις εξής προϋποθέσεις:
 - i) Τα στοιχεία εκπαίδευσης του προσαρτήματος 2 των OPS 1.1005, 1.1010, 1.1015 πίνακας 1 στήλη (α), καλύπτονται εντός τριετούς περιόδου μέχρι του επιπέδου που απαιτείται σύμφωνα με τη στήλη (ε), "Ετήσια περιοδική εκπαίδευση CRM".
 - ii) Τον καθορισμό και την υλοποίηση αυτού του αναλυτικού προγράμματος θεμάτων διαχειρίζεται εκπαιδευτής CRM πληρώματος θαλάμου επιβατών.
 - iii) Όταν η εκπαίδευση CRM παρέχεται μέσω ανεξάρτητων ενοτήτων, η εκπαίδευση παρέχεται από έναν τουλάχιστον εκπαιδευτή CRM πληρώματος θαλάμου επιβατών.
- γ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, κατά διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τα τρία έτη, η περιοδική εκπαίδευση περιλαμβάνει επίσης:
1. χειρισμό και πραγματικό άνοιγμα όλων των κανονικών θυρών και των εξόδων κινδύνου για την εκκένωση επιβατών σε αεροπλάνο ή σε αντιπροσωπευτική εκπαιδευτική διάταξη·
 2. επίδειξη της λειτουργίας όλων των υπολοίπων θυρών·
 3. πρακτική εκπαίδευση, καθώς και εκπαίδευση υπό ρεαλιστικές συνθήκες σχετικά με τη χρήση του συνόλου του εξοπλισμού πυρόσβεσης, συμπεριλαμβανομένων των προστατευτικών ενδυμάτων, τα οποία είναι όμοια με εκείνα που φέρει το αεροσκάφος.
- Η εκπαίδευση αυτή πρέπει να περιλαμβάνει:
- i) κατάσβεση πυρκαγιάς στο εσωτερικό αεροπλάνου, με εξαίρεση την περίπτωση των πυροσβεστήρων Halon, όπου μπορεί να χρησιμοποιηθεί εναλλακτικό μέσο πυρόσβεσης, και
 - ii) εφαρμογή και χρήση προστατευτικού της αναπνοής εξοπλισμού από κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών σε περικλειστο και υπό συνθήκες εξομοίωσης περιβάλλον το οποίο έχει κατακλυστεί από καπνό·
4. χρήση πυροτεχνημάτων (σε πραγματικά ή αντιπροσωπευτικά μέσα)·
 5. επίδειξη της χρήσης των σωσίβιων λέμβων, ή των ολισθητήρων που χρησιμοποιούνται ως σωστικές λέμβοι, εφόσον είναι εγκατεστημένοι·
 6. ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, με εξαίρεση την περίπτωση όπου το ελάχιστο πλήρωμα πτήσης υπερβαίνει τα δύο άτομα, κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών εκπαιδεύεται στη διαδικασία για την αδιαθεσία μελών του πληρώματος πτήσης και θέτει σε λειτουργία τους μηχανισμούς καθισμάτων και ιμάντων. Η εκπαίδευση στη χρήση του συστήματος οξυγόνου των μελών του πληρώματος πτήσης και στη χρήση των πινάκων αποδοχής των μελών του πληρώματος χρήσης, εφόσον απαιτείται από τις SOP του αερομεταφορέα, πραγματοποιείται με πρακτική επίδειξη.
- δ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε σχετική απαίτηση του παραρτήματος III, OPS 1, περιλαμβάνεται στην εκπαίδευση των μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών.

Προσάρτημα 1 της OPS 1.1020

Επανεκπαίδευση

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η επανεκπαίδευση διεξάγεται από πρόσωπα που διαθέτουν τα κατάλληλα προς τούτο προσόντα, ενώ, για κάθε μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών, περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα:

1. διαδικασίες επείγουσας ανάγκης, συμπεριλαμβανομένης της αδιαθεσίας χειριστή·
2. διαδικασίες εκκένωσης, συμπεριλαμβανομένων των τεχνικών ελέγχου του πλήθους·
3. χειρισμό και πραγματικό άνοιγμα όλων των κανονικών θυρών και των εξόδων κινδύνου για την εκκένωση επιβατών σε αεροπλάνο ή σε εκπαιδευτική διάταξη προσομοίωσης·
4. επίδειξη της λειτουργίας όλων των υπολοίπων θυρών, συμπεριλαμβανομένων των παραθύρων θαλάμου διακυβέρνησης, και
5. εντοπισμό και χειρισμό του εξοπλισμού ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων παροχής οξυγόνου, καθώς και εφαρμογή των σωσίβιων γιλέκων και του εξοπλισμού προστασίας της αναπνοής.

Προσάρτημα 2 των OPS 1.1005/1.1010/1.1015

Κατάρτιση

1. Τα προγράμματα εκπαίδευσης CRM, καθώς και η μεθοδολογία και η ορολογία CRM, περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.
2. Στον πίνακα 1 αναγράφονται τα στοιχεία της CRM που περιλαμβάνονται σε κάθε τύπο εκπαίδευσης.

Πίνακας 1

Εκπαίδευση CRM

Στοιχεία εκπαίδευσης	Εισαγωγικά μαθήματα CRM	Εκπαίδευση CRM του αερομεταφορέα	CRM για συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου	Ετήσια περιοδική εκπαίδευση CRM	Μαθήματα ανωτέρων μελών πληρώματος θαλάμου επιβατών
(α)	(β)	(γ)	(δ)	(ε)	(στ)
Γενικές αρχές					
Ανθρώπινοι παράγοντες στις αεροπορικές μεταφορές	Διεξοδικά	Δεν απαιτείται	Δεν απαιτείται	Επισκόπηση	
Γενικές οδηγίες για τις αρχές και τους στόχους της CRM			Δεν απαιτείται		
Ανθρώπινες επιδόσεις και όρια					
Από την οπτική γωνία του μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών					
Αντίληψη προσωπικότητας, ανθρώπινο σφάλμα και αξιοπιστία, στάσεις και συμπεριφορές, αυτοαξιολόγηση					
Στρες και διαχείριση του στρες					
Κόπωση και επαγρύπνηση	Διεξοδικά Δεν απαιτείται	Δεν απαιτείται	Επισκόπηση	(Τριετής κύκλος)	Δεν απαιτείται
Δυνατότητα επιβολής					
Αντίληψη καταστάσεων, πρόσληψη και επεξεργασία πληροφοριών					
Από την οπτική γωνία ολόκληρου του πληρώματος του αεροπλάνου					
Πρόληψη και ανίχνευση σφαλμάτων					
Κοινή αντίληψη καταστάσεων, πρόσληψη και επεξεργασία πληροφοριών				Επισκόπηση	
Διαχείριση φόρτου εργασίας				(Τριετής κύκλος)	
Αποτελεσματική επικοινωνία και συντονισμός μεταξύ όλων των μελών του πληρώματος, συμπεριλαμβανομένων του πληρώματος πτήσης και των άπειρων μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών, πολιτιστικές διαφορές	Δεν απαιτείται	Διεξοδικά	Ανάλογα με τον ή τους τύπους		Ενίσχυση (για τα καθήκοντα των ανώτερων μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών)

Στοιχεία εκπαίδευσης	Εισαγωγικά μαθήματα CRM	Εκπαίδευση CRM του αερομεταφορέα	CRM για συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου	Ετήσια περιοδική εκπαίδευση CRM	Μαθήματα ανωτέρων μελών πληρώματος θαλάμου επιβατών
(α)	(β)	(γ)	(δ)	(ε)	(στ)
Ηγεσία, συνεργασία, συνέργεια, λήψη αποφάσεων, μεταβίβαση καθηκόντων					
Ατομικές και ομαδικές ευθύνες, λήψη αποφάσεων και δράσεις					
Εντοπισμός και αντιμετώπιση των ανθρώπινων παραγόντων των επιβατών: έλεγχος πλήθους, στρες επιβατών, διαχείριση κρίσεων, ιατρικοί παράγοντες					
Λεπτομέρειες ανάλογα με τον τύπο του αεροπλάνου (ευρύακτρο ή όχι, ενός ή περισσότερων καταστρωμάτων), τη σύνθεση του πληρώματος πτήσης και του πληρώματος θαλάμου επιβατών και τον αριθμό επιβατών		Δεν απαιτείται	Διεξοδικά		

Από την οπτική γωνία του αερομεταφορέα και του οργανισμού

Νοοτροπία ασφαλείας της επιχείρησης, SOP, οργανωτικοί παράγοντες, παράγοντες που συνδέονται με τον τύπο δραστηριοτήτων					
Αποτελεσματική επικοινωνία και συντονισμός με άλλο επιχειρησιακό προσωπικό και υπηρεσίες εδάφους	Δεν απαιτείται	Διεξοδικά	Ανάλογα με τον ή τους τύπους	Επισκόπηση (Τριετής κύκλος)	
Συμμετοχή στην αναφορά συμβάντων και ατυχημάτων στο θάλαμο επιβατών					
Μελέτες βάσει συγκεκριμένων περιστάσεων (βλ. σημείωση)		Υποχρεωτικό		Υποχρεωτικό	

Σημείωση: Στη στήλη (δ), εάν δεν υπάρχουν σχετικές μελέτες βάσει συγκεκριμένων περιστάσεων για τον συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου, μπορούν να λαμβάνονται υπόψη μελέτες βάσει συγκεκριμένων περιστάσεων ανάλογες με την έκταση και το αντικείμενο της δραστηριότητας.

ΤΜΗΜΑ ΙΣΤ

ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΑ, ΜΗΤΡΩΑ ΚΑΙ ΑΡΧΕΙΑ

OPS 1.1040

Γενικές αρχές σχετικά με τα εγχειρίδια πτητικής λειτουργίας

- Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας περιέχει όλες τις οδηγίες και πληροφορίες οι οποίες είναι απαραίτητες για την εκτέλεση των καθηκόντων του επιχειρησιακού προσωπικού.
- Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το περιεχόμενο του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων ή αναθεωρήσεων, δεν παραβαίνει τους όρους που περιέχονται στον πιστοποιητικό αερομεταφορέα (AOC) ή σε κάθε ισχύοντα κανονισμό, και ότι είναι αποδεκτό, ή, κατά περίπτωση, εγκεκριμένο από την Αρχή.

- γ) Εκτός εάν η Αρχή ή η εθνική νομοθεσία ορίζουν διαφορετικά, ο αερομεταφορέας συντάσσει το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας στην αγγλική γλώσσα. Επιπλέον, ο αερομεταφορέας μπορεί να μεταφράσει και να χρησιμοποιήσει το εν λόγω εγχειρίδιο, ή μέρος αυτού, σε άλλη γλώσσα.
- δ) Ο αερομεταφορέας οφείλει να συμμορφώνεται προς το στοιχείο γ), ανωτέρω, εφόσον καθίσταται αναγκαία η σύνταξη νέων εγχειριδίων πτητικής λειτουργίας ή σημαντικών μερών, ή τόνων αυτού.
- ε) Ο αερομεταφορέας δύναται να εκδίδει το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας σε χωριστούς τόμους.
- στ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το σύνολο του επιχειρησιακού προσωπικού διαθέτει ευχερή πρόσβαση σε αντίγραφο κάθε μέρους του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας που σχετίζεται με τα καθήκοντά του. Επιπλέον, ο αερομεταφορέας παρέχει στα μέλη του πληρώματος ατομικά αντίτυπα ή τμήματα από τα μέρη Α και Β του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας που σχετίζονται με το εν λόγω προσωπικό, προκειμένου να χρησιμοποιηθούν για προσωπική μελέτη.
- ζ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας τροποποιείται ή αναθεωρείται έτσι ώστε οι οδηγίες και οι πληροφορίες που περιέχονται σε αυτό να τηρούνται ενήμερες. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το σύνολο του επιχειρησιακού προσωπικού ενημερώνεται σχετικά με αλλαγές που αφορούν τα καθήκοντά του.
- η) Κάθε κάτοχος εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας, ή των κατάλληλων μερών αυτού, προβαίνει σε ενημέρωση αυτού σχετικά με τις τροποποιήσεις και τις αναθεωρήσεις που υποβάλλονται από τον αερομεταφορέα.
- θ) Ο αερομεταφορέας θέτει στη διάθεση της Αρχής τις τροποποιήσεις ή αναθεωρήσεις που προτίθεται να πραγματοποιήσει πριν από την ημερομηνία κατά την οποία θα τεθούν σε ισχύ. Εφόσον η τροποποίηση αφορά μέρος του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας το οποίο πρέπει να εγκριθεί βάσει OPS, η έγκριση αυτή πρέπει να χορηγείται πριν τεθεί σε ισχύ η εν λόγω τροποποίηση. Εφόσον απαιτούνται άμεσες τροποποιήσεις ή αναθεωρήσεις για λόγους ασφαλείας, οι εν λόγω τροποποιήσεις ή αναθεωρήσεις δημοσιεύονται και ισχύουν άμεσα, υπό τον όρο ότι έχει υποβληθεί αίτημα για κάθε απαιτούμενη έγκριση.
- ι) Ο αερομεταφορέας ενσωματώνει στο εγχειρίδιο όλες τις τροποποιήσεις και αναθεωρήσεις που απαιτούνται από την Αρχή.
- ια) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι πληροφορίες που λαμβάνονται από εγκεκριμένα έγγραφα, καθώς και κάθε τροποποίηση τέτοιων εγκεκριμένων εγγράφων, ενσωματώνονται κατά τον ορθό τρόπο στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας και ότι το εν λόγω εγχειρίδιο δεν περιέχει πληροφορίες που έρχονται σε αντίθεση με οποιοδήποτε εγκεκριμένο έγγραφο. Ωστόσο, η απαίτηση αυτή δεν απαγορεύει στον αερομεταφορέα να χρησιμοποιήσει πιο περιοριστικά στοιχεία και διαδικασίες.
- ιβ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το περιεχόμενο του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας παρουσιάζεται σε τέτοια μορφή ώστε να είναι δυνατή η ευχερής χρήση του. Κατά το σχεδιασμό του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας, πρέπει να τηρούνται οι αρχές ανθρώπινων παραγόντων.
- ιγ) Η Αρχή δύναται να επιτρέψει στον αερομεταφορέα να παρουσιάσει το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας, ή μέρη αυτού σε μορφή διαφορετική από την έντυπη. Στις περιπτώσεις αυτές, πρέπει να διασφαλίζεται ένα αποδεκτό επίπεδο ευχερούς πρόσβασης, χρηστικότητας και αξιοπιστίας.
- ιδ) Η χρήση συντετμημένης μορφής του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας δεν απαλλάσσει τον αερομεταφορέα από τις απαιτήσεις της OPS 1.130.

OPS 1.1045

Εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας — Δομή και περιεχόμενα

(βλέπε προσάρτημα 1 της OPS 1.1045)

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η βασική δομή του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας είναι η ακόλουθη:

— Μέρος Α: Γενικά/Βασικά

Το μέρος αυτό περιλαμβάνει το σύνολο των επιχειρησιακών μεθόδων, οδηγιών και διαδικασιών που απαιτούνται για την ασφαλή πτητική λειτουργία και δεν σχετίζονται με τον τύπο του αεροπλάνου.

— Μέρος Β: Ζητήματα πτητικής λειτουργίας του αεροπλάνου

Το μέρος αυτό περιλαμβάνει το σύνολο των επιχειρησιακών οδηγιών και διαδικασιών που απαιτούνται για την ασφαλή πτητική λειτουργία και σχετίζονται με τον τύπο του αεροπλάνου. Λαμβάνει υπόψη οποιεσδήποτε διαφορές μεταξύ των τύπων, παραλλαγών ή μεμονωμένων αεροπλάνων που χρησιμοποιούνται από τον αερομεταφορέα.

- Μέρος Γ: Πληροφορίες και οδηγίες σχετικά με τη διαδρομή και το αεροδρόμιο
Το μέρος αυτό περιλαμβάνει το σύνολο των πληροφοριών και οδηγιών που απαιτούνται για την περιοχή πτητικής λειτουργίας.
 - Μέρος Δ: Κατάρτιση
Το μέρος αυτό περιλαμβάνει το σύνολο των οδηγιών εκπαίδευσης για το προσωπικό οι οποίες απαιτούνται για την ασφαλή πτητική λειτουργία.
- β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τα περιεχόμενα του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας συμφωνούν με το προσάρτημα 1 της OPS 1.1045 και είναι σχετικά με την περιοχή και τον τύπο της πτητικής λειτουργίας.
- γ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η λεπτομερής δομή του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας είναι αποδεκτή από την Αρχή.

OPS 1.1050

Εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου

Ο αερομεταφορέας τηρεί πρόσφατο και εγκεκριμένο εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου ή ισοδύναμο έγγραφο για κάθε αεροπλάνο που εκτελεί πτητική λειτουργία.

OPS 1.1055

Μητρώο καταγραφής πτήσης

- α) Ο αερομεταφορέας τηρεί για κάθε πτήση τις ακόλουθες πληροφορίες με τη μορφή μητρώου καταγραφής πτήσης:
1. τα στοιχεία νηολόγησης αεροπλάνου·
 2. ημερομηνία·
 3. ονοματεπώνυμο(-α) του (των) μέλους(-ών) του πληρώματος·
 4. καθήκοντα που ανατίθενται σε μέλος(-η) του πληρώματος·
 5. τον τόπο αναχώρησης·
 6. τόπος άφιξης·
 7. ώρα αναχώρησης (ώρα αναχώρησης από τη θέση στάθμευσης)·
 8. ώρα άφιξης (χρόνος επαναφοράς στη θέση ακινητοποίησης)·
 9. ώρες πτήσης·
 10. είδος πτήσης·
 11. συμβάντα, παρατηρήσεις (εφόσον υπάρχουν), και
 12. υπογραφή κυβερνήτη (ή ισοδύναμη).
- β) Η Αρχή δύναται να επιτρέψει στον αερομεταφορέα τη μη τήρηση μητρώου καταγραφής πτήσης, ή μερών αυτού, εφόσον οι σχετικές πληροφορίες παρέχονται σε άλλα έγγραφα.
- γ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι όλες οι καταχωρίσεις πραγματοποιούνται ταυτόχρονα και ότι έχουν μόνιμο χαρακτήρα.

OPS 1.1060

Επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης που χρησιμοποιείται και οι καταχωρίσεις που πραγματοποιούνται κατά τη διάρκεια της πτήσης περιέχουν τα ακόλουθα στοιχεία:
1. τα στοιχεία νηολόγησης αεροπλάνου·
 2. τον τύπο και την παραλλαγή του αεροπλάνου·
 3. την ημερομηνία πτήσης·
 4. τα στοιχεία ταυτότητας της πτήσης·
 5. τα ονοματεπώνυμα των μελών του πληρώματος πτήσης·

6. τα καθήκοντα που ανατίθενται στα μέλη του πληρώματος πτήσης·
 7. τον τόπο αναχώρησης·
 8. την ώρα αναχώρησης (πραγματική ώρα αναχώρησης από τη θέση ακινητοποίησης, ώρα απογείωσης)·
 9. τον τόπο άφιξης (σχεδιαζόμενο και πραγματικό)·
 10. την ώρα άφιξης (ώρα πραγματικής προσγείωσης και πραγματική ώρα επαναφοράς στη θέση ακινητοποίησης)·
 11. τον τύπο πτητικής λειτουργίας [πτήση μεγάλων αποστάσεων δικινητήριου αεροπλάνου (ETOPS), πτήση εξ' ύψους, πτήση αυτομεταφοράς, κ.λπ.]·
 12. τη διαδρομή και τα τμήματα διαδρομής με σημεία ελέγχου/σημεία αναφοράς αεροπορικής οδού, αποστάσεις, χρόνους και ίχνη·
 13. την προγραμματιζόμενη ταχύτητα πλεύσης και τους προγραμματιζόμενους χρόνους πτήσης μεταξύ σημείων ελέγχου/αναφοράς. Αναμενόμενος και πραγματικός χρόνος παραμονής του αεροπλάνου στον αέρα·
 14. τα ασφαλή ύψη και τα ελάχιστα επίπεδα·
 15. τα προγραμματισμένα ύψη και επίπεδα πτήσης·
 16. τους υπολογισμούς καυσίμου (αρχεία ελέγχων καυσίμου κατά τη διάρκεια της πτήσης)·
 17. τα καύσιμα που μεταφέρει το αεροπλάνο τη στιγμή εκκίνησης των κινητήρων·
 18. τους εναλλακτικούς προορισμούς και, κατά περίπτωση, τους εναλλακτικούς τόπους απογείωσης και τις εναλλακτικές πορείες, συμπεριλαμβανομένων των απαιτούμενων από τα σημεία 12, 13, 14 και 15 πληροφοριών, ανωτέρω·
 19. την αρχική άδεια σχεδίου πτήσης που εκδίδεται από την υπηρεσία εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας, καθώς και τις μεταγενέστερες ανανέώσεις·
 20. τους υπολογισμούς σχετικά με τον εκ νέου σχεδιασμό της πορείας κατά τη διάρκεια της πτήσης, και
 21. τις σχετικές μετεωρολογικές πληροφορίες.
- β) Στοιχεία τα οποία μπορούν εύκολα να αναζητηθούν σε άλλα έγγραφα ή σε άλλη αποδεκτή πηγή, ή στοιχεία τα οποία δεν σχετίζονται με τον τύπο της πτητικής λειτουργίας, μπορούν να παραληφθούν από το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης.
- γ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης και η χρήση του περιγράφονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.
- δ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι όλες οι καταχωρίσεις στο επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης πραγματοποιούνται ταυτοχρόνως και έχουν μόνιμο χαρακτήρα.

