



Περιεχόμενα

II Μη νομοθετικές πράξεις

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

- * Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/1387 της Επιτροπής, της 1ης Αυγούστου 2019, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 όσον αφορά τις απαιτήσεις για τους υπολογισμούς των επιδόσεων προσγείωσης αεροπλάνου, τα πρότυπα αξιολόγησης των συνθηκών στην επιφάνεια του διαδρόμου, την επικαιροποίηση ορισμένου είδους εξοπλισμού και των απαιτήσεων ασφάλειας αεροσκαφών, καθώς και τις λειτουργίες αεροσκαφών χωρίς την κατοχή έγκρισης πτητικών λειτουργιών μεγάλων αποστάσεων 1

II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2019/1387 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 1ης Αυγούστου 2019

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 όσον αφορά τις απαιτήσεις για τους υπολογισμούς των επιδόσεων προσγείωσης αεροπλάνου, τα πρότυπα αξιολόγησης των συνθηκών στην επιφάνεια του διαδρόμου, την επικαιροποίηση ορισμένου είδους εξοπλισμού και των απαιτήσεων ασφάλειας αεροσκαφών, καθώς και τις λειτουργίες αεροσκαφών χωρίς την κατοχή έγκρισης πτητικών λειτουργιών μεγάλων αποστάσεων

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

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

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής ⁽²⁾ ορίζει λεπτομερείς κανόνες όσον αφορά τα περιθώρια ασφαλείας για τις συνθήκες των επιδόσεων προσέγγισης και προσγείωσης, για πτήσεις δικινητήριων αεροπλάνων με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας, χωρίς την κατοχή έγκρισης πτητικών λειτουργιών μεγάλων αποστάσεων («ETOPS»), όπως επίσης ορίζει τεχνικές απαιτήσεις για τη διάθεση καταγραφέα πτήσης. Ο εν λόγω κανονισμός ορίζει επίσης λεπτομερείς κανόνες σχετικά με την ασφαλή θύρα του θαλάμου πληρώματος πτήσης για αεροπλάνα της κατηγορίας επιδόσεων Α με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση («MOPS») 19 θέσεων επιβατών.
- (2) Από αναφορές διερεύνησης ατυχημάτων προκύπτει ότι οι διάφορες μέθοδοι αξιολόγησης των συνθηκών στην επιφάνεια του διαδρόμου πριν από την προσγείωση και οι διάφορες μέθοδοι αναφοράς τους μετά την προσγείωση συμβάλλουν σημαντικά σε υπέρβαση των ορίων διαδρόμου, ιδίως όταν ο διάδρομος είναι υγρός ή έχει επικαθίσεις. Τα ισχύοντα πρότυπα του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής για τους υπολογισμούς των επιδόσεων αεροπλάνου δεν καλύπτουν επαρκώς όλες τις συνθήκες στην επιφάνεια υγρών διαδρόμων με επικαθίσεις όσον αφορά τη μέθοδο που χρησιμοποιείται για την αξιολόγηση και την αναφορά των συνθηκών στην επιφάνεια του διαδρόμου.
- (3) Εν προκειμένω, ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας («ΔΟΠΑ») τροποποίησε ορισμένα πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές («SARP») στα παραρτήματα 6, 8, 14 και 15 της σύμβασης περί διεθνούς πολιτικής αεροπορίας («σύμβαση του Σικάγου») και έχει συντάξει εκτενές συνοδευτικό υλικό καθοδήγησης. Σκοπός των εν λόγω εγγράφων είναι η καθιέρωση ενός διεθνώς εναρμονισμένου υποδείγματος υποβολής αναφοράς για τις συνθήκες στην επιφάνεια του διαδρόμου, η καθιέρωση των προτύπων αξιοπλοίας που είναι αναγκαία για την αξιολόγηση της απόστασης προσγείωσης αεροπλάνων, καθώς και η καθιέρωση επιχειρησιακών διατάξεων για τον υπολογισμό των επιδόσεων προσγείωσης και την υποβολή αναφορών σχετικά με τις συνθήκες στην επιφάνεια του διαδρόμου.
- (4) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 θα πρέπει, συνεπώς, να τροποποιηθεί ώστε να ενσωματωθούν οι συστάσεις ασφαλείας που εκδίδουν οι αρχές διερεύνησης και να τεθούν σε εφαρμογή τα σχετικά πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές (SARP) του ΔΟΠΑ. Για να τηρηθούν οι συστάσεις του ΔΟΠΑ, οι τροποποιημένες απαιτήσεις θα πρέπει να αρχίσουν να ισχύουν το αργότερο την 5η Νοεμβρίου 2020.

⁽¹⁾ ΕΕ L 212 της 22.8.2018, σ. 1.