OPS 1.1065

Περίοδοι φύλαξης εγγράφων

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το σύνολο των αρχείων και των σχετικών επιχειρησιακών και τεχνικών πληροφοριών για κάθε μεμονωμένη πτήση φυλάσσονται για τις περιόδους που καθορίζονται στο προσάρτημα 1 της OPS 1.1065.

OPS 1.1070

Έκθεση διαχείρισης του αερομεταφορέα για διαρκή αξιοπλοία

Ο αερομεταφορέας τηρεί πρόσφατη εγκεκριμένη έκθεση διαχείρισης για διαρκή αξιοπλοία όπως προβλέπεται στο μέρος ΙΓ, παράγραφος Μ.Α. 704.

OPS 1.1071

Τεχνικό μητρώο αεροπλάνου

Ο αερομεταφορέας τηρεί τεχνικό μητρώο αεροπλάνου, κατά την OPS 1.915.

Προσάρτημα 1 της OPS 1.1045

Περιεχόμενα του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

A. ΓΕΝΙΚΑ/ΒΑΣΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

0. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΟΥ ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟΥ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ
- 0.1. Εισαγωγή
- α) Δήλωση στην οποία σημειώνεται ότι το εγχειρίδιο συμμορφώνεται προς όλους τους ισχύοντες κανονισμούς, τους όρους και τις προϋποθέσεις του σχετικού πιστοποιητικού αερομεταφορέα.
 - β) Δήλωση στην οποία σημειώνεται ότι το εγχειρίδιο περιέχει επιχειρησιακές οδηγίες τις οποίες υποχρεούται να τηρεί το αρμόδιο προσωπικό.
 - γ) Κατάλογος και σύντομη περιγραφή των διαφόρων τμημάτων, των περιεχομένων τους, του πεδίου εφαρμογής και της χρήσης τους.
 - δ) Επεξηγήσεις και ορισμοί όρων και λέξεων οι οποίες είναι απαραίτητες για τη χρήση του εγχειριδίου.
- 0.2. Σύστημα τροποποιήσεων και αναθεωρήσεων
- α) Ποιος είναι υπεύθυνος για την έκδοση και την εισαγωγή τροποποιήσεων και αναθεωρήσεων.
 - β) Αρχείο τροποποιήσεων και αναθεωρήσεων, συνοδευόμενο από τις ημερομηνίες καταχώρισης και θέσης σε ισχύ.
 - γ) Δήλωση η οποία μνημονεύει ότι απαγορεύονται οι χειρόγραφες τροποποιήσεις και αναθεωρήσεις, εκτός εάν οι περιστάσεις απαιτούν άμεση τροποποίηση ή αναθεώρηση για λόγους ασφαλείας.
 - δ) Περιγραφή του συστήματος καταχώρισης υποσημειώσεων στις σελίδες και των ημερομηνιών βάσει των οποίων οι εν λόγω υποσημειώσεις τίθενται σε ισχύ.
 - ε) Κατάλογος των έγκυρων σελίδων.
 - στ) Σχόλια σχετικά με αλλαγές (επί σελίδων κειμένου και, εφόσον είναι δυνατόν, επί γραφικών παραστάσεων και διαγραμμάτων).
 - ζ) Αναθεωρήσεις προσωρινού χαρακτήρα.
- Περιγραφή του συστήματος διανομής σχετικά με εγχειρίδια, τροποποιήσεις και αναθεωρήσεις.
1. ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ
- 1.1. Οργανωτική δομή. Περιγραφή της οργανωτικής δομής, συμπεριλαμβανομένου του γενικού οργανογράμματος της εταιρείας και του οργανογράμματος του τμήματος επιχειρήσεων. Το οργανόγραμμα πρέπει να αναπαριστά τη σχέση μεταξύ του τμήματος επιχειρήσεων και των λοιπών τμημάτων της εταιρείας. Ειδικότερα, πρέπει να περιγράφονται οι ιεραρχικοί και λειτουργικοί δεσμοί μεταξύ όλων των διευθύνσεων, τμημάτων κ.λπ., που σχετίζονται με την ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας.
- 1.2. Ονοματεπώνυμο διορισμένων κατόχων θέσεων. Το ονοματεπώνυμο κάθε διορισμένου κατόχου θέσης, ο οποίος φέρει την ευθύνη πτητικών λειτουργιών, του συστήματος συντήρησης, της εκπαίδευσης του πληρώματος και της επίγεια εξυπηρέτησης, κατά την OPS 1.175 στοιχείο θ). Πρέπει να περιλαμβάνεται περιγραφή των καθηκόντων και αρμοδιοτήτων των προσώπων αυτών.
- 1.3. Ευθύνες και καθήκοντα του προσωπικού διαχείρισης πτητικών λειτουργιών. Περιγραφή των καθηκόντων, αρμοδιοτήτων και εξουσιών του προσωπικού διαχείρισης πτητικών λειτουργιών που αφορούν την ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας και τη συμμόρφωση με τους ισχύοντες κανονισμούς.
- 1.4. Εξουσίες, καθήκοντα και αρμοδιότητες του κυβερνήτη. Δήλωση η οποία καθορίζει τις εξουσίες, τα καθήκοντα και τις αρμοδιότητες του κυβερνήτη.
- 1.5. Καθήκοντα και αρμοδιότητες των υπολοίπων μελών του πληρώματος, εκτός του κυβερνήτη.
2. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΙ ΕΠΟΠΤΕΙΑ
- 2.1. Εποπτεία της πτητικής λειτουργίας από τον αερομεταφορέα. Περιγραφή του συστήματος εποπτείας της πτητικής λειτουργίας από τον αερομεταφορέα [βλέπε OPS 1.175 στοιχείο ζ)]. Η περιγραφή αυτή πρέπει να καταδεικνύει τον τρόπο με τον οποίο εποπτεύονται η ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας και οι ικανότητες του προσωπικού. Συγκεκριμένα, είναι υποχρεωτική η περιγραφή των διαδικασιών που σχετίζονται με τα ακόλουθα θέματα:
- α) ισχύς αδειάς και ικανοτήτων·
 - β) αρμοδιότητες του προσωπικού πτητικής λειτουργίας· και
 - γ) έλεγχος, ανάλυση και φύλαξη αρχείων, εγγράφων πτήσης, πρόσθετων πληροφοριών και στοιχείων.

- 2.2. Σύστημα κοινοποίησης πρόσθετων επιχειρησιακών οδηγιών και πληροφοριών. Περιγραφή κάθε συστήματος κοινοποίησης πληροφοριών, οι οποίες είναι ενδεχομένως επιχειρησιακής φύσεως, και οι οποίες ωστόσο συμπληρώνουν τις ήδη υπάρχουσες στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας. Πρέπει να περιλαμβάνεται η καταλληλότητα των εν λόγω πληροφοριών, καθώς και οι αρμοδιότητες σχετικά με την κοινοποίησή τους.
- 2.3. Πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων και ασφάλειας πτήσης. Περιγραφή των βασικών πτυχών του προγράμματος ασφάλειας πτήσεων.
- 2.4. Επιχειρησιακός έλεγχος. Περιγραφή των διαδικασιών και αρμοδιοτήτων που απαιτούνται για την άσκηση επιχειρησιακού ελέγχου στο πλαίσιο της ασφάλειας πτήσεων.
- 2.5. Εξουσίες της Αρχής. Περιγραφή των εξουσιών της Αρχής και οδηγίες προς το προσωπικό για τον τρόπο με τον οποίον μπορούν να διευκολύνουν τις επιθεωρήσεις από το προσωπικό της Αρχής.

3. ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΟΙΟΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Περιγραφή του εγκεκριμένου συστήματος ποιοτικού ελέγχου η οποία περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα:

- α) πολιτική ποιοτικού ελέγχου·
- β) περιγραφή της οργάνωσης του συστήματος ποιοτικού ελέγχου· και
- γ) ανάθεση καθηκόντων και αρμοδιοτήτων.

4. ΣΥΝΘΕΣΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

- 4.1. Σύνθεση πληρώματος. Επεξήγηση της μεθόδου βάσει της οποίας καθορίζεται η σύνθεση των πληρωμάτων, λαμβάνοντας υπόψη τα ακόλουθα:
 - α) τον τύπο του αεροπλάνου που χρησιμοποιείται·
 - β) την περιοχή και τον τύπο της εκτελούμενης πτητικής λειτουργίας·
 - γ) το στάδιο της πτήσης·
 - δ) την απαίτηση ελάχιστου πληρώματος και τη σχεδιαζόμενη περίοδο πτητικής απασχόλησης·
 - ε) την πείρα (συνολική και επί του συγκεκριμένου τύπου), την πρόσφατη πείρα και τα προσόντα των μελών του πληρώματος· και
 - στ) το διορισμό του κυβερνήτη και, εφόσον απαιτείται από τη διάρκεια της πτήσης, των διαδικασιών σχετικά με την αντικατάσταση του κυβερνήτη ή άλλων μελών του πληρώματος πτήσης (βλέπε προσάρτημα 1 της OPS 1.940)·
 - ζ) το διορισμό ανώτερου μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών και, εφόσον απαιτείται από τη διάρκεια της πτήσης, των διαδικασιών σχετικά με την αντικατάσταση του ανώτερου μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών ή οποιουδήποτε άλλου μέλους του εν λόγω πληρώματος.
- 4.2. Διορισμός του κυβερνήτη. Κανόνες που εφαρμόζονται για το διορισμό του κυβερνήτη.
- 4.3. Αδιαθεσία πληρώματος πτήσης. Οδηγίες σχετικά με τη μεταβίβαση του ελέγχου σε περίπτωση αδιαθεσίας μέλους του πληρώματος πτήσης.
- 4.4. Πτητική λειτουργία περισσότερων του ενός τύπων. Δήλωση η οποία προσδιορίζει τα αεροπλάνα που θεωρούνται ότι ανήκουν στον ίδιο τύπο για σκοπούς:
 - α) προγραμματισμού του πληρώματος πτήσης· και
 - β) προγραμματισμού του πληρώματος θαλάμου επιβατών.

5. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΩΝ

- 5.1. Περιγραφή της απαιτούμενης άδειας, ειδικότητας(-ων), προσόντων/ικανοτήτων (π.χ. για διαδρομές και αεροδρόμια), πείρας, εκπαίδευσης, ελέγχων και πρόσφατης πείρας στο πλαίσιο της άσκησης των καθηκόντων επιχειρησιακού προσωπικού. Πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ο τύπος του αεροπλάνου, το είδος της πτητικής λειτουργίας και η σύνθεση του πληρώματος.

- 5.2. Πλήρωμα πτήσης
- α) Κυβερνήτης
 - β) Χειριστής που αντικαθιστά τον κυβερνήτη
 - γ) Συγκυβερνήτης
 - δ) Χειριστής υπό επιτήρηση
 - ε) Χειριστής πίνακα συστημάτων
- στ) Εκτέλεση πτητικών καθηκόντων σε περισσότερους του ενός τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνου
- 5.3. Πλήρωμα θαλάμου επιβατών
- α) Ανώτερο μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών
 - β) Μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών:
 - ι) απαιτούμενο μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών
 - ii) πρόσθετο μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών και μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών κατά τη διάρκεια πτήσεων εξοικείωσης
 - γ) Εκτέλεση πτητικών καθηκόντων σε περισσότερους του ενός τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνου
- 5.4. Προσωπικό εκπαίδευσης, ελέγχου και εποπτείας.
- α) Για το πλήρωμα πτήσης
 - β) Για το πλήρωμα θαλάμου επιβατών
- 5.5. Προσωπικό για λοιπές πτητικές λειτουργίες
6. ΠΡΟΦΥΛΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΓΕΙΑ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ
- 6.1. Προφυλάξεις για την υγεία του πληρώματος. Οι σχετικοί κανονισμοί και οι οδηγίες προς τα μέλη του πληρώματος σχετικά με την υγεία, αφορούν τα εξής:
- α) οινόπνευμα και άλλα ηδύποτα που προκαλούν κατάσταση μέθης·
 - β) ναρκωτικές ουσίες·
 - γ) φάρμακα·
 - δ) υπνωτικά δισκία·
 - ε) φαρμακευτικά σκευάσματα·
- στ) εμβολιασμούς·
- ζ) καταδύσεις σε μεγάλο βάθος·
 - η) αιμοδοσία·
 - θ) προφυλάξεις σχετικά με τη λήψη τροφής πριν από και κατά τη διάρκεια της πτήσης·
 - ι) ύπνο και ανάπαυση, και
 - ια) χειρουργικές επεμβάσεις.
7. ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΧΡΟΝΟΥ ΠΤΗΣΗΣ
- 7.1. Περιορισμοί χρόνου πτήσης και απασχόλησης και απαιτήσεις ανάπαυσης. Το πρόγραμμα που καταρτίζει ο αερομεταφορέας βάσει των εθνικών απαιτήσεων που ισχύουν.
- 7.2. Υπερβάσεις των περιορισμών χρόνου πτήσης και απασχόλησης και/ή μειώσεις των περιόδων ανάπαυσης. Προϋποθέσεις υπό τις οποίες μπορεί να πραγματοποιηθεί υπέρβαση του χρόνου πτήσης και απασχόλησης, ή μείωση των περιόδων ανάπαυσης, καθώς και διαδικασίες που εφαρμόζονται για την αναφορά αυτών των μεταβολών.
8. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ
- 8.1. Οδηγίες προετοιμασίας πτήσης. Εφαρμόζονται ανάλογα με την πτητική λειτουργία
- 8.1.1. Ελάχιστα ύψη πτήσης. Περιγραφή της μεθόδου καθορισμού και εφαρμογής των ελάχιστων υψών, η οποία περιλαμβάνει:
- α) διαδικασία καθορισμού των ελάχιστων υψών/επιπέδων πτήσης για “πτήσεις εξ όψεως” (VFR)· και
 - β) διαδικασία καθορισμού των ελάχιστων υψών/επιπέδων πτήσης για “πτήσεις με όργανα” (IFR).

- 8.1.2. Κριτήρια και αρμοδιότητες για την έγκριση χρήσης αεροδρομίων λαμβανομένων υπόψη των απαιτήσεων των τμημάτων Δ, Ε, ΣΤ, Ζ, Η, Θ και Ι.
- 8.1.3. Μέθοδοι προσδιορισμού των ελαχίστων λειτουργίας αεροδρομίου. Η μέθοδος για τον προσδιορισμό των ελαχίστων λειτουργίας αεροδρομίου για πτήσεις IFR σύμφωνα με την OPS 1 τμήμα Ε. Πρέπει να γίνεται μνεία στις διαδικασίες προσδιορισμού της ορατότητας ή/και της οπτικής εμβέλειας διαδρόμου, καθώς της δυνατότητας εφαρμογής της πραγματικής ορατότητας που διακρίνουν οι χειριστές, της αναφερόμενης ορατότητας και της αναφερόμενης οπτικής εμβέλειας διαδρόμου.
- 8.1.4. Ελάχιστα πτητικής λειτουργίας κατά την πορεία στο πλαίσιο “πτήσεων εξ όψεως” (VFR) ή τμημάτων “πτήσης εξ όψεως” και, σε περίπτωση χρήσης μονοκινητήριων αεροπλάνων, οδηγίες για την επιλογή διαδρομής ανάλογα με τη διαθεσιμότητα επιφανειών που επιτρέπουν ασφαλή αναγκαστική προσγείωση.
- 8.1.5. Παρουσίαση και εφαρμογή ελαχίστων λειτουργίας αεροδρομίου και πορείας
- 8.1.6. Ερμηνεία των μετεωρολογικών πληροφοριών. Επεξηγηματικό υλικό σχετικά με την αποκωδικοποίηση των μετεωρολογικών προγνώσεων και δελτίων, που αφορούν την περιοχή πτητικής λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένης της ερμηνείας των υποθετικών εκφράσεων.
- 8.1.7. Καθορισμός των ποσοτήτων καυσίμου, λαδιού και μεθυλικής αλκοόλης που μεταφέρονται στο αεροπλάνο. Μέθοδοι βάσει των οποίων καθορίζονται και παρακολουθούνται κατά τη διάρκεια της πτήσης οι ποσότητες καυσίμου, λιπαντικού και μεθυλικής αλκοόλης που πρόκειται να μεταφερθούν στο αεροπλάνο. Το τμήμα αυτό πρέπει επίσης να περιλαμβάνει οδηγίες σχετικά με τη μέτρηση και τη διανομή των υγρών που μεταφέρονται στο αεροπλάνο. Οι εν λόγω οδηγίες πρέπει να λαμβάνουν υπόψη όλα τα τυχαία γεγονότα που είναι πιθανόν να παρουσιαστούν κατά τη διάρκεια της πτήσης, συμπεριλαμβανομένης της πιθανότητας εκ νέου προγραμματισμού κατά τη διάρκεια της πτήσης και της αστοχίας ενός ή περισσότερων κινητήρων του αεροπλάνου. Πρέπει επίσης να περιγράφεται το σύστημα τήρησης αρχείων σχετικά με το καύσιμο και το λιπαντικό.
- 8.1.8. Μάζα και κέντρο βάρους. Οι γενικές αρχές μάζας και κέντρου βάρους περιλαμβάνουν:
- α) ορισμούς·
 - β) μεθόδους, διαδικασίες και αρμοδιότητες σχετικά με την εκτέλεση και την αποδοχή υπολογισμών μάζας και κέντρου βάρους·
 - γ) την πολιτική χρήσης σταθερών και/ή πραγματικών μαζών·
 - δ) τη μέθοδο καθορισμού της ισχύουσας μάζας επιβατών, αποσκευών και φορτίου·
 - ε) τις ισχύουσες μάζες επιβατών και αποσκευών για διαφορετικούς τύπους πτητικής λειτουργίας και τύπους αεροπλάνου·
 - στ) γενικές οδηγίες και πληροφορίες απαραίτητες για τον έλεγχο των διάφορων τύπων χρησιμοποιούμενων εγγράφων μάζας και ζυγοστάθμισης·
 - ζ) διαδικασίες αλλαγών τελευταίας στιγμής·
 - η) το ειδικό βάρος καυσίμου, λιπαντικού και μεθυλικής αλκοόλης, και
 - θ) πολιτικές και διαδικασίες που αφορούν τις θέσεις επιβατών.
- 8.1.9. Σχέδιο πτήσης εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας. Διαδικασίες και αρμοδιότητες σχετικά με την προετοιμασία και την υποβολή σχεδίου πτήσης εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας. Στα θέματα που πρέπει να ληφθούν υπόψη περιλαμβάνονται οι τρόποι υποβολής τόσο μεμονωμένων όσο και επαναλαμβανόμενων σχεδίων πτήσης.
- 8.1.10. Επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης. Διαδικασίες και αρμοδιότητες σχετικά με την προετοιμασία και την αποδοχή του επιχειρησιακού σχεδίου πτήσης. Η χρήση του επιχειρησιακού σχεδίου πτήσης πρέπει να περιγράφεται· η εν λόγω περιγραφή περιλαμβάνει επίσης δείγματα των χρησιμοποιούμενων μορφών του επιχειρησιακού σχεδίου πτήσης.
- 8.1.11. Τεχνικό μητρώο αεροπλάνου που τηρεί ο αερομεταφορέας. Πρέπει να περιγράφονται τόσο οι αρμοδιότητες όσο και η χρήση του τεχνικού μητρώου αεροπλάνου του αερομεταφορέα, συμπεριλαμβανομένων των δειγμάτων που χρησιμοποιούνται.
- 8.1.12. Κατάλογος εγγράφων, εντύπων και πρόσθετων πληροφοριών που μεταφέρονται στο αεροπλάνο.
- 8.2. Οδηγίες επίγειας εξυπηρέτησης
- 8.2.1. Διαδικασίες εφοδιασμού καυσίμου. Περιγραφή των διαδικασιών εφοδιασμού καυσίμου, συμπεριλαμβανομένων των:
- α) προφυλάξεων ασφαλείας κατά τη διάρκεια ανεφοδιασμού και αφαίρεσης καυσίμων, συμπεριλαμβανομένης της λειτουργίας βοηθητικής μονάδας ισχύος (APU), ή της προθέρμανσης στροβιλοκινητήρα και της πέδης ελίκων σε λειτουργία·
 - β) του ανεφοδιασμού και αφαίρεσης καυσίμων κατά την επιβίβαση, την παραμονή εντός του αεροπλάνου και την αποβίβαση επιβατών· και
 - γ) των προφυλάξεων που πρέπει να λαμβάνονται προκειμένου να αποφεύγεται η ανάμιξη καυσίμων.

- 8.2.2. Διαδικασίες που σχετίζονται με την ασφάλεια στο πλαίσιο της επίγειας εξυπηρέτησης αεροπλάνου, επιβατών και εμπορευμάτων. Περιγραφή των διαδικασιών που εφαρμόζονται στο πλαίσιο της επίγειας εξυπηρέτησης κατά την κατανομή των θέσεων, την επιβίβαση και αποβίβαση των επιβατών, καθώς και κατά τη φόρτωση και εκφόρτωση του αεροπλάνου. Πρέπει επίσης να προσδιορίζονται περαιτέρω διαδικασίες που αποσκοπούν στην επίτευξη όρων ασφαλείας, για όσο χρονικό διάστημα το αεροπλάνο παραμένει στο χώρο στάθμευσης. Οι διαδικασίες επίγειας εξυπηρέτησης πρέπει να περιλαμβάνουν τις ακόλουθες περιπτώσεις:
- α) παιδιά/βρέφη, ασθενείς επιβάτες και άτομα με μειωμένη ικανότητα κινήσεων·
 - β) μεταφορά ανεπιθύμητων επιβατών, απελαυνομένων προσώπων και προσώπων υπό κράτηση·
 - γ) επιτρεπόμενο μέγεθος και βάρος των χειραποσκευών·
 - δ) φόρτωση και ασφάλιση αντικειμένων εντός του αεροπλάνου·
 - ε) ειδικά φορτία και ταξινόμηση διαμερισμάτων φορτίου·
- στ) προσδιορισμό θέσης του εξοπλισμού εδάφους·
- ζ) λειτουργία των θυρών του αεροπλάνου·
 - η) ασφάλεια στο χώρο στάθμευσης, συμπεριλαμβανομένης της πρόληψης πυρκαγιάς, και στις περιοχές εκτόνωσης αερίων και αναρρόφησης·
 - θ) διαδικασίες εκκίνησης, αναχώρησης από το χώρο στάθμευσης και άφιξης, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών ώθησης και ρυμούλκησης·
 - ι) εξυπηρέτηση αεροπλάνων· και
- ια) έγγραφα και έντυπα σχετικά με την επίγεια εξυπηρέτηση αεροπλάνων·
- ιβ) πολλαπλή κράτηση θέσεων του αεροπλάνου.
- 8.2.3. Διαδικασίες σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης. Διαδικασίες βάσει των οποίων διασφαλίζεται η άρνηση επιβίβασης σε πρόσωπα που τελούν εμφανώς υπό την επήρεια οινοπνεύματος, ή υποδηλώνουν με τη συμπεριφορά ή την εμφάνισή τους, ότι τελούν υπό την επήρεια φαρμάκων, εκτός εάν πρόκειται για ασθενείς για τους οποίους έχουν ληφθεί τα κατάλληλα μέτρα. Τα παραπάνω δεν ισχύουν στην περίπτωση ασθενών, που βρίσκονται κάτω από κατάλληλη ιατρική παρακολούθηση.
- 8.2.4. Αποπαγοποίηση και αντιπαγοποίηση στο έδαφος. Περιγραφή της πολιτικής και των διαδικασιών αποπαγοποίησης και αντιπαγοποίησης στο έδαφος. Οι εν λόγω πρακτικές και διαδικασίες περιλαμβάνουν περιγραφές των τύπων και των επιπτώσεων του σχηματισμού πάγου και άλλων μορφών ρύπανσης σε αεροπλάνα ενώ αυτά είναι ακινητοποιημένα, κατά τη διάρκεια ελιγμών στο έδαφος και κατά την απογείωση. Επιπλέον, πρέπει να παρέχεται περιγραφή των τύπων των υγρών που χρησιμοποιούνται, όπου περιλαμβάνονται τα εξής:
- α) κατοχυρωμένες ή εμπορικές επωνυμίες·
 - β) χαρακτηριστικά·
 - γ) επιπτώσεις στις επιδόσεις του αεροπλάνου·
 - δ) χρόνος αναμονής στον αέρα· και
 - ε) προφυλάξεις κατά τη χρήση.
- 8.3. Διαδικασίες πτήσης
- 8.3.1. Πολιτική πτήσης εξ όψεως (VFR)/ πτήσης με όργανα (IFR). Περιγραφή της πολιτικής σχετικά με τη δυνατότητα εκτέλεσης πτήσεων εξ όψεως (VFR), ή σχετικά με την απαίτηση εκτέλεσης πτήσεων με όργανα (IFR), ή και με τη μεταβολή είδους πτήσης.
- 8.3.2. Διαδικασίες αεροναυτιλίας. Περιγραφή όλων των διαδικασιών αεροναυτιλίας που σχετίζονται με τον (τους) τύπο(ους), καθώς και με την (τις) περιοχή(-ές) πτητικής λειτουργίας. Πρέπει να λαμβάνονται υπόψη:
- α) οι κανονικές διαδικασίες αεροναυτιλίας, συμπεριλαμβανομένης της πρακτικής διενέργειας ανεξάρτητων ελέγχων επαλήθευσης καταχωρίσεων που εισάγονται μέσω πληκτρολογίου, σε περίπτωση που οι εν λόγω καταχωρίσεις επηρεάζουν το ίχνος της πτήσης που πρόκειται να ακολουθήσει το αεροπλάνο·
 - β) οι προδιαγραφές ελάχιστης επίδοσης αεροναυτιλίας (MNPS) και η πολιτική αεροναυτιλία (POLAR), καθώς και η αεροναυτιλία σε άλλες καθορισμένες περιοχές·
 - γ) η αεροναυτιλία περιοχής (RNAV)·
 - δ) ο εκ νέου προγραμματισμός πορείας κατά τη διάρκεια της πτήσης·
 - ε) οι διαδικασίες για το ενδεχόμενο υποβάθμισης συστημάτων· και
- στ) τα ελάχιστα μειωμένου κάθετου διαχωρισμού (RVSM).

- 8.3.3. Διαδικασίες ρύθμισης του υψομέτρου συμπεριλαμβανομένης της χρήσης, ανάλογα με την περίπτωση
- μετρικής υψομετρίας και πινάκων μετατροπής,
 - και
 - επιχειρησιακών διαδικασιών QFE.
- 8.3.4. Διαδικασίες ενεργοποίησης συστήματος επιφυλακής όσον αφορά το ύψος
- 8.3.5. Σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους/Σύστημα προειδοποίησης αποφυγής εδάφους. Διαδικασίες και οδηγίες που απαιτούνται για την αποφυγή της πρόσκρουσης ελεγχόμενης πτήσης στο έδαφος, συμπεριλαμβανομένων των περιορισμών του υψηλού ρυθμού καθόδου κοντά στην επιφάνεια του εδάφους (οι σχετικές απαιτήσεις εκπαίδευσης καλύπτονται από το σημείο Δ.2.1).
- 8.3.6. Πολιτική και διαδικασίες σχετικά με τη χρήση του προειδοποιητικού συστήματος αεροπλάνου αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (TCAS/ACAS).
- 8.3.7. Πολιτική και διαδικασίες σχετικά με τη διαχείριση των καυσίμων κατά τη διάρκεια της πτήσης.
- 8.3.8. Δυσμενείς και ενδεχομένως επικίνδυνες ατμοσφαιρικές συνθήκες. Διαδικασίες πτητικής λειτουργίας στο πλαίσιο δυσμενών και ενδεχομένως επικίνδυνων ατμοσφαιρικών συνθηκών και/ή διαδικασίες αποφυγής των παραπάνω, όπου περιλαμβάνονται τα ακόλουθα:
- α) καταιγίδες·
 - β) συνθήκες παγοποίησης·
 - γ) αναταράξεις·
 - δ) διάτμηση ανέμου·
 - ε) ταχύρρευμα·
 - στ) νέφη ηφαιστειογενούς τέφρας·
 - ζ) ισχυρή βροχόπτωση·
 - η) αμμοθύελλες·
 - θ) ρεύματα αέρος, η δημιουργία των οποίων σχετίζεται με την ύπαρξη ορεινών όγκων· και
 - ι) σημαντικές ατμοσφαιρικές αναστροφές.
- 8.3.9. Απόρρευμα ανατάραξης. Κριτήρια διαχωρισμού απορρευμάτος ανατάραξης, λαμβανομένων υπόψη των τύπων αεροπλάνου, των συνθηκών ανέμου και της τοποθεσίας του διαδρόμου προσγείωσης.
- 8.3.10. Μέλη πληρώματος στις θέσεις τους. Απαιτήσεις σχετικά με την κατάληψη από τα μέλη πληρώματος των καθορισμένων θέσεων ή καθισμάτων τους κατά τη διάρκεια διαφόρων φάσεων της πτήσης ή οποτεδήποτε κρίνεται αναγκαίο για λόγους ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένων διαδικασιών για ελεγχόμενη ανάπαυση στο θάλαμο διακυβέρνησης.
- 8.3.11. Χρήση ζωνών ασφαλείας για πλήρωμα και επιβάτες. Απαιτήσεις χρήσης ζωνών ασφαλείας και/ή ιμάντων πρόσδεσης από τα μέλη του πληρώματος και τους επιβάτες κατά τη διάρκεια των διαφόρων φάσεων της πτήσης ή οποτεδήποτε κρίνεται αναγκαίο για λόγους ασφαλείας.
- 8.3.12. Είσοδος στο θάλαμο διακυβέρνησης. Προϋποθέσεις εισόδου στο θάλαμο διακυβέρνησης προσώπων που δεν ανήκουν στο πλήρωμα πτήσης. Πρέπει επίσης να περιλαμβάνεται η πολιτική σχετικά με την είσοδο επιθεωρητών της Αρχής.
- 8.3.13. Χρήση κενών θέσεων πληρώματος. Προϋποθέσεις και διαδικασίες σχετικά με τη χρήση των κενών θέσεων πληρώματος.
- 8.3.14. Αδιαθεσία μελών του πληρώματος. Διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται στην περίπτωση αδιαθεσίας μελών του πληρώματος κατά τη διάρκεια της πτήσης. Πρέπει να περιλαμβάνονται παραδείγματα των μορφών αδιαθεσίας και των μεθόδων προσδιορισμού τους.

- 8.3.15. Απαιτήσεις ασφαλείας θαλάμου επιβατών. Οι σχετικές διαδικασίες καλύπτουν:
- α) την προετοιμασία του θαλάμου επιβατών για την πτήση, τις απαιτήσεις κατά τη διάρκεια της πτήσης και τις προετοιμασίες για την προσγείωση, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών για την ασφάλιση του θαλάμου επιβατών και των κουζινών του αεροπλάνου·
 - β) τις διαδικασίες βάσει των οποίων εξασφαλίζεται ότι οι επιβάτες κάθονται σε σημεία όπου, σε περίπτωση που απαιτείται αναγκαστική εκκένωση του αεροπλάνου, διευκολύνουν και δεν εμποδίζουν τη διαδικασία εκκένωσης του αεροπλάνου·
 - γ) τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται κατά την επιβίβαση και αποβίβαση των επιβατών·
 - δ) διαδικασίες για ανεφοδιασμό/αφαίρεση καυσίμων ενώ οι επιβάτες επιβιβάζονται, είναι επιβιβασμένοι στο αεροπλάνο ή αποβιβάζονται·
 - ε) το κάπνισμα στο αεροπλάνο.
- 8.3.16. Διαδικασίες ενημέρωσης των επιβατών πριν από την πτήση. Περιεχόμενα, μέσα και χρόνος ενημέρωσης των επιβατών πριν από την πτήση, σύμφωνα με την OPS 1.285.
- 8.3.17. Διαδικασίες σχετικά με την πτητική λειτουργία αεροπλάνων σε περίπτωση μεταφοράς του απαιτούμενου εξοπλισμού ανίχνευσης κοσμικής ή ηλιακής ακτινοβολίας. Διαδικασίες σχετικά με τη χρήση εξοπλισμού ανίχνευσης κοσμικής ή ηλιακής ακτινοβολίας και την καταγραφή των ενδείξεών του, συμπεριλαμβανομένων των ενεργειών που πρέπει να γίνουν σε περίπτωση υπέρβασης των οριακών τιμών που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας. Επιπλέον, διαδικασίες, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας, που ακολουθούνται σε περίπτωση που λαμβάνεται απόφαση για κάθοδο ή αλλαγή πορείας.
- 8.3.18. Πολιτική για τη χρήση του αυτόματου πιλότου και του αυτόματου μοχλού ισχύος.
- 8.4. Πτητική λειτουργία παντός καιρού. Περιγραφή των επιχειρησιακών διαδικασιών που σχετίζονται με την πτητική λειτουργία παντός καιρού (βλέπε επίσης τα τμήματα Δ και Ε των OPS).
- 8.5. Πτήσεις μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων (ETOPS). Περιγραφή των επιχειρησιακών διαδικασιών για πτήσεις μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων (ETOPS).
- 8.6. Χρήση του (των) καταλόγου(-ων) ελάχιστων παρεκκλίσεων εξοπλισμού και διαμόρφωσης
- 8.7. Πτήσεις μη εμπορικού χαρακτήρα. Διαδικασίες και περιορισμοί σχετικά με:
- α) εκπαιδευτικές πτήσεις·
 - β) δοκιμαστικές πτήσεις·
 - γ) πτήσεις παράδοσης·
 - δ) πτήσεις αυτομεταφοράς·
 - ε) πτήσεις επίδειξης· και
 - στ) πτήσεις με καθορισμό θέσης, συμπεριλαμβανομένης της κατηγορίας προσώπων που δύναται να μεταφέρονται στις εν λόγω πτήσεις.
- 8.8. Απαιτήσεις οξυγόνου
- 8.8.1. Επεξήγηση των προϋποθέσεων βάσει των οποίων πρέπει να χορηγείται και να χρησιμοποιείται οξυγόνο.
- 8.8.2. Οι απαιτήσεις οξυγόνου καθορίζονται για:
- α) το πλήρωμα πτήσης·
 - β) το πλήρωμα θαλάμου επιβατών· και
 - γ) τους επιβάτες.
9. ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΚΑΙ ΟΠΛΑ
- 9.1. Πληροφορίες, οδηγίες και γενική καθοδήγηση σχετικά με τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων, όπου περιλαμβάνονται:
- α) η πολιτική του αερομεταφορέα σχετικά με τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων·
 - β) η καθοδήγηση σχετικά με τις απαιτήσεις για την αποδοχή, την τοποθέτηση ετικετών, το χειρισμό, την αποθήκευση και το διαχωρισμό των επικινδύνων εμπορευμάτων·
 - γ) οι διαδικασίες αντίδρασης στις καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, που αφορούν επικίνδυνα εμπορεύματα·
 - δ) τα καθήκοντα του συνόλου του εμπλεκόμενου προσωπικού, σύμφωνα με την OPS 1.1215· και
 - ε) οι οδηγίες σχετικά με τη μεταφορά των εργαζομένων του αερομεταφορέα.
- 9.2. Όροι μεταφοράς όπλων, πυρομαχικών και όπλων για αθλητικούς σκοπούς.

10. ΑΣΦΑΛΕΙΑ

10.1. Οδηγίες και καθοδήγηση ασφαλείας μη εμπιστευτικού χαρακτήρα, οι οποίες πρέπει να περιλαμβάνουν τις εξουσίες και τις αρμοδιότητες του επιχειρησιακού προσωπικού. Πρέπει επίσης να περιλαμβάνονται οι πρακτικές και οι διαδικασίες σχετικά με το χειρισμό και την αναφορά εγκληματικών πράξεων στο αεροπλάνο, όπως παράνομες επεμβάσεις, δολιοφθορές, βομβιστικές απειλές και αεροπειρατείες.

10.2. Περιγραφή μέτρων πρόληψης και εκπαίδευσης, όσον αφορά την ασφάλεια.

Σημείωση: Ορισμένα μέρη σχετικά με τις οδηγίες και την καθοδήγηση στον τομέα της ασφαλείας δύναται να λάβουν εμπιστευτικό χαρακτήρα.

11. ΧΕΙΡΙΣΜΟΣ, ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ

Διαδικασίες σχετικά με το χειρισμό, τη γνωστοποίηση και την αναφορά συμβάντων. Το τμήμα αυτό πρέπει επίσης να περιλαμβάνει:

- α) τους ορισμούς συμβάντων και των σχετικών αρμοδιοτήτων όλων των εμπλεκόμενων προσώπων·
- β) εικόνες των εντύπων που χρησιμοποιούνται για την αναφορά συμβάντων κάθε τύπου (ή αντίγραφα των εντύπων αυτών), οδηγίες για τη συμπλήρωσή τους, διευθύνσεις στις οποίες πρέπει να αποστέλλονται και προθεσμίες αποστολής·
- γ) σε περίπτωση ατυχήματος, περιγραφές των διευθύνσεων της εταιρείας, των Αρχών ή άλλων υπηρεσιών που πρέπει να ειδοποιούνται, καθώς και τις μεθόδους και τη σειρά με την οποία θα ειδοποιούνται·
- δ) διαδικασίες για την προφορική γνωστοποίηση, στις τοπικές μονάδες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας, συμβάντων που σχετίζονται με το ACAS, τα RA, κινδύνους λόγω πτηνών, επικίνδυνα εμπορεύματα και επικίνδυνες συνθήκες·
- ε) διαδικασίες υποβολής γραπτών αναφορών για συμβάντα εναέριας κυκλοφορίας, ACAS, RA, προσκρούσεις πτηνών, συμβάντα ή ατυχήματα σχετικά με επικίνδυνα εμπορεύματα, και παράνομη παρέμβαση·
- στ) διαδικασίες αναφοράς για να εξασφαλίζεται η τήρηση της OPS 1.085 στοιχείο β) και της OPS 1.420. Οι διαδικασίες αυτές πρέπει να περιλαμβάνουν εσωτερικές διαδικασίες αναφοράς σχετικά με την ασφάλεια τις οποίες πρέπει να εφαρμόζουν τα μέλη του πληρώματος, και οι οποίες είναι σχεδιασμένες για να εξασφαλίζεται ότι ο κυβερνήτης ενημερώνεται αμέσως για κάθε συμβάν που έθεσε σε κίνδυνο, ή ενδέχεται να έθεσε σε κίνδυνο, την ασφάλεια κατά την πτήση και ότι του παρέχονται όλες οι σχετικές πληροφορίες.

12. ΚΑΝΟΝΕΣ ΑΕΡΑ

Οι κανόνες αέρα περιλαμβάνουν:

- α) τους κανόνες πτήσεως εξ όψεως και με όργανα·
- β) την εφαρμογή των κανόνων αέρα σε συγκεκριμένη επικράτεια·
- γ) τις διαδικασίες επικοινωνιών, συμπεριλαμβανομένων και των διαδικασιών αστοχίας επικοινωνίας·
- δ) τις πληροφορίες και τις οδηγίες που σχετίζονται με την αναχαιτίση πολιτικών αεροπλάνων·
- ε) τις περιστάσεις κατά τις οποίες πρέπει να παραμένει σε λειτουργία ρολόι-ραδιόφωνο·
- στ) τα σήματα·
- ζ) το χρονοσύστημα που χρησιμοποιείται στην πτητική λειτουργία·
- η) τις άδειες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας, τη σχολαστική τήρηση του σχεδίου πτήσης και τις αναφορές θέσης·
- θ) τα οπτικά σήματα που χρησιμοποιούνται για την προειδοποίηση αεροπλάνου που δεν διαθέτει άδεια διέλευσης και το οποίο εκτελεί πτήση, ή πρόκειται να εισέλθει εντός ζώνης στην οποία ισχύουν περιοριστικά μέτρα, εντός απαγορευμένης ή επικίνδυνης ζώνης·
- ι) τις διαδικασίες για χειριστές που αντιλαμβάνονται ατύχημα ή λαμβάνουν σήμα κινδύνου·
- ια) τους οπτικούς κώδικες εδάφους/αέρος που χρησιμοποιούν οι επιζώντες, τις περιγραφές και τη χρήση βοηθημάτων σηματοδότησης· και
- ιβ) τα σήματα κινδύνου και επείγουσας ανάγκης.

13. ΜΙΣΘΩΣΗ

Περιγραφή των επιχειρησιακών ρυθμίσεων για τη μίσθωση, τις σχετικές διαδικασίες και τις διαχειριστικές αρμοδιότητες.

B. ΘΕΜΑΤΑ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΜΕΝΑ ΜΕ ΤΟΝ ΤΥΠΟ

Εξέταση των διαφορών μεταξύ τύπων και παραλλαγών τύπων, με τους ακόλουθους τίτλους:

0. ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΚΑΙ ΜΟΝΑΔΕΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ

0.1. Γενικές πληροφορίες (π.χ. διαστάσεις του αεροπλάνου), συμπεριλαμβανομένης της περιγραφής των μονάδων μέτρησης που χρησιμοποιούνται για την πτητική λειτουργία του συγκεκριμένου τύπου αεροπλάνου και πίνακες μετατροπής.

1. ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ

1.1. Περιγραφή των πιστοποιημένων περιορισμών και των επιχειρησιακών περιορισμών σε ισχύ, όπου περιλαμβάνονται:

- α) το καθεστώς πιστοποίησης [π.χ. CS-23, CS-25, ICAO παράρτημα 16 (CS-36 και CS-34) κλπ.]·
- β) η διαμόρφωση θέσεων επιβατών για κάθε τύπο αεροπλάνου, συμπεριλαμβανομένης μιας εικονογραφημένης παρουσίασης·
- γ) οι εγκεκριμένοι τύποι πτητικής λειτουργίας [π.χ. πτήση εξ όψεως/με όργανα (VFR/IFR), κατηγορία CAT II/III, τύπος απαιτούμενης απόδοσης αεροναυτιλίας (RNP Type), πτήση σε γνωστές συνθήκες παγοποίησης κ.λπ.]·
- δ) η σύνθεση του πληρώματος·
- ε) η μάζα και το κέντρο βάρους·
- στ) οι περιορισμοί ταχύτητας·
- ζ) ο (οι) φάκελος(-οι) πτήσης·
- η) τα όρια ανέμων, συμπεριλαμβανομένης της πτητικής λειτουργίας σε διαδρόμους με ρύπανση·
- θ) οι περιορισμοί των επιδόσεων για τις ισχύουσες διαμορφώσεις·
- ι) η κλίση του διαδρόμου απογείωσης και προσγείωσης·
- ια) οι περιορισμοί σε διαδρόμους υγρούς ή με ρύπανση·
- ιβ) η ρύπανση του σκελετού του αεροπλάνου· και
- ιγ) οι περιορισμοί του συστήματος.

2. ΚΑΝΟΝΙΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

2.1. Κανονικές διαδικασίες και καθήκοντα που ανατίθενται στο πλήρωμα, κατάλληλοι κατάλογοι ελέγχου ενεργειών, σύστημα χρήσης των καταλόγων ελέγχου ενεργειών, καθώς και δήλωση που καλύπτει τις απαραίτητες διαδικασίες συντονισμού μεταξύ των πληρωμάτων πτήσης και θαλάμου επιβατών. Πρέπει να περιλαμβάνονται οι ακόλουθες διαδικασίες και καθήκοντα:

- α) προ της πτήσης·
- β) προ της αναχώρησης·
- γ) ρύθμισης και ελέγχου υψομέτρου·
- δ) τροχοδρόμησης, απογείωσης και ανόδου·
- ε) μείωσης θορύβου·
- στ) πορείας και καθόδου·
- ζ) προσέγγισης, προετοιμασίας για την προσγείωση και ενημέρωσης επιβαίνοντων·
- η) προσέγγισης στο πλαίσιο “πτήσης εξ όψεως” (VFR)·
- θ) προσέγγισης με όργανα·
- ι) οπτικής προσέγγισης και προσέγγισης στον κύκλο του αεροδρομίου·
- ια) αποτυχημένης προσέγγισης·
- ιβ) κανονικής προσγείωσης·
- ιγ) μετά την προσγείωση, και
- ιδ) πτητικής λειτουργίας σε διαδρόμους υγρούς και με ρύπανση.

3. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΣΕ ΜΗ ΚΑΝΟΝΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΚΑΙ ΣΕ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΕΠΕΙΓΟΥΣΑΣ ΑΝΑΓΚΗΣ
- 3.1. Διαδικασίες στο πλαίσιο μη κανονικών συνθηκών και συνθηκών επείγουσας ανάγκης και σχετικά καθήκοντα που ανατίθενται στο πλήρωμα, κατάλληλοι κατάλογοι ελέγχου ενεργειών, σύστημα χρήσης των καταλόγων ελέγχου ενεργειών και δήλωση που καλύπτει τις απαραίτητες διαδικασίες συντονισμού μεταξύ των πληρωμάτων πτήσης και θαλάμου επιβατών. Πρέπει να περιλαμβάνονται οι ακόλουθες διαδικασίες και καθήκοντα:
- α) αδιαθεσίας πληρώματος·
 - β) ασκήσεων σε περιπτώσεις πυρκαγιάς και εμφάνισης καπνού·
 - γ) πτήσης σε συνθήκες μη σταθερής και μερικώς σταθερής ατμοσφαιρικής πίεσης στο εσωτερικό του αεροπλάνου·
 - δ) υπέρβασης δομικών ορίων, όπως σε περίπτωση προσγείωσης με υπέρβαρο·
 - ε) υπέρβασης των ορίων κοσμικής ακτινοβολίας·
 - στ) σε περίπτωση κεραυνοπληξίας·
 - ζ) επικοινωνιών κινδύνου και ειδοποίησης της υπηρεσίας εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας για καταστάσεις επείγουσας ανάγκης·
 - η) βλάβης κινητήρα·
 - θ) αστοχίας συστημάτων·
 - ι) καθοδήγησης στο πλαίσιο αλλαγής κατεύθυνσης σχετικά με το αεροδρόμιο προορισμού, σε περίπτωση σοβαρής τεχνικής βλάβης·
 - ια) προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους·
 - ιβ) προειδοποιητικού συστήματος αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (TCAS)·
 - ιγ) διάτμησης ανέμου·
 - ιδ) αναγκαστικής προσγείωσης/προσθαλάσωσης·
 - ιε) διαδικασίες αναχώρησης έκτακτης ανάγκης·
4. ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ
- 4.0. Τα στοιχεία επιδόσεων πρέπει να παρέχονται σε μορφή που επιτρέπει την ευχερή χρήση τους.
- 4.1. Στοιχεία επιδόσεων. Πρέπει να περιλαμβάνεται υλικό επιδόσεων το οποίο παρέχει τα απαραίτητα στοιχεία σχετικά με τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις επιδόσεων, οι οποίες καθορίζονται στα τμήματα ΣΤ, Ζ, Η και Θ της OPS 1, προκειμένου να επιτυγχάνεται ο καθορισμός των ακολούθων:
- α) των ορίων ανόδου απογείωσης — μάζας, ύψους, θερμοκρασίας·
 - β) του μήκους διαδρόμου απογείωσης (ξηρός, υγρός, με ρύπανση)·
 - γ) των στοιχείων καθαρού ίχνους πτήσης για τον υπολογισμό αποφυγής εμποδίων ή, κατά περίπτωση, του ίχνους πτήσης απογείωσης·
 - δ) των απωλειών βαθμίδας για άνοδο με κλίση·
 - ε) των ορίων ανόδου κατά την πτήση·
 - στ) των ορίων ανόδου προσέγγισης·
 - ζ) των ορίων ανόδου προσγείωσης·
 - η) του μήκους διαδρόμου προσγείωσης (ξηρός, υγρός, με ρύπανση), συμπεριλαμβανομένων των επιπτώσεων αστοχίας συστήματος ή συσκευής κατά τη διάρκεια της πτήσης, εφόσον αυτή επηρεάζει την απόσταση προσγείωσης·
 - θ) των ορίων ενέργειας πέδησης· και
 - ι) των ταχυτήτων που εφαρμόζονται στα διάφορα στάδια της πτήσης (εξετάζοντας επίσης τους υγρούς διαδρόμους ή τους διαδρόμους με ρύπανση).
- 4.1.1. Συμπληρωματικά στοιχεία σχετικά με τις πτήσεις σε συνθήκες παγοποίησης. Πρέπει να περιλαμβάνονται οι πιστοποιημένες επιδόσεις που σχετίζονται με επιτρεπόμενη διαμόρφωση ή με παρέκκλιση από διαμόρφωση, όπως η απενεργοποίηση του συστήματος αντιολίσθησης.
- 4.1.2. Σε περίπτωση που δεν είναι διαθέσιμα στο εγκεκριμένο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου (AFM) στοιχεία επιδόσεων, τα οποία απαιτούνται από την κατάλληλη κατηγορία επιδόσεων, πρέπει να περιλαμβάνονται άλλα στοιχεία τα οποία να είναι αποδεκτά από την Αρχή. Εναλλακτικά, το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας δύναται να παραπέμπει σε εγκεκριμένα στοιχεία που περιέχονται στο ΕΠΑ, εφόσον τα εν λόγω στοιχεία κατά πάσα πιθανότητα δεν χρησιμοποιούνται συχνά ή σε κατάσταση επείγουσας ανάγκης.

- 4.2. Πρόσθετα στοιχεία επιδόσεων. Πρόσθετα στοιχεία επιδόσεων, κατά περίπτωση, όπου περιλαμβάνονται:
- α) οι βαθμίδες ανόδου με πλήρη ισχύ·
 - β) τα στοιχεία έκπτωσης·
 - γ) η επίδραση των υγρών αποπαγοποίησης/αντιπαγοποίησης·
 - δ) η πτήση με το σύστημα προσγείωσης σε θέση έκτασης·
 - ε) οι πτήσεις αυτομεταφοράς αεροπλάνου με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας, για αεροπλάνα με τρεις ή περισσότερους κινητήρες, και
 - στ) οι πτήσεις που εκτελούνται σύμφωνα με τους όρους του καταλόγου παρέκκλισης από τη διαμόρφωση.
5. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΠΤΗΣΕΩΝ
- 5.1. Στοιχεία και οδηγίες που απαιτούνται για τον προ και κατά τη διάρκεια της πτήσης προγραμματισμό, συμπεριλαμβανομένων παραγόντων, όπως τα σχέδια ταχυτήτων και οι ρυθμίσεις ισχύος. Κατά περίπτωση, πρέπει να περιλαμβάνονται διαδικασίες σχετικά με πτητική λειτουργία με κινητήρα(-ες) εκτός λειτουργίας, σχετικά με πτήσεις μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων (ETOPS) (ειδικότερα στην περίπτωση βλάβης κινητήρα, η ταχύτητα πλεύσης και η μέγιστη απόσταση έως ένα κατάλληλο αεροδρόμιο καθορίζεται σύμφωνα με την OPS 1.245) και σχετικά με πτήσεις προς απομονωμένα αεροδρόμια.
- 5.2. Οι μέθοδοι υπολογισμού του αναγκαίου στα διάφορα στάδια της πτήσης καυσίμου, σύμφωνα με την OPS 1.255.
6. ΜΑΖΑ ΚΑΙ ΖΥΓΟΣΤΑΘΜΙΣΗ
- Οι οδηγίες και τα στοιχεία σχετικά με τον υπολογισμό της μάζας και της ζυγοστάθμισης περιλαμβάνουν τα ακόλουθα:
- α) σύστημα υπολογισμού (π.χ. ευρητηριακό σύστημα)·
 - β) πληροφορίες και οδηγίες σχετικά με τη συμπλήρωση των εγγράφων μάζας και ζυγοστάθμισης, συμπεριλαμβανομένων των χειρόγραφων εγγράφων ή των εγγράφων που συντάσσονται με ηλεκτρονικό υπολογιστή·
 - γ) οριακές μάζες και κέντρο βάρους τύπων, παραλλαγών ή μεμονωμένων αεροπλάνων που χρησιμοποιούνται από τον αερομεταφορέα· και
 - δ) τη συνολική μάζα πτητικής λειτουργίας και το αντίστοιχο κέντρο βάρους ή δείκτη.
7. ΦΟΡΤΩΣΗ
- Διαδικασίες και αναγκαία μέτρα σχετικά με τη φόρτωση και την ασφάλιση του φορτίου στο αεροπλάνο.
8. ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΑΡΕΚΚΛΙΣΗΣ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ
- Ο (οι) κατάλογος(-οι) παρέκκλισης από τη διαμόρφωση, εφόσον παρέχεται(-ονται) από τον κατασκευαστή, λαμβανομένων υπόψη των τύπων και παραλλαγών του αεροπλάνου πτητικής λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών που ακολουθούνται σε περίπτωση αποστολής αεροπλάνου σύμφωνα με τους όρους του δικού του καταλόγου παρέκκλισης από τη διαμόρφωση.
9. ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΛΑΧΙΣΤΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ
- Ο κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού, λαμβανομένων υπόψη των τύπων και παραλλαγών του αεροπλάνου πτητικής λειτουργίας, καθώς και του/της (των) τύπου(-ων)/περιοχής(-ών) πτητικής λειτουργίας. Ο εν λόγω κατάλογος πρέπει να περιλαμβάνει τον εξοπλισμό αεροναυτιλίας και να λαμβάνει υπόψη τις απαιτούμενες επιδόσεις για τη διαδρομή και την περιοχή πτητικής λειτουργίας.
10. ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΕΠΙΒΙΩΣΗΣ ΚΑΙ ΕΠΕΙΓΟΥΣΑΣ ΑΝΑΓΚΗΣ, ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΟΥ ΤΟΥ ΟΞΥΓΟΝΟΥ
- 10.1. Κατάλογος του προς μεταφορά εξοπλισμού επιβίωσης στο πλαίσιο διαδρομών που εκτελεί το αεροπλάνο και διαδικασίες ελέγχου της κατάστασης συντήρησης του εξοπλισμού, πριν από την απογείωση. Πρέπει επίσης να περιλαμβάνονται οδηγίες σχετικά με τη θέση, τη δυνατότητα πρόσβασης και τη χρήση του εξοπλισμού επιβίωσης και επείγουσας ανάγκης, καθώς και ο (οι) σχετικός(-οι) κατάλογος(-οι) ελέγχου ενεργειών.
- 10.2. Η διαδικασία σχετικά με τον καθορισμό της απαιτούμενης και της διαθέσιμης ποσότητας οξυγόνου. Πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα χαρακτηριστικά της πτήσης, ο αριθμός των επιβαίνοντων και η πιθανή αποσυμπίεση του θαλάμου επιβατών. Οι πληροφορίες πρέπει να παρέχονται σε μορφή που επιτρέπει την ευχερή χρήση τους.

11. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΚΚΕΝΩΣΗΣ ΕΠΕΙΓΟΥΣΑΣ ΑΝΑΓΚΗΣ
- 11.1. Οδηγίες σχετικά με την προετοιμασία εκκένωσης επείγουσας ανάγκης, συμπεριλαμβανομένου του συντονισμού ενεργειών του πληρώματος και του καθορισμού σταθμών επείγουσας ανάγκης.
- 11.2. Διαδικασίες εκκένωσης επείγουσας ανάγκης. Περιγραφή των καθηκόντων του συνόλου των μελών του πληρώματος στο πλαίσιο της ταχείας εκκένωσης του αεροπλάνου και του χειρισμού των επιβατών στην περίπτωση αναγκαστικής προγείωσης, προσθαλάσωσης ή άλλης κατάστασης επείγουσας ανάγκης.
12. ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ
- Περιγραφή των συστημάτων του αεροπλάνου, των σχετικών ελέγχων και ενδείξεων, καθώς και οδηγίες χρήσης.

Γ. ΟΔΗΓΙΕΣ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ ΚΑΙ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

1. Οι οδηγίες και οι πληροφορίες που αφορούν επικοινωνίες, αεροναυτιλία και αεροδρόμια, συμπεριλαμβανομένων των ελάχιστων επιπέδων και υψών πτήσης για κάθε πτήση που πρόκειται να εκτελεστεί, καθώς και των ελάχιστων πτητικής λειτουργίας για κάθε αεροδρόμιο που σχεδιάζεται να χρησιμοποιηθεί, περιλαμβάνουν:
- α) το ελάχιστο επίπεδο/ύψος πτήσης·
 - β) τα ελάχιστα πτητικής λειτουργίας σχετικά με την αναχώρηση, τον προορισμό και τα αεροδρόμια εναλλαγής·
 - γ) τα μέσα επικοινωνίας και τα βοηθήματα αεροναυτιλίας·
 - δ) στοιχεία διαδρόμου και εγκαταστάσεις αεροδρομίου·
 - ε) προσέγγιση, αποτυχημένη προσέγγιση και διαδικασίες αναχώρησης, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών μείωσης θορύβου·
 - στ) διαδικασίες αστοχίας επικοινωνιών·
 - ζ) τα μέσα έρευνας και διάσωσης στην περιοχή πάνω από την οποία πρόκειται να πραγματοποιήσει διέλευση το αεροπλάνο·
 - η) περιγραφή των αεροναυτικών χαρτών που πρέπει να μεταφέρονται στο αεροπλάνο σε σχέση με τον τύπο της πτήσης και της διαδρομής που πρόκειται να εκτελεστεί, συμπεριλαμβανομένης της μεθόδου ελέγχου της εγκυρότητάς τους·
 - θ) τις διαθέσιμες αεροναυτικές πληροφορίες και μετεωρολογικές υπηρεσίες·
 - ι) τις διαδικασίες επικοινωνιών/αεροναυτιλίας (COM/NAV) κατά την πορεία·
 - ια) την κατάταξη αεροδρομίου σε κατηγορία για σκοπούς αξιολόγησης ικανοτήτων πληρώματος πτήσης·
 - ιβ) τους ειδικούς περιορισμούς αεροδρομίου (περιορισμούς επιδόσεων και επιχειρησιακών διαδικασιών).

Δ. ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

1. Εκπαιδευτικά προγράμματα και προγράμματα ελέγχων για το σύνολο του επιχειρησιακού προσωπικού στο οποίο έχουν ανατεθεί επιχειρησιακά καθήκοντα σε σχέση με την προετοιμασία και/ή τη διεξαγωγή πτήσης.
2. Τα εκπαιδευτικά προγράμματα και τα προγράμματα ελέγχων πρέπει να περιλαμβάνουν τα εξής:
- 2.1. Για το πλήρωμα πτήσης. Όλα τα σχετικά θέματα που καθορίζονται στα τμήματα E και ΙΔ·
 - 2.2. Για το πλήρωμα θαλάμου επιβατών. Για το πλήρωμα θαλάμου επιβατών. Όλα τα σχετικά θέματα που καθορίζονται στο τμήμα ΙΕ·
 - 2.3. Για το εκάστοτε επιχειρησιακό προσωπικό, συμπεριλαμβανομένων των μελών του πληρώματος πτήσης:
 - α) όλα τα σχετικά θέματα που καθορίζονται στο τμήμα ΙΗ (Εναέρια μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων)· και
 - β) όλα τα σχετικά θέματα που καθορίζονται στο τμήμα ΙΘ (Ασφάλεια).
 - 2.4. Για το επιχειρησιακό προσωπικό που δεν ανήκει στα μέλη του πληρώματος (π.χ. επόπτης πτήσεων, προσωπικό επίγειας εξυπηρέτησης κ.λπ.). Όλα τα άλλα σχετικά θέματα τα οποία καθορίζονται στην OPS που αφορά τα καθήκοντά τους.

3. Διαδικασίες
 - 3.1. Διαδικασίες σχετικά με εκπαίδευση και ελέγχους.
 - 3.2. Διαδικασίες που εφαρμόζονται σε περίπτωση που το προσωπικό δεν επιτυγχάνει ή δεν τηρεί τα απαιτούμενα πρότυπα.
 - 3.3. Διαδικασίες οι οποίες εξασφαλίζουν ότι κατά τη διάρκεια εκτέλεσης εμπορικών αερομεταφορών δεν προσομοιώνονται μη κανονικές καταστάσεις ή καταστάσεις επείγουσας ανάγκης, που απαιτούν την εφαρμογή μέρους ή όλων των διαδικασιών μη κανονικών καταστάσεων ή καταστάσεων επείγουσας ανάγκης, καθώς και προσομοίωση των μετεωρολογικών συνθηκών με όργανα (IMC) με τεχνητά μέσα.
4. Περιγραφή των προς φύλαξη εγγράφων τεκμηρίωσης και περίοδοι φύλαξης (βλέπε προσάρτημα 1 στην OPS 1.1065.)

Προσάρτημα 1 της OPS 1.1065

Περίοδοι φύλαξης εγγράφων

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι ακόλουθες πληροφορίες/έγγραφα, στα οποία η Αρχή έχει δυνατότητα πρόσβασης, φυλάσσονται σε αποδεκτή μορφή για τις περιόδους που εμφανίζονται στους ακόλουθους πίνακες.

Σημείωση: Πρόσθετες πληροφορίες σχετικά με τα αρχεία συντήρησης καθορίζονται στο μέρος II.