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

- (5) Πέραν αυτού, σε άλλα ρυθμιστικά συστήματα αεροπλάνα ορισμένων κατηγοριών επιδόσεων (Α και Β) που εκτελούν λειτουργίες CAT (εμπορικής αερομεταφοράς) επιτρέπεται να προσγειώνονται εντός μειωμένης απόστασης προσγείωσης διαθέσιμης στον προβλεπόμενο διάδρομο, με την προϋπόθεση ότι έχουν λάβει προηγουμένως την έγκριση της αρμόδιας αρχής και ότι πληρούν ορισμένους όρους μετριασμού της διακινδύνευσης. Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 θα πρέπει να καθορίζει τους όρους υπό τους οποίους επιτρέπεται να εκτελούνται οι εν λόγω λειτουργίες και, παράλληλα, να διατηρείται αποδεκτό επίπεδο ασφάλειας. Το σχετικό διοικητικό έντυπο έγκρισης πτητικών λειτουργιών θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως ώστε να περιλαμβάνει τις εν λόγω λειτουργίες.
- (6) Από αναφορές διερεύνησης ατυχημάτων προκύπτει ότι, σε ορισμένες περιπτώσεις, η συνεχής καταγραφή από τους αποτυπωτές ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης («CVR») και τα αντίστοιχα συνδεδεμένα μικρόφωνα στον θάλαμο διακυβέρνησης μετά από διακοπή του κύριου συστήματος παραγωγής ισχύος θα μπορούσαν να παρέχουν χρήσιμες πληροφορίες. Συνεπώς, για να μετριαστούν οι επιπτώσεις οποιασδήποτε πιθανής διακοπής του κύριου συστήματος παραγωγής ισχύος, θα πρέπει να απαιτείται εναλλακτική παροχή ισχύος. Αυτό συμβαδίζει με το παράρτημα 6 μέρος I της σύμβασης του Σικάγου.
- (7) Για ορισμένες κατηγορίες ελαφρών αεροπλάνων και ελικοπτέρων που εκτελούν λειτουργίες CAT, με βάση τα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές (SARP) που εγκρίθηκαν πρόσφατα στο παράρτημα 6 της σύμβασης του Σικάγου, απαιτείται η διάθεση εξοπλισμού καταγραφής δεδομένων πτήσης εν πτήση. Πέραν αυτού, οι αρχές διερεύνησης της ασφάλειας απηύθυναν στον Οργανισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας («ο Οργανισμός») δώδεκα συστάσεις ασφάλειας που συνδέονται με την ανάγκη εξοπλισμού καταγραφής εν πτήση για τα ελαφρά αεροπλάνα και τα ελικόπτερα.
- (8) Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας και με βάση την αξιολόγηση διακινδύνευσης, η υποχρέωση εγκατάστασης καταγραφέα πτήσης σε νέα αεροσκάφη θα πρέπει να ανταποκρίνεται στο μέγεθος και στην πολυπλοκότητα των αεροσκαφών αυτών και στον τύπο πτητικής λειτουργίας. Συνεπώς, νεότευκτα ελαφρά αεροπλάνα και ελικόπτερα που χρησιμοποιούνται σε πτητικές λειτουργίες CAT ή σε εμπορικές ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες («SPO») θα πρέπει να είναι εξοπλισμένα με καταγραφείς πτήσης όταν πληρούν ορισμένα κριτήρια όσον αφορά το μέγιστο βάρος απογείωσης, τον τύπο πρόωσής τους ή το μέγιστο αριθμό θέσεων. Επιπλέον, οι απαιτήσεις σχετικά με τον χειρισμό (διατήρηση, παραγωγή, προστασία και χρήση) των καταγραφών καταγραφών πτήσης θα πρέπει να τροποποιηθούν ώστε να περιληφθούν οι τύποι καταγραφών πτήσης που εισάγονται λόγω των νέων απαιτήσεων για τη διάθεση καταγραφέα πτήσης.
- (9) Όσον αφορά την απαίτηση εξοπλισμού του θαλάμου πληρώματος πτήσης με ασφαλή θύρα, ο ΔΟΠΑ τροποποίησε τα SARP αλλάζοντας τα όρια μάζας τα οποία καθιστούν υποχρεωτική την ασφαλή θύρα του θαλάμου του πληρώματος πτήσης. Ως εκ τούτου, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως ώστε να διασφαλιστεί η εναρμόνιση των κανόνων των πτητικών λειτουργιών και οι ισότιμοι όροι ανταγωνισμού μεταξύ των αερομεταφορέων της Ένωσης και των τρίτων χωρών.
- (10) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 ορίζει κριτήρια επιλεξιμότητας (πιστοποιημένα μέγιστα όρια μάζας απογείωσης και επιχειρησιακής διαμόρφωσης των θέσεων επιβατών) για την εκτέλεση πτήσεων χωρίς έγκριση ETOPS με αεροπλάνα της κατηγορίας επιδόσεων Α σε διαδρομή που περιλαμβάνει σημείο σε απόσταση που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης από άνω των 60 λεπτών έως 120 λεπτών από κατάλληλο αεροδρόμιο με ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας. Αεροπλάνα κατηγορίας Α που πληρούν τα εν λόγω κριτήρια επιλεξιμότητας επιτρέπεται να λειτουργούν σε απόσταση που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης από 120 έως 180 λεπτών από κατάλληλο αεροδρόμιο, με την προϋπόθεση ότι έχουν λάβει έγκριση από την αρμόδια αρχή και ότι έχει χορηγηθεί στο αεροπλάνο έγκριση σχεδιασμού τύπου για τις εν λόγω πτητικές λειτουργίες.
- (11) Πολλοί κατασκευαστές αεροπλάνων έχουν ήδη σχεδιάσει ή σχεδιάζουν αεροπλάνα της κατηγορίας επιδόσεων Α που υπερβαίνουν αυτά τα κριτήρια επιλεξιμότητας για πτητικές λειτουργίες χωρίς ETOPS. Οι ισχύουσες διατάξεις στρεβλώνουν τον ανταγωνισμό μεταξύ των φορέων εκμετάλλευσης αεροταξί με αεροπλάνα που υπολείπονται των κριτηρίων αυτών. Καθώς κανένας άλλος μείζων ρυθμιστικός φορέας δεν έχει επιβάλει αντίστοιχα κριτήρια σε πτητικές λειτουργίες χωρίς ETOPS, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.
- (12) Όσον αφορά τον εξοπλισμό οξυγόνου πρώτων βοηθειών σε λειτουργίες CAT, με τις πρόσφατες τεχνολογικές εξελίξεις στον εν λόγω εξοπλισμό επιτυγχάνεται ισοδύναμο επίπεδο ασφάλειας και, ως εκ τούτου, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να επιτρέπεται η χρήση του εν λόγω εξοπλισμού.
- (13) Οι απαιτήσεις για τον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (MEL) του παραρτήματος III του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 δεν ισχύει για εγκεκριμένους εκπαιδευτικούς φορείς (ΕΦΕ) και, ως εκ τούτου, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να επιτρέπεται στις αρμόδιες αρχές να εκδίδουν έγκριση κατάρτισης MEL από ΕΦΕ.
- (14) Σε συνέχεια πρόσφατων τροποποιήσεων του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 της Επιτροπής^(?), ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να διορθωθούν οι παραπομπές στους δύο κανονισμούς.