Πίνακας 1

Πληροφορίες που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο της προετοιμασίας και εκτέλεσης πτήσης

Πληροφορίες που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο της προετοιμασίας και εκτέλεσης πτήσης, όπως περιγράφονται στην OPS 1.135	
Επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης	3 μήνες
Τεχνικό μητρώο αεροπλάνου	36 μήνες μετά την ημερομηνία της τελευταίας εγγραφής, σύμφωνα με το μέρος M, παράγραφος M.A. 306, στοιχείο γ)
Έγγραφα ενημέρωσης αγγελιών/υπηρεσίας αεροναυτικών πληροφοριών (NOTAM/AIS) σχετικά με τη συγκεκριμένη πτήση, εφόσον συντάσσονται από τον αερομεταφορέα	3 μήνες
Έγγραφο τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης	3 μήνες
Γνωστοποίηση ειδικών φορτίων, συμπεριλαμβανομένων των επικινδύνων εμπορευμάτων	3 μήνες

Πίνακας 2

Έκθεση

Έκθεση	
Μητρώο καταγραφής πτήσης	3 μήνες
Αναφορά(-ές) πτήσης σχετικά με την καταγραφή λεπτομερειών κάθε περιστατικού, κατά την OPS 1.420, ή κάθε γεγονός του οποίου η αναφορά ή καταγραφή κρίνεται αναγκαία από τον κυβερνήτη	3 μήνες
Αναφορές σχετικά με υπερβάσεις καθηκόντων και/ή μειώσεις περιόδων ανάπαυσης	3 μήνες

Πίνακας 3

Αρχεία πληρώματος πτήσης

Αρχεία πληρώματος πτήσης	
Χρόνος πτήσης, απασχόλησης και ανάπαυσης	15 μήνες
Άδεια	Για όσο χρονικό διάστημα το μέλος του πληρώματος πτήσης κάνει χρήση των προνομίων της άδειας για τον αερομεταφορέα
Εκπαίδευση μετατροπής και έλεγχος	3 έτη
Σειρά μαθημάτων για κυβερνήτες (συμπεριλαμβανομένου του ελέγχου)	3 έτη
Περιοδική εκπαίδευση και έλεγχος	3 έτη
Εκπαίδευση και έλεγχος σχετικά με την εκτέλεση πτητικών καθηκόντων από οποιαδήποτε θέση χειριστή	3 έτη
Πρόσφατη πείρα (παραπομπή στην OPS 1.970)	15 μήνες
Αξιολόγηση διαδρομής και αεροδρομίου (παραπομπή στην OPS.1975)	3 έτη
Εκπαίδευση και αξιολόγηση για ειδικές πτητικές λειτουργίες, εφόσον απαιτείται από OPS (π.χ. ETOPS πτητικές λειτουργίες CATII/III)	3 έτη
Εκπαίδευση σχετικά με επικίνδυνα εμπορεύματα, ανάλογα με την περίπτωση	3 έτη

Πίνακας 4

Αρχεία πληρώματος θαλάμου επιβατών

Αρχεία πληρώματος θαλάμου επιβατών	
Χρόνος πτήσης, απασχόλησης και ανάπαυσης και χρόνος ανάπαυσης	15 μήνες
Αρχική εκπαίδευση, εκπαίδευση μετατροπής και διαφορών (συμπεριλαμβανομένου του ελέγχου)	Για όσο χρονικό διάστημα το μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών εργάζεται για τον αερομεταφορέα
Περιοδική εκπαίδευση και επανεκπαίδευση (συμπεριλαμβανομένου του ελέγχου)	Έως 12 μήνες μετά από την αποχώρηση του μέλους του πληρώματος θαλάμου επιβατών από την υπηρεσία του αερομεταφορέα
Εκπαίδευση σχετικά με επικίνδυνα εμπορεύματα, ανάλογα με την περίπτωση	3 έτη

Πίνακας 5

Αρχεία σχετικά με το λοιπό επιχειρησιακό προσωπικό

Αρχεία σχετικά με το λοιπό επιχειρησιακό προσωπικό	
Αρχεία εκπαίδευσης/αξιολόγησης του λοιπού προσωπικού για το οποίο απαιτείται από OPS εγκεκριμένο πρόγραμμα εκπαίδευσης	Τα τελευταία δύο αρχεία εκπαίδευσης

Πίνακας 6

Άλλα αρχεία

Άλλα αρχεία	
Αρχεία σχετικά με τη δοσομέτρηση κοσμικής και ηλιακής ακτινοβολίας	Έως 12 μήνες μετά από την αποχώρηση του μέλους πληρώματος από την υπηρεσία του αερομεταφορέα
Αρχεία συστήματος ποιοτικού ελέγχου	5 έτη
Έγγραφο μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων	3 μήνες μετά την ολοκλήρωση της πτήσης
Πίνακας ελέγχου για την αποδοχή επικινδύνων εμπορευμάτων	3 μήνες μετά την ολοκλήρωση της πτήσης

ΤΜΗΜΑ ΙΖ

ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΧΡΟΝΟΥ ΠΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΑΝΑΠΑΥΣΗΣ

OPS 1.1090

Στόχος και πεδίο εφαρμογής

1. Ο αερομεταφορέας καθορίζει για τα μέλη του πληρώματος το καθεστώς περιορισμού χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και τις απαιτήσεις ανάπαυσης (FTL).
2. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει για όλες του τις πτήσεις ότι:
 - 2.1. Το καθεστώς περιορισμού του χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και απαιτήσεων ανάπαυσης συνάδει:
 - α) με τις διατάξεις του παρόντος τμήματος· και
 - β) με οιοσδήποτε πρόσθετες διατάξεις εφαρμόζονται από την Αρχή, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος τμήματος, με στόχο τη διατήρηση της ασφάλειας.
 - 2.2. Οι πτήσεις προγραμματίζονται κατά τρόπον ώστε να ολοκληρώνονται εντός της επιτρεπόμενης περιόδου πτητικής υπηρεσίας, λαμβάνοντας υπόψη τον αναγκαίο χρόνο για τα προ της εκτέλεσης της πτήσης καθήκοντα, τον χρόνο πτήσης και τον μεταξύ δύο διαδοχικών πτήσεων χρόνο.
 - 2.3. Καταρτίζονται και δημοσιεύονται φύλλα υπηρεσίας αρκετό χρόνο πριν, ούτως ώστε να παρέχεται στα μέλη του πληρώματος η δυνατότητα να προγραμματίζουν επαρκή ανάπαυση.
3. Ευθύνες των αερομεταφορέων
 - 3.1. Ο αερομεταφορέας ορίζει έδρα βάσης για κάθε μέλος του πληρώματος.
 - 3.2. Οι αερομεταφορείς οφείλουν να αξιολογούν τη σχέση μεταξύ της συχνότητας και του μοντέλου των περιόδων πτητικής υπηρεσίας και των περιόδων ανάπαυσης και να λαμβάνουν δεόντως υπόψη τις σωρευτικές επιπτώσεις της πραγματοποίησης πολύωρης υπηρεσίας με ελάχιστο χρόνο ανάπαυσης.
 - 3.3. Οι αερομεταφορείς ορίζουν μοντέλα υπηρεσίας που αποφεύγουν ανεπιθύμητες πρακτικές, όπως η εναλλαγή ημερήσιων/νυκτερινών καθηκόντων ή η μεταφορά μελών του πληρώματος κατά τρόπο που προκαλεί σοβαρή διαταραχή του καθιερωμένου μοντέλου ύπνου/εργασίας.
 - 3.4. Οι αερομεταφορείς προγραμματίζουν τοπικές ημέρες που το μέλος πληρώματος είναι ελεύθερο πάσης υπηρεσίας και τις κοινοποιούν εκ των προτέρων σε αυτό.
 - 3.5. Οι αερομεταφορείς εξασφαλίζουν ότι οι περίοδοι ανάπαυσης προσφέρουν επαρκή χρόνο για να μπορεί το πλήρωμα να ξεπεράσει τις συνέπειες της προηγούμενης υπηρεσίας και να είναι ξεκούραστο στην αρχή της επόμενης περιόδου πτητικής υπηρεσίας.
 - 3.6. Οι αερομεταφορείς εξασφαλίζουν ότι οι περίοδοι πτητικής υπηρεσίας προγραμματίζονται κατά τρόπο που επιτρέπει στα μέλη του πληρώματος να παραμένουν αρκετά ξεκούραστα, ώστε να μπορούν εν πάση περιπτώσει να εργάζονται με ικανοποιητικό επίπεδο ασφάλειας.

4. Ευθύνες των μελών του πληρώματος
 - 4.1. Ένα μέλος πληρώματος δεν θα ασκεί καθήκοντα σε αεροσκάφος, εάν γνωρίζει ότι υποφέρει ή ενδέχεται να καταληφθεί από κόπωση ή αισθάνεται ανίκανο προς εργασία, σε βαθμό που ενδέχεται να θέσει σε κίνδυνο την πτήση.
 - 4.2. Τα μέλη του πληρώματος πρέπει να εκμεταλλεύονται όσο το δυνατόν καλύτερα τις παρεχόμενες δυνατότητες και εγκαταστάσεις ανάπαυσης, και να προγραμματίζουν και χρησιμοποιούν δεόντως τις περιόδους ανάπαυσής τους.
5. Ευθύνες της Αρχής πολιτικής αεροπορίας
 - 5.1. Αποκλίσεις
 - 5.1.1. Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 8, η Αρχή μπορεί να επιτρέπει αποκλίσεις από τις απαιτήσεις του παρόντος τμήματος σύμφωνα με τις ισχύουσες νομικές διατάξεις και διαδικασίες του κράτους μέλους, κατόπιν διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη.
 - 5.1.2. Κάθε αερομεταφορέας οφείλει να αποδεικνύει στην Αρχή, χρησιμοποιώντας την επιχειρησιακή πείρα και λαμβάνοντας υπόψη άλλους σχετικούς παράγοντες, όπως οι υπάρχουσες επιστημονικές γνώσεις, ότι το αίτημα απόκλισης παρέχει ισότιμο επίπεδο ασφάλειας.

Οι αποκλίσεις συνοδεύονται, όπου χρειάζεται, από κατάλληλα μέτρα άμβλυνσης.

OPS 1.1095

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοούνται ως:

- 1.1. “Προσαυξημένο πλήρωμα πτήσης”:

Πλήρωμα πτήσης που περιλαμβάνει περισσότερα από τον ελάχιστο αριθμό μελών πτήσης που απαιτούνται για τη λειτουργία του αεροσκάφους, και στο πλαίσιο του οποίου κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης μπορεί να απομακρυνθεί από τη θέση του και να αντικατασταθεί από άλλο μέλος του πληρώματος πτήσης που διαθέτει τα κατάλληλα για τη θέση επαγγελματικά προσόντα.
- 1.2. “Χρόνος λειτουργίας”:

Το χρονικό διάστημα που αρχίζει όταν το αεροσκάφος αρχίζει να μετακινείται από τη θέση στάθμευσής του προκειμένου να απογειωθεί και λήγει όταν το αεροσκάφος ακινητοποιηθεί στην καθορισμένη για αυτό θέση στάθμευσης και όλοι οι κινητήρες ή έλικες τενθούν εκτός λειτουργίας.
- 1.3. “Διακοπή”:

Χρονική περίοδος απαλλαγμένη από οιαδήποτε καθήκοντα, κατά την οποία όμως το μέλος του πληρώματος θεωρείται ότι βρίσκεται εν υπηρεσία, δεδομένου ότι η διάρκειά της είναι μικρότερη από εκείνη μιας περιόδου ανάπαυσης.
- 1.4. “Υπηρεσία”:

Κάθε καθήκον που πρέπει να εκπληρώνει ένα μέλος πληρώματος σε σχέση με τις επιχειρήσεις ενός κατόχου πιστοποιητικού αερομεταφορέα. Στην περίπτωση που ο παρών κανονισμός δεν προβλέπει ειδικούς κανόνες, η Αρχή καθορίζει κατά πόσο η επιφυλακή πρέπει να θεωρείται ως υπηρεσία.
- 1.5. “Περίοδος υπηρεσίας”:

Η χρονική περίοδος που αρχίζει τη στιγμή που το μέλος του πληρώματος οφείλει, κατόπιν εντολής αερομεταφορέα, να προσέλθει για ανάληψη υπηρεσίας και λήγει όταν το μέλος του πληρώματος είναι ελεύθερο οιασδήποτε υπηρεσίας.
- 1.6. “Περίοδος πτητικής υπηρεσίας”:

Η περίοδος πτητικής υπηρεσίας (FDP) είναι η χρονική περίοδος κατά την οποία ένα άτομο εργάζεται σε ένα αεροσκάφος ως μέλος του πληρώματός του. Η FDP αρχίζει την ώρα που ένα μέλος του πληρώματος οφείλει, κατόπιν εντολής αερομεταφορέα, να προσέλθει για μία πτήση ή αλληλουχία πτήσεων και λήγει με το τέλος της τελευταίας πτήσης στην οποία το μέλος του πληρώματος εκτελεί καθήκοντα επιχειρησιακού μέλους του πληρώματος.
- 1.7. “Έδρα βάσης”:

Τόπος καθοριζόμενος για το μέλος του πληρώματος από τον αερομεταφορέα από τον οποίο το μέλος του πληρώματος συνήθως ξεκινά και στον οποίο συνήθως καταλήγει μετά από μια περίοδο υπηρεσίας ή από διαδοχικές περιόδους υπηρεσίας και στον οποίο, υπό κανονικές συνθήκες, ο αερομεταφορέας δεν είναι υπεύθυνος για την παροχή καταλύματος στο συγκεκριμένο μέλος πληρώματος.
- 1.8. “Τοπική ημέρα”:

Εικοσιτετράωρη περίοδος που αρχίζει στις 00:00 τοπική ώρα.
- 1.9. “Τοπική νύκτα”:

Οκτάωρη χρονική περίοδος μεταξύ 22:00 και 08:00 τοπική ώρα.

1.10. “Ενιαία ημέρα χωρίς υπηρεσία”:

Η ημέρα χωρίς υπηρεσία περιλαμβάνει δύο τοπικές νύκτες. Ως μέρος της ημέρας χωρίς υπηρεσία μπορεί να περιληφθεί περίοδος ανάπαυσης.

1.11. “Επιχειρησιακό μέλος πληρώματος”:

Μέλος του πληρώματος το οποίο εκτελεί τα καθήκοντά του εντός αεροσκάφους κατά τη διάρκεια πτήσης ή οιοσδήποτε μέρους μιας πτήσης.

1.12. “Μεταφορά”:

Η μετακίνηση ενός μέλους του μη επιχειρησιακού πληρώματος από έναν τόπο σε άλλον, με εντολή του αερομεταφορέα, εξαιρουμένου του χρόνου ταξιδιού. Ο χρόνος ταξιδιού ορίζεται ως εξής:

- ο χρόνος που μεσολαβεί για τη μετάβαση σε καθορισμένο τόπο προσέλευσης και αντιστρόφως,
- ο χρόνος που μεσολαβεί για την τοπική μεταφορά από τον τόπο ανάπαυσης στον τόπο έναρξης της υπηρεσίας και αντιστρόφως.

1.13. “Περίοδος ανάπαυσης”:

Μια συνεχής και καθορισμένη χρονική περίοδος κατά την οποία το μέλος πληρώματος είναι απαλλαγμένο οιοσδήποτε υπηρεσίας και επιφυλακής στο αεροδρόμιο.

1.14. “Επιφυλακή”:

Καθορισμένη χρονική περίοδος κατά την οποία το μέλος πληρώματος υποχρεούται από τον αερομεταφορέα να είναι διαθέσιμο, εάν του ζητηθεί, για την ανάληψη υπηρεσίας σε πτήση, για μεταφορά ή άλλη υπηρεσία, χωρίς να μεσολαβήσει περίοδος ανάπαυσης.

1.15. “Χαμηλός ρυθμός 24ώρου (WOCL)”:

Ο χαμηλός ρυθμός 24ώρου (WOCL) είναι η χρονική περίοδος μεταξύ 02:00 και 05:59. Εντός ομάδας τριών ωριαίων ατράκτων, ο WOCL αναφέρεται στην ώρα της έδρας βάσης. Πέραν αυτών των τριών ωριαίων ατράκτων, ο WOCL αναφέρεται στην ώρα της έδρας βάσης για τις πρώτες 48 ώρες μετά την αναχώρηση από την ωριαία άτρακτο της έδρας βάσης, και στην τοπική ώρα εν συνεχεία.

OPS 1.1100

Περιορισμοί πτήσης και υπηρεσίας

1.1. Σωρευτικοί περιορισμοί των ωρών πτήσης

Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι ο συνολικός χρόνος υπηρεσίας που έχει ανατεθεί σε κάποιο μέλος πληρώματος δεν υπερβαίνει:

- α) τις 190 ώρες υπηρεσίας σε οιοσδήποτε 28 συνεχόμενες ημέρες, κατανεμημένες όσο το δυνατόν πιο ομοιόμορφα εντός αυτής περιόδου· και
- β) τις 60 ώρες υπηρεσίας σε οιοσδήποτε επτά συνεχόμενες ημέρες.

1.2. Όριο συνολικών χρόνων λειτουργίας

Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι ο συνολικός χρόνος λειτουργίας των πτήσεων στις οποίες έχει ανατεθεί υπηρεσία σε κάποιο μέλος του πληρώματος έχει οριστεί ως μέλος του επιχειρησιακού πληρώματος δεν υπερβαίνει:

- α) τις 900 ώρες λειτουργίας σε κάθε ημερολογιακό έτος·
- β) τις 100 ώρες λειτουργίας σε οιοσδήποτε 28 συνεχόμενες ημέρες.

OPS 1.1105

Μέγιστη ημερήσια περίοδος πτητικής υπηρεσίας (FDP)

1.1. Το παρόν OPS δεν ισχύει για λειτουργία με έναν μόνο κυβερνήτη και για επείγουσα ιατρική λειτουργία.

1.2. Ο αερομεταφορέας καθορίζει τους χρόνους προσέλευσης κατά τρόπο που να ανταποκρίνονται ρεαλιστικά στον απαιτούμενο χρόνο για την εκτέλεση των επί του εδάφους καθηκόντων που σχετίζονται με την ασφάλεια, όπως έχουν εγκριθεί από την Αρχή.

1.3. Η μέγιστη επιτρεπόμενη βασική ημερήσια FDP ανέρχεται σε 13 ώρες.

1.4. Οι 13 αυτές ώρες μειώνονται κατά 30 λεπτά για κάθε τομέα από τον τρίτο τομέα και εφεξής, με μέγιστη συνολική μείωση που δεν υπερβαίνει τις δύο ώρες.

- 1.5. Όταν η FDP αρχίζει σε χρόνο WOCL, το μέγιστο όριο που ορίζεται στις διατάξεις του σημείου 1.3 και του σημείου 1.4 μειώνεται κατά το 100 % της διείσδυσης έως ανώτατο όριο δύο ώρες. Όταν η FDP λήγει εντός χρόνου WOCL ή τον καλύπτει εντελώς, το μέγιστο όριο FDP που ορίζεται στις διατάξεις του σημείου 1.3 και του σημείου 1.4 μειώνεται κατά το 50 % της διείσδυσης.
2. Παρατάσεις
 - 2.1. Η μέγιστη ημερήσια FDP μπορεί να παραταθεί έως και κατά μία ώρα.
 - 2.2. Δεν επιτρέπονται παρατάσεις για βασική FDP έξι ή περισσότερων τομέων.
 - 2.3. Όταν μια FDP διεισδύει σε χρόνο WOCL έως και κατά δύο ώρες, οι παρατάσεις περιορίζονται σε τέσσερις τομείς κατ' ανώτατο όριο.
 - 2.4. Όταν μια FDP διεισδύει σε χρόνο WOCL περισσότερο από δύο ώρες, οι παρατάσεις περιορίζονται σε δύο τομείς κατ' ανώτατο όριο.
 - 2.5. Επιτρέπονται κατ' ανώτατο όριο δύο παρατάσεις ανά επτά διαδοχικές ημέρες.
 - 2.6. Όταν μια FDP έχει προγραμματιστεί ώστε να χρησιμοποιήσει μία παράταση, η ελάχιστη ανάπαυση πριν από την πτήση και μετά από αυτήν αυξάνεται κατά δύο ώρες ή αυξάνεται μόνον η μετά την πτήση ανάπαυση κατά τέσσερις ώρες. Όταν χρησιμοποιούνται παρατάσεις για διαδοχικές FDP, η ανάπαυση πριν από την πτήση και μετά από αυτήν μεταξύ των δύο επιχειρήσεων πραγματοποιείται διαδοχικά.
 - 2.7. Όταν μια FDP με παράταση αρχίζει κατά την περίοδο από τις 22:00 έως τις 04:59, ο αερομεταφορέας περιορίζει την FDP σε 11,45 ώρες.
3. Πλήρωμα θαλάμου επιβατών
 - 3.1. Για τα πλήρώματα θαλάμου επιβατών που τους ανατίθεται υπηρεσία σε πτήση ή αλληλουχία πτήσεων, η FDP του πληρώματος θαλάμου επιβατών μπορεί να παραταθεί κατά τη διαφορά μεταξύ του χρόνου προσέλευσης του πληρώματος θαλάμου επιβατών και του πληρώματος πτήσης, εφόσον η διαφορά δεν υπερβαίνει τη μία ώρα.
4. Επιχειρησιακή σφριγηλότητα
 - 4.1. Τα προγραμματισμένα ωράρια πρέπει να επιτρέπουν την ολοκλήρωση των πτήσεων εντός της μέγιστης επιτρεπόμενης περιόδου πτητικής υπηρεσίας. Προς επίτευξη του στόχου αυτού, οι αερομεταφορείς λαμβάνουν μέτρα προς αλλαγή ωραρίου ή ρυθμίσεων απασχόλησης το αργότερο όποτε η πραγματική λειτουργία υπερβαίνει τη μέγιστη FDP σε περισσότερες από το 33 % των πτήσεων του ωραρίου αυτού κατά τη διάρκεια προγραμματισμένης ανά εποχή περιόδου.
5. Μεταφορά
 - 5.1. Όλος ο χρόνος που διατίθεται για μεταφορά προσμετράται ως χρόνος υπηρεσίας.
 - 5.2. Η μεταφορά μετά την προσέλευση αλλά πριν από τη λειτουργία συνυπολογίζεται ως μέρος της FDP αλλά όχι ως τομέας.
 - 5.3. Ένας τομέας μεταφοράς αμέσως μετά από τομέα λειτουργίας λαμβάνεται υπόψη κατά τον υπολογισμό της ελάχιστης ανάπαυσης, όπως ορίζεται στην OPS 1.1110 σημεία 1.1 και 1.2 κατωτέρω.
6. Παρατεταμένη FDP (Μεικτή υπηρεσία)
 - 6.1. Η Αρχή μπορεί να εγκρίνει μια λειτουργία βάσει παρατεταμένης FDP που περιλαμβάνει διακοπή, με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 8.
 - 6.2. Κάθε αερομεταφορέας οφείλει να αποδεικνύει στην Αρχή, χρησιμοποιώντας την επιχειρησιακή πείρα και λαμβάνοντας υπόψη άλλους σχετικούς παράγοντες, όπως τις υπάρχουσες επιστημονικές γνώσεις, ότι το αίτημα για παρατεταμένη FDP παρέχει ισότιμο επίπεδο ασφάλειας.