(?) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 της Επιτροπής, της 26ης Νοεμβρίου 2014, 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 (ΕΕ L 362 της 17.12.2014, σ. 1).

- (15) Ο Οργανισμός κατάρτισε σχέδια εκτελεστικών κανόνων και τα υπέβαλε στην Επιτροπή με τη γνωμοδότηση αριθ. 02/2019 σύμφωνα με το άρθρο 75 παράγραφος 2 στοιχεία β) και γ) και το άρθρο 76 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139.
- (16) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 127 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Τροποποιήσεις στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012

- (1) το άρθρο 9αα αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 9αα

Απαιτήσεις για το πλήρωμα διακυβέρνησης πτήσεων ελέγχου της συντήρησης

Χειριστής που έχει ενεργήσει, πριν από τις 25 Σεπτεμβρίου 2019, ως κυβερνήτης πτήσης ελέγχου της συντήρησης σύμφωνα με τον ορισμό της SPO.SPEC.MCF.100 του παραρτήματος VIII, η οποία κατατάσσεται ως πτήση ελέγχου της συντήρησης επιπέδου A, λαμβάνει αναγνώριση συμμόρφωσης με την SPO.SPEC.MCF.115 στοιχείο α) σημείο 1 του εν λόγω παραρτήματος. Στην περίπτωση αυτή, ο φορέας εκμετάλλευσης διασφαλίζει ότι ο κυβερνήτης ενημερώνεται συνοπτικά για τυχόν διαπιστωθείσες διαφορές μεταξύ των πρακτικών λειτουργίας που είχαν καθορισθεί πριν από τις 25 Σεπτεμβρίου 2019 και των υποχρεώσεων που προβλέπονται στην ενότητα 5 τμήμα E του παραρτήματος VIII του παρόντος κανονισμού, καθώς και εκείνων που απορρέουν από τις σχετικές διαδικασίες που έχει ορίσει ο φορέας εκμετάλλευσης.»

- (2) τα παραρτήματα I, II, III, IV, V, VI, VII και VIII του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Ημερομηνία έναρξης ισχύος και εφαρμογής

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

Τα ακόλουθα σημεία του παραρτήματος εφαρμόζονται από τις 25 Σεπτεμβρίου 2019:

- σημείο (4) στοιχείο α),
- σημείο (6) στοιχείο β),
- σημείο (8) στοιχείο β).

Το κάτωθι στοιχεία του σημείου (4) του παραρτήματος εφαρμόζονται από την 5η Νοεμβρίου 2020:

- στοιχείο γ),
- στοιχείο δ),
- στοιχείο ε),
- στοιχείο στ),
- στοιχείο ζ),
- στοιχείο ιδ),
- στοιχείο ιζ).

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

Βρυξέλλες, 1η Αυγούστου 2019.

Για την Επιτροπή
Ο Πρόεδρος
Jean-Claude JUNCKER

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

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

(1) το παράρτημα I (Ορισμοί των όρων που χρησιμοποιούνται στα παραρτήματα II έως VIII) τροποποιείται ως εξής:

α) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο (22α):

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

β) το σημείο (25) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

γ) το σημείο (32) απαλείφεται·

δ) το σημείο (42) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

ε) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο (49β):

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

στ) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο (49γ):

«(49γ) “καταγραφέας πτήσης”, κάθε τύπου συσκευή καταγραφής εγκατεστημένη στο αεροσκάφος για να διευκολυνθεί η διερεύνηση ασφαλείας ατυχήματος ή συμβάντος»·

ζ) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο (70α):

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

η) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο (103γ):

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

θ) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο (107α):

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

ι) το σημείο (128) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

(2) στο παράρτημα II (Μέρος-ARO), το προσάρτημα II αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Προσάρτημα II

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

Υπεράκτιες πτητικές λειτουργίες ελικοπτήρου	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Εκπαίδευση πληρωμάτων θαλάμου επιβατών ⁽¹⁹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Έκδοση βεβαίωσης επαγγελματικής επάρκειας πληρώματος θαλάμου επιβατών ⁽²⁰⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Χρήση των εφαρμογών EFB τύπου B	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(21)	
Διαρκής αξιοπλοία	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(22)	
Λοιπές ⁽²³⁾				

(1) Αριθμός τηλεφώνου και τηλεμοιοτυπικού της αρμόδιας αρχής, συμπεριλαμβανομένου και του κωδικού της χώρας. Σημειώνεται η διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, εάν υπάρχει.

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

(3) Αναφέρονται η καταχωρισμένη επωνυμία και η εμπορική επωνυμία του αερομεταφορέα, εάν είναι διαφορετική. Συμπληρώστε γραφοντας "Dba" ("Δραστηριοποιείται με την εμπορική επωνυμία") πριν από την εμπορική επωνυμία.

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

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

(6) Τα σήματα νηολόγησης παρατίθενται είτε στις προδιαγραφές πτητικών λειτουργιών είτε στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας. Στη δεύτερη περίπτωση, στις σχετικές προδιαγραφές πτητικών λειτουργιών πρέπει να γίνεται παραπομπή στη σχετική σελίδα του τεχνικού εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας. Εάν δεν ισχύουν όλες οι ειδικές εγκρίσεις για το μοντέλο αεροσκάφους, τα σήματα νηολόγησης του αεροσκάφους επιτρέπεται να σημειωθούν στη στήλη των παρατηρήσεων για τη σχετική ειδική έγκριση.

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

(8) Αναφέρονται οι γεωγραφικές περιοχές εξουσιοδοτημένης πτητικής λειτουργίας (με γεωγραφικές συντεταγμένες ή συγκεκριμένες διαδρομές, περιοχή πληροφοριών πτήσης ή εθνικά ή περιφερειακά σύνορα).

(9) Αναφέρονται οι εφαρμοστέοι ειδικοί περιορισμοί (π.χ. μόνο πτήσεις εξ όψεως, μόνο πτήσεις κατά τη διάρκεια της ημέρας κ.λπ.).

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

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

(12) Σημειώνεται η συγκεκριμένη ελάχιστη ορατή εμβέλεια ενόργανου διαδρόμου απογείωσης (RVR) σε μέτρα. Επιτρέπεται να χρησιμοποιηθεί μία σειρά ανά έγκριση εάν χορηγούνται διαφορετικές εγκρίσεις.

(13) Το τετραγωνίδιο "A/A (άνευ αντικειμένου)" επιτρέπεται να επιλεγεί μόνο εάν η μέγιστη οροφή του αεροσκάφους βρίσκεται κάτω από το επίπεδο πτήσης 290 (FL290).

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

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

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

(17) Διευκρινίζεται εάν η ειδική έγκριση αφορά μόνο ορισμένα άκρα διαδρόμων ή αεροδρόμια ή αμφότερα.

(18) Αναφορά του ιδιαίτερου συνδυασμού ατράκτου ή κινητήρα.

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

(20) Έγκριση έκδοσης βεβαίωσης επαγγελματικής επάρκειας πληρώματος θαλάμου επιβατών, όπως προβλέπεται στο παράρτημα V (Μέρος-CC) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011.