OPS 1.1110

Ανάπαυση

1. Ελάχιστη ανάπαυση
 - 1.1. Η ελάχιστη περίοδος ανάπαυσης που πρέπει να παρέχεται πριν αναληφθεί περίοδος πτητικής υπηρεσίας που αρχίζει στην έδρα βάσης είναι τουλάχιστον ίση με την προηγούμενη περίοδο υπηρεσίας, και πάντως όχι μικρότερη των 12 ωρών.
 - 1.2. Η ελάχιστη περίοδος ανάπαυσης που πρέπει να παρέχεται προτού αναληφθεί περίοδος πτητικής υπηρεσίας που αρχίζει εκτός έδρας βάσης είναι τουλάχιστον ίση με την προηγούμενη περίοδο υπηρεσίας, και πάντως όχι μικρότερη των 10 ωρών, ανάλογα με το ποια είναι μεγαλύτερη σε περίπτωση ελάχιστης ανάπαυσης εκτός έδρας βάσης, ο αερομεταφορέας οφείλει να παράσχει δυνατότητα οκτάωρου ύπνου, λαμβανομένων δεόντως υπόψη του ταξιδιού και των λοιπών φυσιολογικών αναγκών.
 - 1.3. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι επιπτώσεις επί των μελών του πληρώματος από τις διαφορές στις ωριαίες ατράκτους αντισταθμίζονται με συμπληρωματικό χρόνο ανάπαυσης, όπως ρυθμίζεται από την Αρχή με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 8.
 - 1.4.1. Με την επιφύλαξη των ανωτέρω παραγράφων 1.1 και 1.2 και των διατάξεων του άρθρου 8, η Αρχή μπορεί να επιτρέπει μειωμένες ρυθμίσεις ανάπαυσης.
 - 1.4.2. Κάθε αερομεταφορέας οφείλει να αποδεικνύει στην Αρχή, χρησιμοποιώντας την επιχειρησιακή πείρα και λαμβάνοντας υπόψη άλλους σχετικούς παράγοντες, όπως τις υπάρχουσες επιστημονικές γνώσεις, ότι το αίτημα για μειωμένες ρυθμίσεις ανάπαυσης παρέχει ισότιμο επίπεδο ασφαλείας.
2. Περίοδοι ανάπαυσης
 - 2.1. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η ελάχιστη παρεχόμενη περίοδος ανάπαυσης κατά τα ανωτέρω αυξάνεται περιοδικά σε μία εβδομαδιαία περίοδο ανάπαυσης, ήτοι περίοδο 36 ωρών, που περιλαμβάνει δύο τοπικές διανυκτερεύσεις, κατά τρόπο ώστε να μην μεσολαβούν πάνω από 168 ώρες μεταξύ του τέλους μιας εβδομαδιαίας περιόδου ανάπαυσης και της έναρξης της επόμενης περιόδου ανάπαυσης. Ως εξαίρεση από την OPS 1.1095 σημείο 1.9, η Αρχή μπορεί να αποφασίσει ότι η δεύτερη από αυτές τις τοπικές διανυκτερεύσεις μπορεί να αρχίζει από ώρα 20:00 εάν η εβδομαδιαία περίοδος ανάπαυσης είναι διάρκειας τουλάχιστον 40 ωρών.

OPS 1.1115

Παράταση της περιόδου πτητικής υπηρεσίας λόγω δοκιμής εν πτήσει

1. Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 8 και υπό τον όρο ότι κάθε αερομεταφορέας αποδεικνύει στην Αρχή, χρησιμοποιώντας την επιχειρησιακή πείρα και λαμβάνοντας υπόψη άλλους σχετικούς παράγοντες, όπως τις υπάρχουσες επιστημονικές γνώσεις, ότι το αίτημά του παρέχει ισότιμο επίπεδο ασφαλείας:
 - 1.1. Αύξηση πληρώματος πτήσης

η Αρχή καθορίζει τις απαιτήσεις που διέπουν την αύξηση του βασικού πληρώματος πτήσης προκειμένου να παραταθεί η περίοδος πτητικής υπηρεσίας πέραν των ορίων κατά το OPS 1.1105.
 - 1.2. Πλήρωμα θαλάμου επιβατών

η Αρχή καθορίζει τις απαιτήσεις σε συνάρτηση με την εκ του νόμου ελάχιστη διάρκεια της εν πτήσει ανάπαυσης των μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών, όποτε η FDP υπερβαίνει τα όρια του OPS 1.1105.

OPS 1.1120

Απρόβλεπτες περιστάσεις κατά τη διάρκεια της πραγματικής πτητικής λειτουργίας — Διακριτική ευχέρεια του κυβερνήτη

1. Λαμβανομένης υπόψη της ανάγκης προσεκτικού ελέγχου των εν λόγω υπονοουμένων περιστάσεων, κατά τη διάρκεια της πραγματικής πτητικής λειτουργίας, η οποία αρχίζει τη στιγμή προσέλευσης, μπορούν να τροποποιηθούν, εφόσον συντρέχουν απρόβλεπτες περιστάσεις, τα όρια της περιόδου πτητικής υπηρεσίας, υπηρεσίας και ανάπαυσης που ορίζονται στο παρόν τμήμα. Οι οιοσδήποτε τροποποιήσεις πρέπει να είναι αποδεκτές από τον κυβερνήτη μετά από διαβούλευση μεταξύ όλων των λοιπών μελών του πληρώματος και πρέπει, εν πάση περιπτώσει, να συμμορφώνονται με τα κάτωθι:
 - 1.1. Η μέγιστη FDP κατά την OPS 1.1105 σημείο 1.3 δεν μπορεί να αυξηθεί άνω των δύο ωρών, εκτός εάν έχει αυξηθεί το πλήρωμα πτήσης, οπότε η μέγιστη περίοδος πτητικής υπηρεσίας μπορεί να αυξηθεί το πολύ κατά τρεις ώρες.

- 1.1.2. Εάν στον τελικό τομέα μιας FDP συντρέξουν απρόβλεπτες περιστάσεις μετά την απογείωση που θα προκαλέσουν υπέρβαση της επιτρεπόμενης αύξησης, η πτήση μπορεί να συνεχιστεί προς τον προγραμματισμένο ή εναλλακτικό προορισμό.
- 1.1.3. Στις περιπτώσεις αυτές, η περίοδος που ακολουθεί την FDP μπορεί να μειωθεί, αλλά ποτέ κάτω από την ελάχιστη περίοδο ανάπαυσης που ορίζεται στην OPS 1.1110 σημείο 1.2 του παρόντος τμήματος.
- 1.2. Ο κυβερνήτης δύναται, σε περίπτωση ειδικών περιστάσεων που ενδέχεται να προκαλέσουν έντονη κόπωση, και μετά από διαβούλευση μεταξύ των ενδιαφερομένων μελών του πληρώματος, να μειώσει τον πραγματικό χρόνο πτητικής υπηρεσίας ή/και να αυξήσει τον χρόνο ανάπαυσης, ούτως ώστε να εξαλείψει κάθε αρνητική επίπτωση επί της ασφάλειας της πτήσης.
- 1.3. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:
 - 1.3.1. ο κυβερνήτης υποβάλλει αναφορά στον αερομεταφορέα σε κάθε περίπτωση αύξησης της FDP με χρήση της διακριτικής ευχέρειάς του ή μείωσης της περιόδου ανάπαυσης κατά τη διάρκεια της πραγματικής πτητικής λειτουργίας· και
 - 1.3.2. στην περίπτωση που η αύξηση της FDP ή η μείωση της περιόδου ανάπαυσης υπερβαίνει τη μία ώρα, αντίγραφο της σχετικής αναφοράς, στην οποία ο αερομεταφορέας επισυνάπτει τις παρατηρήσεις του, διαβιβάζεται στην Αρχή το αργότερο 28 ημέρες μετά το περιστατικό.

OPS 1.1125

Επιφυλακή

1. Επιφυλακή στο αεροδρόμιο
 - 1.1. Ένα μέλος πληρώματος βρίσκεται σε επιφυλακή στο αεροδρόμιο από τη στιγμή της προσέλευσης στο σύνθηδες σημείο προσέλευσης μέχρι τη λήξη της κοινοποιημένης περιόδου επιφυλακής.
 - 1.2. Η επιφυλακή στο αεροδρόμιο συνυπολογίζεται πλήρως όσον αφορά τη συσσώρευση ωρών υπηρεσίας.
 - 1.3. Όταν την επιφυλακή στο αεροδρόμιο ακολουθεί αμέσως μετά μια πτητική υπηρεσία, η σχέση μεταξύ της εν λόγω επιφυλακής στο αεροδρόμιο και της ανάθεσης πτητικής υπηρεσίας καθορίζεται από την Αρχή. Στην περίπτωση αυτή, η επιφυλακή στο αεροδρόμιο προστίθεται στην περίοδο υπηρεσίας κατά την OPS 1.1110 στα σημεία 1.1 και 1.2 για τους σκοπούς του υπολογισμού του ελάχιστου χρόνου ανάπαυσης.
 - 1.4. Όταν η υπηρεσία επιφυλακής στο αεροδρόμιο δεν έχει ως αποτέλεσμα την ανάθεση πτητικής υπηρεσίας, πρέπει να ακολουθείται από τουλάχιστον μία περίοδο ανάπαυσης όπως ρυθμίζεται από την Αρχή.
 - 1.5. Ο αερομεταφορέας παρέχει στο μέλος του πληρώματος που βρίσκεται σε επιφυλακή στο αεροδρόμιο ένα ήσυχο και αναπαυτικό μέρος στο οποίο δεν έχει πρόσβαση το κοινό.
2. Άλλες μορφές επιφυλακής (συμπεριλαμβανομένης της επιφυλακής σε ξενοδοχείο)
 - 2.1. Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 8, όλες οι άλλες μορφές επιφυλακής ρυθμίζονται από την Αρχή, λαμβανομένων υπόψη των κατωτέρω:
 - 2.1.1. Για κάθε δραστηριότητα εκδίδονται φύλλα υπηρεσίας ή/και προηγείται κοινοποίηση.
 - 2.1.2. Η στιγμή έναρξης και λήξης της επιφυλακής ορίζεται και κοινοποιείται εκ των προτέρων.
 - 2.1.3. Προσδιορίζεται η μέγιστη διάρκεια κάθε επιφυλακής σε τόπο διαφορετικό από έναν οριζόμενο τόπο προσέλευσης.
 - 2.1.4. Λαμβάνοντας υπόψη τις εγκαταστάσεις που διατίθενται στο μέλος του πληρώματος για ανάπαυση και άλλους σχετικούς παράγοντες, θα προσδιορίζεται η σχέση μεταξύ της επιφυλακής και οιασδήποτε πτητικής υπηρεσίας που απορρέει από αυτήν.
 - 2.1.5. Καθορίζεται ο υπολογισμός του χρόνου επιφυλακής για τους στόχους των σωρευτικών ωρών υπηρεσίας.

OPS 1.1130

Διατροφή

Πρέπει να παρέχεται η δυνατότητα ενός γεύματος και ποτού, ούτως ώστε να αποφεύγεται κάθε επιζήμια επίπτωση επί της απόδοσης ενός μέλους πληρώματος, ιδίως όταν η FDP υπερβαίνει τις έξι ώρες.

OPS 1.1135

Ημερολόγια πτητικής υπηρεσίας, υπηρεσίας και περιόδου ανάπαυσης

1. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι περιλαμβάνονται στα ημερολόγια των μελών του πληρώματος:
 - α) οι χρόνοι λειτουργίας·
 - β) η αρχή, η διάρκεια και η λήξη κάθε περιόδου υπηρεσίας ή πτητικής υπηρεσίας·
 - γ) οι περίοδοι ανάπαυσης και οι μέρες που το μέλος πληρώματος είναι ελεύθερο πάσης υπηρεσίας·και ότι διατηρούνται ούτως ώστε να ικανοποιούνται οι απαιτήσεις του παρόντος τμήματος· αντίτυπα των αρχείων αυτών διατίθενται στα μέλη του πληρώματος κατόπιν αιτήματός τους.
2. Εάν τα αρχεία που τηρεί ο αερομεταφορέας δυνάμει της παραγράφου 1 δεν καλύπτουν όλες τις περιόδους πτητικής του υπηρεσίας, υπηρεσίας και ανάπαυσης, το οικείο μέλος του πληρώματος τηρεί ατομικό αρχείο ως προς:
 - α) τους χρόνους λειτουργίας·
 - β) την έναρξη, τη διάρκεια και τη λήξη κάθε περιόδου υπηρεσίας ή περιόδου πτητικής υπηρεσίας· και
 - γ) τις περιόδους ανάπαυσης και τις ημέρες που το μέλος πληρώματος είναι ελεύθερο πάσης υπηρεσίας.
3. Το μέλος του πληρώματος υποβάλλει το αρχείο του κατόπιν αιτήσεως οιοδήποτε αερομεταφορέα στον οποίο παρέχει τις υπηρεσίες του πριν από την έναρξη της περιόδου πτητικής υπηρεσίας.
4. Τα ημερολόγια διατηρούνται για τουλάχιστον 15 ημερολογιακούς μήνες από της ημερομηνίας της τελευταίας σχετικής εγγραφής ή για περισσότερο εφόσον απαιτείται από το εθνικό δίκαιο.
5. Επιπλέον, οι αερομεταφορείς διατηρούν χωριστά όλες τις εκδόσεις των κυβερνητών αεροσκάφους που βάσει της διακριτικής τους ευχέρειας παρέτειναν τις περιόδους πτητικής υπηρεσίας, παρέτειναν τις ώρες πτήσης και μείωσαν τις περιόδους ανάπαυσης για έξι τουλάχιστον μήνες μετά το περιστατικό.

ΤΜΗΜΑ ΙΗ

ΕΝΑΕΡΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

OPS 1.1150

Ορολογία

- α) Οι όροι που χρησιμοποιούνται στο παρόν τμήμα έχουν τις ακόλουθες έννοιες:
 1. Πίνακας αποδοχής. Έγγραφο το οποίο προορίζεται να συνδράμει στη διενέργεια ελέγχου της εξωτερικής εμφάνισης δεμάτων που περιέχουν επικίνδυνα εμπορεύματα και των συνοδευτικών εγγράφων τους, προκειμένου να καθορισθεί ότι πληρούνται όλες οι απαιτούμενες προϋποθέσεις.
 2. Αεροπλάνο μεταφοράς εμπορευμάτων. Οποιοδήποτε αεροπλάνο το οποίο μεταφέρει εμπορεύματα ή αγαθά, αλλά όχι επιβάτες. Στο πλαίσιο αυτό τα ακόλουθα πρόσωπα δεν νοούνται ως επιβάτες:
 - i) μέλος πληρώματος·
 - ii) υπάλληλος του αερομεταφορέα ο οποίος έχει λάβει σχετική άδεια επιβίβασης βάσει των οδηγιών που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας και επιβαίνει στο αεροπλάνο σύμφωνα με αυτές·
 - iii) εξουσιοδοτημένος εκπρόσωπος της Αρχής· ή
 - iv) πρόσωπο, τα καθήκοντα του οποίου έχουν σχέση με συγκεκριμένη φόρτωση εμπορευμάτων στο αεροπλάνο.
 3. Ατύχημα κατά τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων. Συμβάν που συνδέεται και σχετίζεται με τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων και έχει ως αποτέλεσμα θανατηφόρο ή σοβαρό τραυματισμό προσώπου ή μεγάλη ζημιά αγαθών.

4. Συμβάν κατά τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων. Συμβάν, με εξαίρεση το ατύχημα κατά τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων, που συνδέεται και σχετίζεται με τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων και το οποίο δεν λαμβάνει χώρα απαραίτητα εντός του αεροπλάνου, 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. Οποιοδήποτε συμβάν σχετίζεται με τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων, το οποίο θέτει σε σοβαρό κίνδυνο το αεροπλάνο ή τους επιβαίνοντες σε αυτό, θεωρείται ότι συνιστά, επίσης, συμβάν κατά τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων.
5. Έγγραφο μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων. Έγγραφο το οποίο καθορίζεται στις τεχνικές οδηγίες. Συμπληρώνεται από το πρόσωπο που παραδίδει επικίνδυνα εμπορεύματα προς εναέρια μεταφορά και περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με τα εν λόγω εμπορεύματα. Το έγγραφο φέρει υπογεγραμμένη δήλωση στην οποία σημειώνεται ότι τα επικίνδυνα εμπορεύματα περιγράφονται πλήρως και με ακρίβεια με τα ίδια ονόματα στις αποστολές εμπορευμάτων και τους αριθμούς των Ηνωμένων Εθνών/τους αριθμούς ταυτότητας και ότι έχουν ορθώς ταξινομηθεί, συσκευασθεί, σημανθεί και φέρουν ετικέτες, καθώς και ότι βρίσκονται σε κατάλληλη προς μεταφορά κατάσταση.
6. Εμπορευματοκιβώτιο μεταφοράς φορτίου. Το εμπορευματοκιβώτιο μεταφοράς φορτίων συνιστά αντικείμενο εξοπλισμού μεταφοράς ραδιενεργών υλικών, και είναι σχεδιασμένο για να διευκολύνει τη μεταφορά τέτοιων υλικών, συσκευασμένων ή μη, με έναν ή περισσότερους τρόπους μεταφοράς. (Σημείωση: βλέπε συσκευή μονάδας φορτίου όπου τα επικίνδυνα εμπορεύματα δεν συνιστούν ραδιενεργά υλικά.)
7. Αντιπρόσωπος επίγειας εξυπηρέτησης. Αντιπρόσωπος που εκτελεί για λογαριασμό του αερομεταφορέα μέρος ή το σύνολο των αποστολών του τελευταίου, συμπεριλαμβανομένης της παραλαβής, φόρτωσης, εκφόρτωσης, μεταφοράς ή άλλης διαδικασίας σχετικής με επιβάτες ή φορτία.
8. Αριθμός ταυτότητας. Προσωρινός αριθμός ταυτοποίησης επικινδύνου εμπορεύματος στο οποίο δεν έχει αποδοθεί αριθμός Ηνωμένων Εθνών.
9. Μαζική συσκευασία. Περικάλυμμα εγκλεισμού που χρησιμοποιείται από μεμονωμένο φορτωτή εμπορευμάτων και το οποίο προορίζεται να συμπεριλάβει ένα ή περισσότερα δέματα, προκειμένου να διαμορφωθεί ένα ενιαίο σύνολο προς διευκόλυνση της επίγειας εξυπηρέτησης και της αποθήκευσης. (Σημείωση: η συσκευή μονάδας φορτίου δεν περιλαμβάνεται στον ορισμό αυτό.)
10. Δέμα. Το πλήρες προϊόν της διαδικασίας συσκευασίας το οποίο αποτελείται από τη συσκευασία και το περιεχόμενό της, έτοιμο προς μεταφορά.
11. Συσκευασία. Δοχεία και οποιαδήποτε άλλα εξαρτήματα ή υλικά τα οποία είναι απαραίτητα προκειμένου να επιτελείται η λειτουργία συγκράτησης και να εξασφαλίζεται συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις συσκευασίας.
12. Ίδιο όνομα στις αποστολές εμπορευμάτων. Το όνομα που χρησιμοποιείται για την περιγραφή ενός ιδιαίτερου αντικειμένου ή ουσίας και το οποίο σημειώνεται σε όλα τα έγγραφα αποστολής εμπορευμάτων και τις ειδοποιήσεις, καθώς και στις συσκευασίες, εφόσον ισχύει.
13. Σοβαρός τραυματισμός. Τραυματισμός τον οποίο υφίσταται πρόσωπο κατά τη διάρκεια ατυχήματος και ο οποίος:
 - i) χρήζει νοσοκομειακής περίθαλψης για περισσότερες από 48 ώρες· το εν λόγω 48ωρο αρχίζει εντός επτά ημερών από την ημερομηνία που έλαβε χώρα ο τραυματισμός· ή
 - ii) έχει ως αποτέλεσμα κάταγμα οποιουδήποτε οστού (με εξαίρεση τα απλά κατάγματα δαχτύλων χεριού, δαχτύλων ποδιού ή μύτης)· ή
 - iii) συνεπάγεται ρήξεις που προκαλούν σοβαρή αιμορραγία, καθώς και βλάβες στα νεύρα, στους μυς ή στους τένοντες· ή
 - iv) συνεπάγεται τραυματισμό οποιουδήποτε εσωτερικού οργάνου· ή
 - v) συνεπάγεται εγκαύματα δευτέρου ή τρίτου βαθμού, ή οποιαδήποτε εγκαύματα που καλύπτουν περισσότερο από το 5 % της επιφάνειας του σώματος· ή
 - vi) συνεπάγεται επιβεβαιωμένη έκθεση σε μολυσματικές ουσίες ή επιβλαβή ακτινοβολία.
14. Κράτος προέλευσης. Η Αρχή στην επικράτεια της οποίας φορτώθηκαν αρχικά τα επικίνδυνα εμπορεύματα στο αεροπλάνο.
15. Τεχνικές οδηγίες. Η τελευταία ισχύουσα έκδοση των τεχνικών οδηγιών για την ασφαλή εναέρια μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων (έγγραφο 9284-AN/905), συμπεριλαμβανομένων του παραρτήματος και οποιασδήποτε προσθήκης, εγκεκριμένης και δημοσιευμένης κατόπιν απόφασης του διοικητικού συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας.
16. Τετραψήφιος αριθμός των Ηνωμένων Εθνών. Ο τετραψήφιος αριθμός που χορηγείται από την επιτροπή εμπειρογνομόνων των Ηνωμένων Εθνών για τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων, προκειμένου να προσδιορίζεται μια ουσία ή μια ειδική ομάδα ουσιών.
17. Συσκευή μονάδας φορτίου. Οποιοσδήποτε τύπος εμπορευματοκιβωτίου αεροπλάνου, παλέτας αεροπλάνου με δίχτυ, ή παλέτας αεροπλάνου με δίχτυ πάνω σε ημισφαιρική κατασκευή. (Σημείωση: η μαζική συσκευασία δεν καλύπτεται από τον ορισμό αυτό· για εμπορευματοκιβώτιο που περιέχει ραδιενεργά υλικά, βλέπε τον ορισμό του εμπορευματοκιβωτίου μεταφοράς φορτίου.)