(21) Εισαγωγή του καταλόγου εφαρμογών EFB τύπου B μαζί με τα στοιχεία αναφοράς του υλισμικού EFB (για φορητές EFB). Ο κατάλογος παρατίθεται είτε στον κατάλογο προδιαγραφών πτητικών λειτουργιών είτε στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας. Στη δεύτερη περίπτωση, στις σχετικές προδιαγραφές πτητικών λειτουργιών πρέπει να γίνεται παραπομπή στη σχετική σελίδα του τεχνικού εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας.

(22) Ονοματεπώνυμο του προσώπου ή επωνυμία του φορέα που φέρει την ευθύνη να διασφαλίζει τη διατήρηση της διαρκούς αξιοπλοίας του αεροσκάφους και παραπομπή στον κανονισμό βάσει του οποίου απαιτούνται οι εργασίες, π.χ. παράρτημα I (Μέρος-M) τμήμα Z του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 της Επιτροπής.

(23) Εδώ επιτρέπεται η εισαγωγή άλλων εγκρίσεων ή δεδομένων, με χρήση μιας σειράς (ή ενός πεδίου με πολλές σειρές) ανά εξουσιοδότηση (π.χ. χειρισμοί βραχείας προσγείωσης, πτητικές λειτουργίες προσέγγισης με μεγάλη γωνία, μειωμένη απαιτούμενη απόσταση προσγείωσης, πτητικές λειτουργίες ελικοπτήρου προς ή από χώρο δημόσιου συμφέροντος, πτητικές λειτουργίες ελικοπτήρου επάνω από εχθρικό περιβάλλον ευρισκόμενο εκτός πυκνοκατοικημένης περιοχής, πτητικές λειτουργίες ελικοπτήρου χωρίς ικανότητα ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης, πτητικές λειτουργίες με αυξημένες γωνίες κλίσης, μέγιστη απόσταση από κατάλληλο αεροδρόμιο για δικινητήρια αεροπλάνα χωρίς έγκριση πτήσεων μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων-ETOPS).
ΕΝΤΥΠΟ 139 του EASA, έκδοση 6»

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

α) στην ORO.GEN.310 στοιχείο στ) το σημείο (3) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

β) η ORO.SEC.100 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ORO.SEC.100 Ασφάλεια θαλάμου πληρώματος πτήσης – αεροπλάνα

α) Σε αεροπλάνο του οποίου ο θάλαμος πληρώματος πτήσης είναι εξοπλισμένος με ασφαλή θύρα, αυτή η θύρα είναι ικανή να ασφαρίζεται, και προβλέπονται μέσα με τα οποία το πλήρωμα θαλάμου επιβατών μπορεί να ειδοποιήσει το πλήρωμα πτήσης σε περίπτωση ύποπτης δραστηριότητας ή παραβιάσεων της ασφάλειας στον θάλαμο επιβατών.

β) Όλα τα αεροπλάνα που μεταφέρουν επιβάτες και εκτελούν εμπορική μεταφορά επιβατών είναι εξοπλισμένα με εγκεκριμένη ασφαλή θύρα θαλάμου πληρώματος πτήσης, η οποία είναι ικανή να ασφαρίζεται και να απασφαρίζεται από τη θέση κάθε χειριστή και έχει σχεδιασθεί κατά τρόπο ώστε να πληροί τις εφαρμοστέες απαιτήσεις αξιοπιστίας, εφόσον αυτά τα αεροπλάνα υπάγονται σε μια από τις ακόλουθες κατηγορίες:

(1) αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) άνω των 54 500 kg·

(2) αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) άνω των 45 500 kg και μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση (MOPSC) άνω των 19 θέσεων επιβατών· ή

(3) αεροπλάνα με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση (MOPSC) άνω των 60 θέσεων επιβατών.

γ) Σε όλα τα αεροπλάνα που είναι εξοπλισμένα με ασφαλή θύρα θαλάμου πληρώματος πτήσης σύμφωνα με το στοιχείο β):

(1) αυτή η θύρα είναι κλειστή πριν από την εκκίνηση των κινητήρων για την απογείωση και ασφαρίζεται όταν απαιτείται από διαδικασίες ασφαλείας ή από τον κυβερνήτη μέχρι την κράτηση των κινητήρων μετά την προσγείωση, εκτός από τις περιπτώσεις που κρίνεται αναγκαίο για την είσοδο ή την έξοδο εξουσιοδοτημένων προσώπων σύμφωνα με τα εθνικά προγράμματα ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας·

(2) προβλέπονται μέσα για την παρακολούθηση από τη θέση του κάθε χειριστή όλου του χώρου της θύρας έξω από τον θάλαμο του πληρώματος πτήσης για την αναγνώριση των προσώπων που ζητούν είσοδο, και για την ανίχνευση ύποπτης συμπεριφοράς ή δυνητικής απειλής.»

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

α) η CAT.GEN.MPA.195 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«CAT.GEN.MPA.195 Χειρισμός των καταχωρίσεων καταγραφέα πτήσης: διατήρηση, προσκόμιση, προστασία και χρήση.

α) Μετά από ατύχημα, σοβαρό συμβάν ή περιστατικό που διαπίστωσε η αρχή διερεύνησης, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους διατηρεί τα αρχικά καταγεγραμμένα δεδομένα των καταγραφών πτήσης για διάστημα 60 ημερών ή άλλο διάστημα που επιβάλλεται από την αρχή διερεύνησης.

β) Ο φορέας εκμετάλλευσης διενεργεί επιχειρησιακούς ελέγχους και αξιολογήσεις των καταχωρίσεων, ώστε να εξασφαλιστεί η συνεχής λειτουργική ετοιμότητα των καταγραφών πτήσης που απαιτείται να προβλέπονται δυνάμει του παρόντος κανονισμού.

γ) Ο φορέας εκμετάλλευσης εξασφαλίζει τη διατήρηση των καταχωρίσεων των παραμέτρων πτήσης και των μηνυμάτων επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων που απαιτείται να καταγράφονται στους καταγραφείς πτήσης. Ωστόσο, για σκοπούς δοκιμής και συντήρησης των εν λόγω καταγραφών πτήσης, επιτρέπεται η διαγραφή έως 1 ώρας των παλαιότερων καταγεγραμμένων δεδομένων κατά τη στιγμή της δοκιμής.

δ) Ο φορέας εκμετάλλευσης τηρεί και διατηρεί επικαιροποιημένη τεκμηρίωση που περιέχει τις απαραίτητες πληροφορίες για τη μετατροπή των ανεπεξέργαστων δεδομένων πτήσης σε παραμέτρους πτήσης εκφραζόμενες σε τεχνικές μονάδες.

ε) Ο φορέας εκμετάλλευσης θέτει στη διάθεση κάθε καταχώριση του καταγραφέα πτήσης που έχει διατηρηθεί, αν έτσι ορίζει η αρμόδια αρχή.

στ) Με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 996/2010 και του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*):

(1) Εξαιρουμένης της διασφάλισης της λειτουργικής ετοιμότητας του καταγραφέα πτήσης, οι καταχωρίσεις ήχου καταγραφέα πτήσης δεν δημοσιοποιούνται ούτε χρησιμοποιούνται, εκτός εάν πληρούνται όλοι οι ακόλουθοι όροι:

i) διενεργείται διαδικασία χειρισμού των εν λόγω καταχωρίσεων ήχου και της μεταγραφής τους·

- ii) έχουν συναινέσει προηγουμένως όλα τα μέλη του πληρώματος και του προσωπικού συντήρησης·
 - iii) οι εν λόγω καταχωρίσεις ήχου χρησιμοποιούνται μόνο για τη διατήρηση ή τη βελτίωση της ασφάλειας.
- (1α) Κατά την επιθεώρηση των καταχωρίσεων ήχου του καταγραφέα πτήσης με σκοπό τη διασφάλιση της λειτουργικής ετοιμότητας του καταγραφέα πτήσης, ο φορέας εκμετάλλευσης μεριμνά για την προστασία των προσωπικών δεδομένων των εν λόγω καταχωρίσεων ήχου και βεβαιώνεται ότι δεν δημοσιοποιούνται ούτε χρησιμοποιούνται για σκοπούς άλλους από τη διασφάλιση της λειτουργικής ετοιμότητας του καταγραφέα πτήσης.
- (2) Οι παράμετροι πτήσης ή τα μηνύματα της ζεύξης δεδομένων ενός καταγραφέα πτήσης δεν χρησιμοποιούνται για σκοπούς άλλους από τη διερεύνηση ατυχήματος ή περιστατικού για το οποίο υφίσταται υποχρέωση αναφοράς, εκτός εάν οι εν λόγω καταχωρίσεις πληρούν κάποια από τις ακόλουθες προϋποθέσεις:
- i) χρησιμοποιούνται από τον φορέα εκμετάλλευσης μόνο για σκοπούς αξιοπλοΐας ή συντήρησης·
 - ii) είναι αποχαρακτηρισμένες·
 - iii) δημοσιοποιούνται με ασφαλείς διαδικασίες.
- (3) Εξαιρουμένης της διασφάλισης της λειτουργικής ετοιμότητας του καταγραφέα πτήσης, οι εικόνες από τον θάλαμο του πληρώματος πτήσης που καταγράφονται από καταγραφέα πτήσης δεν δημοσιοποιούνται ούτε χρησιμοποιούνται, εκτός εάν πληρούνται όλοι οι ακόλουθοι όροι:
- i) διενεργείται διαδικασία χειρισμού των εν λόγω καταχωρίσεων εικόνων·
 - ii) έχουν συναινέσει προηγουμένως όλα τα μέλη του πληρώματος και του προσωπικού συντήρησης·
 - iii) οι εν λόγω καταχωρίσεις εικόνων χρησιμοποιούνται μόνο για τη διατήρηση ή τη βελτίωση της ασφάλειας.
- (3α) Όταν οι εικόνες από τον θάλαμο του πληρώματος πτήσης που καταγράφονται από καταγραφέα πτήσης επιθεωρούνται για τη διασφάλιση της λειτουργικής ετοιμότητας του καταγραφέα πτήσης:
- i) οι εν λόγω εικόνες δεν δημοσιοποιούνται ούτε χρησιμοποιούνται για σκοπούς άλλους από τη διασφάλιση της λειτουργικής ετοιμότητας του καταγραφέα πτήσης·
 - ii) εάν στις εικόνες υπάρχει πιθανότητα να καταστούν ορατά μέρη του σώματος των μελών του πληρώματος, ο φορέας εκμετάλλευσης μεριμνά για την προστασία προσωπικών δεδομένων των εν λόγω εικόνων.