OPS 1.1155

Έγκριση για μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων

Ο αερομεταφορέας δεν μεταφέρει επικίνδυνα εμπορεύματα χωρίς την έγκριση της Αρχής.

OPS 1.1160

Πεδίο εδαφικής εφαρμογής

- α) Ο αερομεταφορέας συμμορφώνεται με τις διατάξεις που περιέχονται στις τεχνικές οδηγίες σε κάθε περίπτωση μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων, ανεξάρτητα από το εάν η πτήση εκτελείται εξ ολοκλήρου ή εν μέρει, εντός ή εξ ολοκλήρου εκτός της επικράτειας κράτους.
- β) Αντικείμενα και ουσίες που σε διαφορετική περίπτωση θα κατατάσσονταν στα επικίνδυνα εμπορεύματα αποκλείονται από τις διατάξεις του παρόντος τμήματος, στο βαθμό που αυτό καθορίζεται στις τεχνικές οδηγίες, υπό την προϋπόθεση ότι:
1. απαιτείται να βρίσκονται πάνω στο αεροπλάνο σύμφωνα με τους ισχύοντες σχετικά κανονισμούς ή για επιχειρησιακούς λόγους·
 2. μεταφέρονται με τη μορφή υλικών τροφοδοσίας ή προμηθειών για την εξυπηρέτηση του θαλάμου επιβατών·
 3. μεταφέρονται για να χρησιμοποιηθούν κατά τη διάρκεια της πτήσης ως κτηνιατρικά βοηθήματα ή για ευθανασία ζώου·
 4. μεταφέρονται για να χρησιμοποιηθούν κατά τη διάρκεια της πτήσης ως ιατρικό βοήθημα ασθενούς, υπό την προϋπόθεση ότι:
 - i) οι φιάλες αερίου έχουν ειδικά κατασκευασθεί για να περιέχουν και να μεταφέρουν αυτό το συγκεκριμένο αέριο·
 - ii) τα φάρμακα και το λοιπό ιατρικό υλικό τελούν υπό τον έλεγχο εκπαιδευμένου προσωπικού για το χρονικό διάστημα που χρησιμοποιούνται εντός του αεροπλάνου·
 - iii) ο εξοπλισμός, ο οποίος περιλαμβάνει μπαταρίες με υγρά στοιχεία, φυλάσσεται και, εφόσον απαιτείται, ασφαρίζεται σε όρθια θέση για να αποφευχθεί διασκορπισμός του ηλεκτρολύτη· και
 - iv) πραγματοποιείται κατάλληλη πρόβλεψη προκειμένου να εναποθηκεύεται και να ασφαρίζεται ο εξοπλισμός κατά την απογείωση και την προσγείωση, καθώς και σε κάθε άλλη περίπτωση που αυτό κρίνεται απαραίτητο από τον κυβερνήτη για λόγους ασφαλείας· ή
 5. μεταφέρονται από επιβάτες ή μέλη πληρώματος.
- γ) Η μεταφορά στο αεροπλάνο αντικειμένων και ουσιών που προορίζονται για την αντικατάσταση των καθοριζομένων με το στοιχείο β) σημεία 1 και 2 ανωτέρω, πραγματοποιείται όπως καθορίζουν οι τεχνικές οδηγίες.

OPS 1.1165

Περιορισμοί στη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων

- α) Ο αερομεταφορέας λαμβάνει κάθε εύλογο μέτρο προκειμένου να εξασφαλίσει ότι αντικείμενα και ουσίες, οι οποίες προσδιορίζονται ειδικά με όνομα ή με γενική περιγραφή στις τεχνικές οδηγίες, και των οποίων η μεταφορά απαγορεύεται κάτω από οποιεσδήποτε συνθήκες, δεν μεταφέρονται από οποιοδήποτε αεροπλάνο.
- β) Ο αερομεταφορέας λαμβάνει κάθε εύλογο μέτρο προκειμένου να εξασφαλίσει ότι αντικείμενα και ουσίες ή άλλα εμπορεύματα, τα οποία βάσει των τεχνικών οδηγιών απαγορεύεται να μεταφερθούν κάτω από κανονικές συνθήκες, μεταφέρονται μόνον εφόσον:
1. εξαιρούνται από τα ενδιαφερόμενα κράτη βάσει των τεχνικών οδηγιών· ή
 2. οι τεχνικές οδηγίες μνημονεύουν ότι η μεταφορά τους είναι δυνατή κατόπιν έγκρισης που εκδίδεται από το κράτος προέλευσης.

OPS 1.1170

Ταξινόμηση

Ο αερομεταφορέας λαμβάνει κάθε εύλογο μέτρο προκειμένου να εξασφαλίσει ότι αντικείμενα και ουσίες ταξινομούνται ως επικίνδυνα εμπορεύματα όπως καθορίζεται στις τεχνικές οδηγίες.

OPS 1.1175

Συσκευασία

Ο αερομεταφορέας λαμβάνει κάθε εύλογο μέτρο για να εξασφαλίσει ότι τα επικίνδυνα εμπορεύματα συσκευάζονται όπως καθορίζεται στις τεχνικές οδηγίες.

OPS 1.1180

Τοποθέτηση ετικέτας και σήμανση

- α) Ο αερομεταφορέας λαμβάνει κάθε εύλογο μέτρο για να εξασφαλίσει ότι τα δέματα, οι μαζικές συσκευασίες και τα εμπορευματοκιβώτια μεταφοράς φορτίου φέρουν ετικέτες και σήμανση, όπως καθορίζεται στις τεχνικές οδηγίες.
- β) Εφόσον μεταφέρονται επικίνδυνα εμπορεύματα σε πτήση η οποία εκτελείται εξ ολοκλήρου ή εν μέρει εκτός της επικράτειας κράτους, η τοποθέτηση ετικέτας και η σήμανση πρέπει να πραγματοποιείται στην αγγλική γλώσσα, επιπλέον των άλλων ενδεχόμενων γλωσσικών απαιτήσεων.

OPS 1.1185

Έγγραφο μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τα επικίνδυνα εμπορεύματα συνοδεύονται από ένα έγγραφο μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων, εκτός αν καθορίζεται διαφορετικά στις τεχνικές οδηγίες.
- β) Εφόσον μεταφέρονται επικίνδυνα εμπορεύματα σε πτήση, η οποία εκτελείται εξ ολοκλήρου ή εν μέρει εκτός της επικράτειας κράτους, το έγγραφο μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων πρέπει να συντάσσεται στην αγγλική γλώσσα, επιπλέον των άλλων ενδεχόμενων γλωσσικών απαιτήσεων.

OPS 1.1195

Αποδοχή επικινδύνων εμπορευμάτων

- α) Ο αερομεταφορέας δεν αποδέχεται τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων εάν το δέμα, η μαζική συσκευασία ή το εμπορευματοκιβώτιο μεταφοράς φορτίου δεν έχει επιθεωρηθεί σύμφωνα με τις διαδικασίες αποδοχής που προβλέπονται στις τεχνικές οδηγίες.
- β) Ο αερομεταφορέας ή ο αντιπρόσωπός του επίγειας εξυπηρέτησης χρησιμοποιεί πίνακα αποδοχής. Ο πίνακας αποδοχής επιτρέπει τον έλεγχο όλων των σχετικών στοιχείων και έχει τέτοια μορφή ώστε να καθιστά δυνατή την καταχώριση των αποτελεσμάτων του πίνακα αποδοχής, με χειροκίνητα, μηχανικά ή ηλεκτρονικά μέσα.

OPS 1.1200

Επιθεώρηση για τη διαπίστωση ζημιάς, διαρροής ή μόλυνσης

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:
1. δέματα, μαζικές συσκευασίες και εμπορευματοκιβώτια μεταφοράς φορτίου επιθεωρούνται προκειμένου να διαπιστωθούν ίχνη διαρροής ή ζημιάς αμέσως πριν από τη φόρτωση σε αεροπλάνο ή σε συσκευή μονάδας φορτίου, όπως καθορίζεται στις τεχνικές οδηγίες·
 2. συσκευή μονάδας φορτίου δεν φορτώνεται σε αεροπλάνο, παρά μόνον εφόσον έχει επιθεωρηθεί, όπως απαιτούν οι τεχνικές οδηγίες, και δεν έχουν διαπιστωθεί ούτε ίχνη διαρροής από τα επικίνδυνα εμπορεύματα που περιέχονται σε αυτή, ούτε ζημία σε αυτά·
 3. δέματα, μαζικές συσκευασίες ή εμπορευματοκιβώτια μεταφοράς φορτίου που παρουσιάζουν διαρροή ή έχουν υποστεί ζημία δεν φορτώνονται στο αεροπλάνο·
 4. οποιοδήποτε δέμα με επικίνδυνα εμπορεύματα, το οποίο βρίσκεται στο αεροπλάνο και παρουσιάζει ενδείξεις ζημιάς ή διαρροής, είτε απομακρύνεται είτε γίνονται διευθετήσεις για την απομάκρυνσή του από αρμόδια αρχή ή οργανισμό. Στην περίπτωση αυτή, το υπόλοιπο της αποστολής ελέγχεται προκειμένου να εξασφαλισθεί ότι βρίσκεται στην αρμόζουσα για μεταφορά κατάσταση και ότι δεν έχει προκληθεί ζημία ή ρύπανση στο αεροπλάνο ή στο φορτίο του·
 5. δέματα, μαζικές συσκευασίες και εμπορευματοκιβώτια μεταφοράς φορτίου επιθεωρούνται προκειμένου να διαπιστωθούν σημάδια ζημιάς ή διαρροής κατά την εκφόρτωση από το αεροπλάνο ή από συσκευή μονάδας φορτίου και, εφόσον υπάρχει ένδειξη ζημιάς ή διαρροής, η περιοχή όπου είχαν στοιβαχθεί τα επικίνδυνα εμπορεύματα επιθεωρείται προκειμένου να διαπιστωθεί φθορά ή ρύπανση.

OPS 1.1205

Απομάκρυνση της ρύπανσης

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:
1. οποιαδήποτε ρύπανση γίνεται αντιληπτή ως αποτέλεσμα διαρροής ή φθοράς σε επικίνδυνα εμπορεύματα απομακρύνεται χωρίς καθυστέρηση·
 2. αεροπλάνο, το οποίο έχει υποστεί ρύπανση από ραδιενεργά υλικά, τίθεται πάραυτα εκτός λειτουργίας και δεν επανέρχεται σε αυτήν μέχρις ότου οι τιμές του επιπέδου ραδιενέργειας σε οποιαδήποτε προσιτή επιφάνεια, καθώς και η μη σταθερή ρύπανση μειωθούν σε επίπεδο κατώτερο από τις τιμές που καθορίζονται στις τεχνικές οδηγίες.

OPS 1.1210

Περιορισμοί φόρτωσης

- α) Θάλαμος επιβατών και θάλαμος διακυβέρνησης. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι δεν μεταφέρονται επικίνδυνα εμπορεύματα σε θάλαμο επιβατών αεροπλάνου ή σε θάλαμο διακυβέρνησης, εκτός εάν καθορίζεται διαφορετικά στις τεχνικές οδηγίες.
- β) Διαμερίσματα φορτίου. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η φόρτωση, ο διαχωρισμός, η στοιβασία και η ασφάλιση επικίνδυνων εμπορευμάτων στο αεροπλάνο πραγματοποιούνται βάσει των όσων καθορίζονται στις τεχνικές οδηγίες.
- γ) Επικίνδυνα εμπορεύματα που προορίζονται για μεταφορά μόνο με αεροπλάνο μεταφοράς φορτίου. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι δέματα με επικίνδυνα εμπορεύματα τα οποία φέρουν την ένδειξη "Μόνο Αεροσκάφος Μεταφοράς Φορτίου" μεταφέρονται στο αεροσκάφος μεταφοράς φορτίου και φορτώνονται βάσει των όσων καθορίζονται στις τεχνικές οδηγίες.

OPS 1.1215

Παροχή πληροφοριών

- α) Παροχή πληροφοριών στο προσωπικό εδάφους. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:
1. παρέχονται οι πληροφορίες που καθιστούν εφικτή την εκτέλεση των καθηκόντων του προσωπικού εδάφους όσον αφορά τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων, συμπεριλαμβανομένων και των ενεργειών στις οποίες πρέπει να προβεί σε περίπτωση συμβάντων και ατυχημάτων που αφορούν επικίνδυνα εμπορεύματα·
 2. κατά περίπτωση, οι πληροφορίες του στοιχείου α) σημείο 1, ανωτέρω, παρέχονται επίσης στον αντιπρόσωπό του επίγεια εξυπηρέτησης.
- β) Παροχή πληροφοριών σε επιβάτες και άλλα πρόσωπα.
1. ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι πληροφορίες παρέχονται, όπως απαιτούν οι τεχνικές οδηγίες, έτσι ώστε οι επιβάτες να είναι ενήμεροι σχετικά με τα είδη των εμπορευμάτων των οποίων η μεταφορά απαγορεύεται στο αεροπλάνο·
 2. ο αερομεταφορέας και, κατά περίπτωση, ο αντιπρόσωπός του επίγεια εξυπηρέτησης εξασφαλίζουν την παροχή πληροφοριών με τη μορφή ανακοινώσεων στα σημεία αποδοχής φορτίου σχετικά με τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων.
- γ) Παροχή πληροφοριών σε μέλη πληρώματος. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας παρέχει πληροφορίες οι οποίες καθιστούν εφικτή την εκτέλεση των καθηκόντων των μελών του πληρώματος σχετικά με τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων, συμπεριλαμβανομένων των ενεργειών στις οποίες πρέπει να προβούν σε περίπτωση που ανακύψει επείγουσα ανάγκη που αφορά επικίνδυνα εμπορεύματα.
- δ) Παροχή πληροφοριών στον κυβερνήτη. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι έχουν παρασχεθεί έγγραφες πληροφορίες στον κυβερνήτη, όπως καθορίζεται στις τεχνικές οδηγίες (βλπε πίνακα 1 του προσαρτήματος 1 της OPS 1.1605 για την περίοδο διατήρησης των εγγράφων).
- ε) Παροχή πληροφοριών σε περίπτωση αεροπορικού συμβάντος ή ατυχήματος:
1. ο αερομεταφορέας, το αεροπλάνο του οποίου εμπλέκεται σε αεροπορικό συμβάν, παρέχει, κατόπιν αίτησης, κάθε απαιτούμενη πληροφορία, προκειμένου να ελαχιστοποιηθούν οι κίνδυνοι που δημιουργούνται από οποιαδήποτε μεταφερόμενα επικίνδυνα εμπορεύματα·
 2. ο αερομεταφορέας, το αεροπλάνο του οποίου εμπλέκεται σε αεροπορικό ατύχημα, ενημερώνει το συντομότερο δυνατό την αρμόδια αρχή του κράτους στο οποίο έλαβε χώρα το αεροπορικό ατύχημα, σχετικά με οποιαδήποτε μεταφερόμενα επικίνδυνα εμπορεύματα.

OPS 1.1220

Προγράμματα εκπαίδευσης

- α) Ο αερομεταφορέας καταρτίζει και τηρεί προγράμματα εκπαίδευσης προσωπικού, όπως απαιτείται από τις τεχνικές οδηγίες, τα οποία εγκρίνονται από την Αρχή.
- β) Αερομεταφορείς οι οποίοι δεν διαθέτουν μόνιμη έγκριση για μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:
1. το προσωπικό, το οποίο απασχολείται στη διαχείριση γενικού φορτίου και αποσκευών έχει εκπαιδευτεί για να εκτελεί τα καθήκοντά του όσον αφορά επικίνδυνα εμπορεύματα. η εκπαίδευση αυτή πρέπει να καλύπτει τουλάχιστον τους τομείς που προσδιορίζονται στη στήλη 1 του πίνακα 1 και να είναι αρκετά διεξοδική ώστε να εξασφαλίζεται επίγνωση των κινδύνων που ενέχουν τα επικίνδυνα εμπορεύματα, του τρόπου αναγνώρισής τους, και των απαιτήσεων που ισχύουν για τη μεταφορά των εν λόγω εμπορευμάτων από τους επιβάτες· και
 2. ότι το ακόλουθο προσωπικό:
 - i) μέλη πληρώματος·
 - ii) προσωπικό επίγειας εξυπηρέτησης επιβατών· και
 - iii) προσωπικό ασφαλείας το οποίο απασχολείται από τον αερομεταφορέα και το οποίο είναι επιφορτισμένο με τον εξονυχιστικό έλεγχο των επιβατών και των αποσκευών τους,
 έχει λάβει εκπαίδευση η οποία, ως ελάχιστη απαίτηση, πρέπει να καλύπτει τους τομείς που προσδιορίζονται στη στήλη 2 του πίνακα 1 και να εμβαθύνει σε τέτοιο βαθμό ώστε να εξασφαλίζεται ότι έχει επίγνωση των κινδύνων που ενέχουν τα επικίνδυνα εμπορεύματα και ότι είναι σε θέση να τα αναγνωρίζει, καθώς και ότι γνωρίζει τις απαιτήσεις που ισχύουν για τη μεταφορά των εν λόγω εμπορευμάτων από τους επιβάτες.

Πίνακας 1

Τομείς εκπαίδευσης	1	2
Γενική φιλοσοφία	X	X
Περιορισμοί στην εναέρια μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων		X
Σήμανση και τοποθέτηση ετικέτας σε δέμα	X	X
Επικίνδυνα εμπορεύματα στις αποσκευές επιβατών	X	X
Διαδικασίες επείγουσας ανάγκης	X	X

Σημείωση: Η ένδειξη "X" υποδεικνύει τον τομέα που πρέπει να καλύπτεται.

- γ) Αερομεταφορείς οι οποίοι διαθέτουν μόνιμη έγκριση να μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:
1. το προσωπικό, το οποίο φέρει την ευθύνη για την αποδοχή επικινδύνων εμπορευμάτων, έχει εκπαιδευτεί και διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα για την εκτέλεση των καθηκόντων του. Ως ελάχιστη απαίτηση, η εν λόγω εκπαίδευση πρέπει να καλύπτει τους τομείς που προσδιορίζονται στη στήλη 1 του πίνακα 2 και να εμβαθύνει σε τέτοιο βαθμό, ώστε να εξασφαλίζεται ότι το προσωπικό μπορεί να λαμβάνει αποφάσεις σχετικά με την αποδοχή ή άρνηση εναέριας μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων·
 2. το προσωπικό, το οποίο ασχολείται με την επίγεια εξυπηρέτηση, την εναποθήκευση και τη φόρτωση επικινδύνων εμπορευμάτων, έχει λάβει εκπαίδευση που το καθιστά ικανό να εκτελεί τα καθήκοντά του όσον αφορά επικίνδυνα εμπορεύματα. Ως ελάχιστη απαίτηση, η εν λόγω εκπαίδευση πρέπει να καλύπτει τους τομείς που προσδιορίζονται στη στήλη 2 του πίνακα 2 και να εμβαθύνει σε τέτοιο βαθμό, ώστε να εξασφαλίζεται ότι το εν λόγω προσωπικό έχει επίγνωση των κινδύνων που ενέχουν τα επικίνδυνα εμπορεύματα, ότι είναι σε θέση να αναγνωρίζει τέτοιου είδους εμπορεύματα, καθώς και ότι γνωρίζει τη μέθοδο χειρισμού και φόρτωσης αυτών·
 3. το προσωπικό, το οποίο φέρει την ευθύνη για τη διαχείριση γενικού φορτίου και αποσκευών, έχει λάβει εκπαίδευση που το καθιστά ικανό να εκτελεί τα καθήκοντά του όσον αφορά επικίνδυνα εμπορεύματα. Η εκπαίδευση αυτή πρέπει να καλύπτει τουλάχιστον τους τομείς που προσδιορίζονται στη στήλη 3 του πίνακα 2 και να είναι αρκετά διεξοδική ώστε να εξασφαλίζεται επίγνωση των κινδύνων που ενέχουν τα επικίνδυνα εμπορεύματα, του τρόπου αναγνώρισής τους και των απαιτήσεων που ισχύουν για τη μεταφορά των εν λόγω εμπορευμάτων από τους επιβάτες·

4. τα μέλη του πληρώματος πτήσης έχουν λάβει εκπαίδευση η οποία, ως ελάχιστη απαίτηση, πρέπει να καλύπτει τους τομείς που προσδιορίζονται στη στήλη 4 του πίνακα 2. Η εκπαίδευση πρέπει να εμβαθύνει σε τέτοιο βαθμό, ώστε να εξασφαλίζεται ότι το εν λόγω προσωπικό έχει επίγνωση των κινδύνων που ενέχουν τα επικίνδυνα εμπορεύματα και ότι γνωρίζει τη μέθοδο με την οποία τα εν λόγω εμπορεύματα πρέπει να μεταφέρονται στο αεροπλάνο· και ότι
5. το ακόλουθο προσωπικό:
- i) προσωπικό επίγειας εξυπηρέτησης επιβατών·
 - ii) προσωπικό ασφαλείας που έχει προσληφθεί από τον αερομεταφορέα και το οποίο ασχολείται με τον εξονυχιστικό έλεγχο των επιβατών και των αποσκευών τους· και
 - iii) τα μέλη του πληρώματος που δεν είναι μέλη του πληρώματος πτήσης, έχουν λάβει εκπαίδευση η οποία, ως ελάχιστη απαίτηση, πρέπει να καλύπτει τους τομείς που προσδιορίζονται στη στήλη 5 του πίνακα 2. Η εκπαίδευση πρέπει να εμβαθύνει σε τέτοιο βαθμό, ώστε να εξασφαλίζεται ότι το εν λόγω προσωπικό έχει επίγνωση των κινδύνων που ενέχουν τα επικίνδυνα εμπορεύματα και ότι γνωρίζει τις απαιτήσεις που ισχύουν για τη μεταφορά των εν λόγω εμπορευμάτων από τους επιβάτες, ή γενικότερα, για τη μεταφορά τους στο αεροπλάνο.
- δ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι όλο το εκπαιδευόμενο προσωπικό υποβάλλεται σε δοκιμασία για να ελέγχεται ότι κατανοεί τις ευθύνες του.
- ε) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το σύνολο του προσωπικού, για το οποίο απαιτείται εκπαίδευση σχετικά με επικίνδυνα εμπορεύματα, υποβάλλεται σε επανεκπαίδευση κατά διαστήματα τα οποία δεν υπερβαίνουν τα δύο έτη.
- στ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τηρούνται αρχεία εκπαίδευσης σχετικά με επικίνδυνα εμπορεύματα για το σύνολο του εκπαιδευθέντος προσωπικού, σύμφωνα με το στοιχείο δ), ανωτέρω, και όπως απαιτείται από τις τεχνικές οδηγίες.
- ζ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το προσωπικό του εκπροσώπου του επίγειας εξυπηρέτησης εκπαιδεύεται σύμφωνα με τη σχετική στήλη του πίνακα 1 ή του πίνακα 2.

Πίνακας 2

Τομείς εκπαίδευσης	1	2	3	4	5
Γενική φιλοσοφία	X	X	X	X	X
Περιορισμοί στην εναέρια μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων	X	X		X	X
Ταξινόμηση επικινδύνων εμπορευμάτων	X				
Κατάλογος επικινδύνων εμπορευμάτων	X	X		X	
Γενικές απαιτήσεις συσκευασίας και οδηγίες συσκευασίας	X				
Προδιαγραφές και σήμανση συσκευασίας	X				
Σήμανση και τοποθέτηση ετικέτας σε δέμα	X	X	X	X	X
Έγγραφα από τον αποστολέα	X				
Αποδοχή επικινδύνων εμπορευμάτων, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης πίνακα ελέγχου	X				
Διαδικασίες αποθήκευσης και φόρτωσης	X	X	X	X	
Επιθεωρήσεις για ζημιές και διαρροή και διαδικασίες απολύμανσης	X	X			
Παροχή πληροφοριών στον κυβερνήτη	X	X		X	
Επικίνδυνα εμπορεύματα στις αποσκευές επιβατών	X	X	X	X	X
Διαδικασίες επείγουσας ανάγκης	X	X	X	X	X

Σημείωση: Η ένδειξη "x" υποδεικνύει τον τομέα που πρέπει να καλύπτεται.

OPS 1.1225

Αναφορές συμβάντος και ατυχήματος με επικίνδυνα εμπορεύματα

- α) Ο αερομεταφορέας αναφέρει στην Αρχή συμβάντα και ατυχήματα που σχετίζονται με επικίνδυνα εμπορεύματα. Η αρχική αναφορά αποστέλλεται εντός 72 ωρών από την επέλευση του γεγονότος, εκτός εάν εξαιρετικές περιστάσεις εμποδίζουν αυτή την ενέργεια.
- β) Ο αερομεταφορέας αναφέρει επίσης στην Αρχή αδήλωτα ή μη ορθώς δηλωθέντα επικίνδυνα εμπορεύματα που ανακαλύπτονται στις αποσκευές των επιβατών. Η αρχική αναφορά αποστέλλεται εντός 72 ωρών από την ανακάλυψη, εκτός εάν εξαιρετικές περιστάσεις εμποδίζουν αυτή την ενέργεια.

ΤΜΗΜΑ ΙΘ

ΑΣΦΑΛΕΙΑ

OPS 1.1235

Απαιτήσεις ασφαλείας

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι όλο το ενδεδειγμένο προσωπικό είναι εξοικειωμένο και πληροί τις σχετικές απαιτήσεις των εθνικών προγραμμάτων ασφαλείας του κράτους του αερομεταφορέα.

OPS 1.1240

Προγράμματα εκπαίδευσης

Ο αερομεταφορέας καθιερώνει, διατηρεί και εφαρμόζει εγκεκριμένα προγράμματα εκπαίδευσης, τα οποία παρέχουν τη δυνατότητα στα μέλη πληρώματος του αερομεταφορέα να προβαίνουν στις κατάλληλες ενέργειες για την πρόληψη πράξεων παράνομων παρεμβάσεων όπως δολιοφθορά ή παράνομη κατάληψη αεροπλάνων και να ελαχιστοποιούν τις συνέπειες παρόμοιων συμβάντων εφόσον συμβούν. Το πρόγραμμα εκπαίδευσης πρέπει να είναι συμβατό προς το εθνικό πρόγραμμα ασφαλείας της Πολιτικής Αεροπορίας. Τα επιμέρους μέλη του πληρώματος πρέπει να έχουν γνώση και αρμοδιότητα όσον αφορά όλα τα σχετικά στοιχεία του προγράμματος εκπαίδευσης.

OPS 1.1245

Αναφορά πράξεων παράνομης παρέμβασης

Μετά από πράξη παράνομης παρέμβασης επί του αεροπλάνου, ο κυβερνήτης ή, εν απουσία του, ο αερομεταφορέας, υποβάλλει, το ταχύτερο δυνατό, αναφορά για την πράξη αυτή στην αρμόδια τοπική Αρχή και στην Αρχή στο κράτος του αερομεταφορέα.

OPS 1.1250

Πίνακας διαδικασίας έρευνας αεροπλάνου

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ώστε, στο αεροπλάνο, να υπάρχει πίνακας διαδικασιών που πρέπει να ακολουθούνται κατά την αναζήτηση βόμβας ή αυτοσχέδιου εκρηκτικού μηχανισμού (IED) σε περίπτωση που υπάρχουν υπόνοιες για δολιοφθορά, και για την αναζήτηση κρυμμένων όπλων, εκρηκτικών ή άλλων επικίνδυνων συσκευών στο αεροπλάνο όταν υπάρχει βάσιμη υπόνοια ότι ενδέχεται να υπήρξε παράνομη παρέμβαση στο αεροπλάνο. Ο πίνακας διαδικασιών συνοδεύεται από οδηγίες για τις κατάλληλες ενέργειες που πρέπει να αναλαμβάνονται εάν ανακαλυφθεί βόμβα ή ύποπτο αντικείμενο, καθώς και από πληροφορίες για το λιγότερο επικίνδυνο σημείο του συγκεκριμένου αεροπλάνου όπου μπορεί να τοποθετηθεί η βόμβα, εφόσον προβλέπεται από τον κάτοχο του πιστοποιητικού τύπου.

OPS 1.1255

Ασφάλεια θαλάμου πληρώματος πτήσης

- α) Σε όλα τα αεροπλάνα των οποίων ο θάλαμος πληρώματος πτήσης διαθέτει πόρτα, η πόρτα αυτή πρέπει να μπορεί να κλειδώνεται, πρέπει δε να προβλέπονται ή να καθιερώνονται μέσα ή διαδικασίες, αποδεκτά από την Αρχή, με τα οποία το πλήρωμα θαλάμου επιβατών μπορεί να ειδοποιεί το πλήρωμα πτήσης σε περίπτωση ύποπτης δραστηριότητας ή παραβιάσεων των κανόνων ασφαλείας στο θάλαμο επιβατών.

- β) Όλα τα αεροπλάνα που μεταφέρουν επιβάτες και έχουν μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 45 500 kg ή μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση άνω των 60 θέσεων πρέπει να διαθέτουν εγκεκριμένη πόρτα θαλάμου πληρώματος πτήσης η οποία να μπορεί να κλειδώνεται και να ξεκλειδώνεται από τη θέση του κάθε χειριστή και η οποία να είναι σχεδιασμένη κατά τρόπον ώστε να πληροί τις εφαρμοστέες αναδρομικές επιχειρησιακές απαιτήσεις πλοϊμότητας. Ο σχεδιασμός της πόρτας αυτής δεν πρέπει να εμποδίζει τις ενέργειες επείγουσας ανάγκης οι οποίες προβλέπονται στις εφαρμοστέες αναδρομικές επιχειρησιακές απαιτήσεις πλοϊμότητας.
- γ) Σε όλα τα αεροπλάνα που διαθέτουν πόρτα θαλάμου πληρώματος πτήσης σύμφωνα με το στοιχείο β):
1. η πόρτα αυτή πρέπει να είναι κλειστή πριν από την εκκίνηση των κινητήρων για την απογείωση και θα κλειδώνεται όταν απαιτείται από διαδικασία ασφαλείας ή από τον κυβερνήτη μέχρι το σβήσιμο των κινητήρων μετά την προσγείωση, εκτός από τις περιπτώσεις που κρίνεται αναγκαίο για την είσοδο ή την έξοδο εξουσιοδοτημένων προσώπων σύμφωνα με το εθνικό πρόγραμμα ασφαλείας της Πολιτικής Αεροπορίας·
 2. πρέπει να υπάρχουν μέσα για την παρακολούθηση, από τη θέση του κάθε χειριστή, του χώρου εκτός του θαλάμου του πληρώματος πτήσης στο βαθμό που απαιτείται για την αναγνώριση των προσώπων που ζητούν είσοδο στο θάλαμο του πληρώματος πτήσης και για την ανίχνευση ύποπτης συμπεριφοράς ή δυνητικής απειλής.»
-

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Στις 9 Μαρτίου 2006, στο πλαίσιο της διαδικασίας συναπόφασης (άρθρο 251 της Συνθήκης ΕΚ), το Συμβούλιο υιοθέτησε την κοινή θέση του σχετικά με την τροποποιημένη πρόταση της Επιτροπής για κανονισμό του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου για την εναρμόνιση τεχνικών κανόνων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας (EU-OPS).

Σκοπός της πρότασης είναι ιδίως η μεταφορά των μη δεσμευτικών JAR-OPS (Κοινοί κανόνες αεροπλοΐας — Πρότυπα πτητικής λειτουργίας) που θεσπίζονται από τον Σύνδεσμο Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας σε δεσμευτικό κοινοτικό δίκαιο. Ως εκ τούτου, ο προτεινόμενος κανονισμός αναφέρεται συχνά ως ο κανονισμός «EU-OPS».

Η αρχική πρόταση κανονισμού υποβλήθηκε τον Μάρτιο του 2000. Μετά την πρώτη ανάγνωση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο τον Ιανουάριο του 2001, και με βάση τις συζητήσεις που πραγματοποιήθηκαν στα όργανα του Συμβουλίου, η Επιτροπή υπέβαλε τροποποιημένη πρόταση τον Φεβρουάριο του 2002.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, εκτιμώντας ότι η ανωτέρω τροποποιημένη πρόταση διέφερε ουσιαστικά από την αρχική πρόταση της Επιτροπής, αποφάσισε να δώσει δεύτερη γνώμη σε πρώτη ανάγνωση. Κατόπιν προτάσεως του εισηγητή του κ. Brian Simpson, τον Σεπτέμβριο του 2002, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο υπέβαλε μία, αλλά ουσιαστική, τροπολογία σχετικά με τους «περιορισμούς χρόνου πτήσης».

Μετά από την υποβολή αυτής της τροπολογίας, και αφού ελήφθησαν υπόψη οι εργασίες που έγιναν από το Συμβούλιο και τα όργανά του σχετικά με τις διατάξεις για το «πλήρωμα θαλάμου επιβατών», η Επιτροπή υπέβαλε τον Φεβρουάριο 2004 μια αναθεωρημένη τροποποιημένη πρόταση για τον κανονισμό EU-OPS.

Κατά τη σύνοδό του στις 10 Δεκεμβρίου 2004, το Συμβούλιο (Μεταφορές, Τηλεπικοινωνίες, Ενέργεια) κατέληξε σε μερική πολιτική συμφωνία για την αναθεωρημένη τροποποιημένη πρόταση. Η εν λόγω μερική συμφωνία αφορούσε τόσο τα άρθρα όσο και το τμήμα ΙΕ (Πλήρωμα θαλάμου επιβατών) και το τμήμα ΙΖ (Περιορισμοί χρόνου πτήσης) του παραρτήματος ΙΙΙ.

Τον Ιούνιο του 2005, τα όργανα του Συμβουλίου κατέληξαν σε συμφωνία για το υπόλοιπο μέρος του παραρτήματος ΙΙΙ, συμπεριλαμβανομένων των τμημάτων Α έως ΙΔ καθώς επίσης και των τμημάτων ΙΣΤ, ΙΗ και ΙΘ.

Έπειτα από την αναθεώρηση του συνόλου του κειμένου από τους γλωσσομαθείς νομικούς, το Συμβούλιο ήταν σε θέση να υιοθετήσει την κοινή θέση του. Λαμβάνοντας αυτή τη θέση, το Συμβούλιο έλαβε δεόντως υπόψη του τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σε πρώτη ανάγνωση.

Το Συμβούλιο σημείωσε επίσης τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής.

II. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΘΕΣΗΣ**1. Γενικά**

Το Συμβούλιο ήταν σε θέση να συμφωνήσει για τα κύρια σημεία της πρότασης της Επιτροπής. Ωστόσο, για ορισμένα σημεία, το Συμβούλιο αποφάσισε να τροποποιήσει το κείμενο, προκειμένου ιδίως να το καταστήσει σαφέστερο, απλούστερο και πλέον κατανοητό.

Στα άρθρα, το Συμβούλιο πραγματοποίησε ορισμένες αλλαγές στις διατάξεις περί ευελιξίας στο άρθρο 8. Ειδικότερα, στην παράγραφο 4 αυτού του άρθρου το Συμβούλιο έχει διευρύνει τη δυνατότητα για τα κράτη μέλη να θεσπίζουν ή να διατηρούν διατάξεις σχετικά με ορισμένα πρότυπα πτητικής λειτουργίας (OPS) μέχρις ότου καθοριστούν κοινοτικοί κανόνες που να βασίζονται στις επιστημονικές γνώσεις και τις βέλτιστες πρακτικές.

Στο άρθρο 8α το Συμβούλιο αποφάσισε ότι οι διατάξεις του τμήματος ΙΖ (Περιορισμοί χρόνου πτήσης) και, εφόσον ενδείκνυται, του τμήματος ΙΕ (Πλήρωμα θαλάμου επιβατών) θα πρέπει να αξιολογούνται από επιστημονική και ιατρική άποψη εντός περιόδου τριών ετών από την έναρξη ισχύος του κανονισμού. Το Συμβούλιο αποφάσισε να αναθέσει στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) να εκτελέσει το έργο αυτό. Το Συμβούλιο αποφάσισε επίσης ότι ο EASA θα πρέπει να βοηθήσει την Επιτροπή ώστε να καταρτίσει προτάσεις για την τροποποίηση των εφαρμοστέων τεχνικών διατάξεων του τμήματος ΙΖ.

Το Συμβούλιο έκρινε ότι με δεδομένο τον χρόνο που απαιτείται για την προσαρμογή στους νέους τεχνικούς κανόνες, τα κράτη μέλη θα πρέπει να εφαρμόσουν το παράρτημα III εντός 18 μηνών μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού (και όχι εντός 6 μηνών μετά την έναρξη ισχύος όπως είχε προτείνει η Επιτροπή).

Στο παράρτημα III, το Συμβούλιο προέβη σε ορισμένες τροποποιήσεις προκειμένου το κείμενο να ευθυγραμμιστεί πλήρως προς την έκδοση των JAR-OPS 1 (όγδοη έκδοση) και ούτως ώστε το κείμενο που πρότεινε η Επιτροπή να γίνει σαφέστερο και πλέον ακριβές στη διατύπωσή του.

Το Συμβούλιο έχει επίγνωση του γεγονότος ότι, λόγω των τεχνικών προόδων, των μεταβαλλόμενων συνθηκών και του απαιτούμενου χρόνου για την οριστική διατύπωση του κειμένου μετά την πολιτική συμφωνία περί αυτού, το κείμενο του παραρτήματος III θα μπορούσε να βελτιωθεί σε ορισμένα σημεία κατά τη στιγμή της υιοθέτησης της κοινής θέσης. Επίσης, λαμβανομένου υπόψη του σημαντικού όγκου του κειμένου, υπάρχει ακόμη το ενδεχόμενο εσφαλμένης αναφοράς σε κάποιο σημείο του κειμένου. Ωστόσο, το Συμβούλιο έκρινε ότι το έργο σχετικά με το κείμενο αυτό έπρεπε κάποια στιγμή να οριστικοποιηθεί. Ως εκ τούτου, με ικανοποίηση το Συμβούλιο πληροφορήθηκε από την Επιτροπή ότι, το συντομότερο δυνατό μετά την έναρξη ισχύος του κανονισμού οι υπηρεσίες της Επιτροπής θα αρχίσουν εργασίες για την περαιτέρω βελτίωση και επικαιροποίηση του κειμένου στα πλαίσια της διαδικασίας των επιτροπών, και ότι στο πλαίσιο αυτό θα εξετάσει προσεκτικά της προτάσεις για τροποποίηση τις οποίες έχουν ήδη υποβάλει ορισμένα κράτη μέλη.

2. Τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου

Η γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 3ης Σεπτεμβρίου 2002 αφορούσε την προσθήκη στο κείμενο μιας ουσιαστικής τροπολογίας σχετικά με τους «περιορισμούς χρόνου πτήσης». Η Επιτροπή αποφάσισε να ενσωματώσει το κείμενο αυτής της τροπολογίας στην αναθεωρημένη τροποποιημένη πρότασή της, μολονότι σε μια ελαφρώς αναδιατυπωμένη μορφή. Το Συμβούλιο θα μπορούσε επίσης να συμφωνήσει επίσης με την τροπολογία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, αλλά αποφάσισε να προβεί σε μικρές αλλαγές στο κείμενο ώστε τούτο να ανταποκρίνεται καλύτερα στην σημερινή κοινωνική και οικονομική πραγματικότητα που αντιμετωπίζει ο τομέας της αεροπορίας και προκειμένου να αποσαφηνιστεί το νόημα ορισμένων διατάξεων.

III. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Το Συμβούλιο θεωρεί ότι το κείμενο της κοινής θέσης του είναι κατάλληλο και ισορροπημένο. Όσον αφορά την τροπολογία που πρότεινε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σε πρώτη ανάγνωση, το Συμβούλιο παρατηρεί ότι η τροπολογία αυτή έχει υιοθετηθεί πλήρως, με την επιφύλαξη ορισμένων ελάσσονος σημασίας αλλαγών. Κατά συνέπεια το Συμβούλιο θεωρεί ότι το κείμενο της κοινής θέσης του εξασφαλίζει ότι ο στόχος που επιδιώκεται με την τροπολογία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου έχει επιτευχθεί.

Το Συμβούλιο θα ενθαρρύνει το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο να δεχθεί το κείμενο της κοινής θέσης ως έχει, ούτως ώστε ο κανονισμός να μπορέσει να τεθεί σε ισχύ συντόμως. Στο πλαίσιο αυτό, όσον αφορά ειδικότερα το τμήμα IZ (Περιορισμοί χρόνου πτήσης) και, εφόσον ενδείκνυται, το τμήμα IΕ (Πλήρωμα θαλάμου επιβατών) του παραρτήματος III, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο καλείται να λάβει υπόψη του ότι τα τμήματα αυτά θα αποτελέσουν συντόμως αντικείμενο επιστημονικής και ιατρικής αξιολόγησης που πρόκειται να διεξαχθεί από τον EASA.