(*) Κανονισμός (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της οδηγίας 95/46/ΕΚ (Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων) (ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 1).»

β) η CAT.OP.MPA.140 τροποποιείται ως εξής:

— το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) Εκτός εάν έχει λάβει έγκριση από την αρμόδια αρχή σύμφωνα με το παράρτημα V, τμήμα ΣΤ (Μέρος-SpA), ο φορέας εκμετάλλευσης δεν χρησιμοποιεί δικινητήριο αεροπλάνο σε διαδρομή που περιλαμβάνει σημείο ευρισκόμενο σε απόσταση μεγαλύτερη από κατάλληλο αεροδρόμιο, υπό κανονικές συνθήκες και με νηνεμία, από την κατάλληλη απόσταση για τον συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου μεταξύ των κάτωθι:

- (1) για αεροπλάνα κατηγορίας επιδόσεων Α που διαθέτουν μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση (MOPSC) 20 ή περισσότερων θέσεων επιβατών, την απόσταση που καλύπτεται σε 60 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας (one-engine-inoperative/OEI), η οποία καθορίζεται σύμφωνα με το στοιχείο β)·
- (2) για αεροπλάνα κατηγορίας επιδόσεων Α που διαθέτουν μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση (MOPSC) έως 19 θέσεων επιβατών, την απόσταση που καλύπτεται σε 120 λεπτά ή, εάν εγκριθεί από την αρμόδια αρχή, έως 180 λεπτά για αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρα, με ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας (OEI), η οποία καθορίζεται σύμφωνα με το στοιχείο β)·
- (3) για αεροπλάνα κατηγορίας επιδόσεων Β ή Γ, όποια από τις δύο αποστάσεις είναι μικρότερη:
 - i) την απόσταση που καλύπτεται σε 120 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας, η οποία καθορίζεται σύμφωνα με το στοιχείο β)·
 - ii) 300 ναυτικά μίλια.»

— το στοιχείο δ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«δ) Για την απόκτηση της έγκρισης που αναφέρεται στο στοιχείο α) σημείο (2), ο φορέας εκμετάλλευσης παρέχει αποδεικτικά στοιχεία ότι:

- (1) έχουν καθιερωθεί διαδικασίες σχεδιασμού και προώθηση πτήσεων·

(2) έχουν καθιερωθεί ειδικές οδηγίες και διαδικασίες συντήρησης ώστε να εξασφαλίζονται τα επιδιωκόμενα επίπεδα διαρκούς αξιοπλοΐας και αξιοπιστίας του αεροπλάνου και των κινητήρων του, οι οποίες περιλαμβάνονται στο πρόγραμμα συντήρησης του αεροσκάφους του φορέα εκμετάλλευσης σύμφωνα με το παράρτημα I (Μέρος-Μ) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014, καθώς και όλα τα ακόλουθα:

- i) πρόγραμμα κατανάλωσης λιπαντικών κινητήρα·
- ii) πρόγραμμα παρακολούθησης της κατάστασης των κινητήρων·»

γ) η CAT.OP.MPA.300 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«CAT.OP.MPA.300 Συνθήκες προσέγγισης και προσγείωσης — αεροπλάνα

Πριν αρχίσει η προσέγγιση στο έδαφος, ο κυβερνήτης:

- α) βεβαιώνεται, σύμφωνα με τις πληροφορίες που διαθέτει, ότι ο καιρός στο αεροδρόμιο και η κατάσταση του διαδρόμου που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί δεν θα εμποδίσουν την ασφαλή προσέγγιση, προσγείωση ή αποτυχημένη προσέγγιση, με βάση τις πληροφορίες σχετικά με τις επιδόσεις που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας·
 - β) διενεργεί αξιολόγηση της απόστασης προσγείωσης σύμφωνα με την CAT.OP.MPA.303.»
- δ) εισάγεται η ακόλουθη CAT.OP.MPA.301:

«CAT.OP.MPA.301 Συνθήκες προσέγγισης και προσγείωσης — ελικόπτερα

Πριν αρχίσει η προσέγγιση προς το έδαφος, ο κυβερνήτης βεβαιώνεται ότι, σύμφωνα με τις πληροφορίες που διαθέτει, ο καιρός στο αεροδρόμιο και η κατάσταση του διαδρόμου και της περιοχής τελικής προσέγγισης και απογείωσης (FATO) που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί δεν εμποδίζουν την ασφαλή προσέγγιση, προσγείωση ή αποτυχημένη προσέγγιση, με βάση τις πληροφορίες σχετικά με τις επιδόσεις που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.»

ε) εισάγεται η ακόλουθη CAT.OP.MPA.303:

«CAT.OP.MPA.303 Εν πτήσει έλεγχος της απόστασης προσγείωσης κατά την ώρα άφιξης — αεροπλάνα

α) Η προσέγγιση προς το έδαφος συνεχίζεται μόνον εφόσον η διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης (LDA) στον σχετικό διάδρομο ισούται τουλάχιστον με το 115 % της απόστασης προσγείωσης κατά τον υπολογιζόμενο χρόνο προσγείωσης, η οποία προσδιορίζεται σύμφωνα με τις πληροφορίες επιδόσεων για την αξιολόγηση της απόστασης προσγείωσης κατά την ώρα άφιξης (LDTA), και η προσέγγιση προς το έδαφος διεξάγεται με αεροπλάνα κατηγορίας επιδόσεων Α που έχουν πιστοποιηθεί σύμφωνα με οποιαδήποτε από τις ακόλουθες προδιαγραφές πιστοποίησης, όπως επισημαίνεται στο πιστοποιητικό τύπου:

- (1) CS-25 ή ισοδύναμο έγγραφο·
- (2) CS-23 στο επίπεδο 4 με επίπεδο απόδοσης “υψηλή ταχύτητα” ή ισοδύναμο έγγραφο.

β) Για αεροπλάνα κατηγορίας επιδόσεων Α εκτός αυτών που αναφέρονται στο σημείο α), η προσέγγιση προς το έδαφος δεν συνεχίζεται, εξαιρουμένης οποιασδήποτε από τις ακόλουθες περιπτώσεις:

- (1) η διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης στον σχετικό διάδρομο ισούται τουλάχιστον με το 115 % της απόστασης προσγείωσης κατά τον υπολογιζόμενο χρόνο προσγείωσης, η οποία προσδιορίζεται σύμφωνα με τις πληροφορίες επιδόσεων για την αξιολόγηση της απόστασης προσγείωσης κατά την ώρα άφιξης·
- (2) εάν οι πληροφορίες επιδόσεων για την αξιολόγηση της απόστασης προσγείωσης κατά την ώρα άφιξης δεν είναι διαθέσιμες, η διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης στον σχετικό διάδρομο κατά τον υπολογιζόμενο χρόνο προσγείωσης ισούται τουλάχιστον με την απαιτούμενη απόσταση προσγείωσης, η οποία προσδιορίζεται σύμφωνα με την CAT.POL.A.230 ή την CAT.POL.A.235, κατά περίπτωση.

γ) Για αεροπλάνα κατηγορίας επιδόσεων Β, η προσέγγιση προς το έδαφος δεν συνεχίζεται, εξαιρουμένης οποιασδήποτε από τις ακόλουθες περιπτώσεις:

- (1) η διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης στον σχετικό διάδρομο ισούται τουλάχιστον με το 115 % της απόστασης προσγείωσης κατά τον υπολογιζόμενο χρόνο προσγείωσης, η οποία προσδιορίζεται σύμφωνα με τις πληροφορίες επιδόσεων για την αξιολόγηση της απόστασης προσγείωσης κατά την ώρα άφιξης·
- (2) εάν οι πληροφορίες επιδόσεων για την αξιολόγηση της απόστασης προσγείωσης κατά την ώρα άφιξης δεν είναι διαθέσιμες, η διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης στον σχετικό διάδρομο κατά τον υπολογιζόμενο χρόνο προσγείωσης ισούται τουλάχιστον με την απαιτούμενη απόσταση προσγείωσης, η οποία προσδιορίζεται σύμφωνα με την CAT.POL.A.330 ή την CAT.POL.A.335, κατά περίπτωση.

- δ) Για αεροπλάνα κατηγορίας επιδόσεων Γ, η προσέγγιση για προσγείωση δεν συνεχίζεται, εξαιρουμένης οποιασδήποτε από τις ακόλουθες περιπτώσεις:
- (1) η διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης στον σχετικό διάδρομο ισούται τουλάχιστον με το 115 % της απόστασης προσγείωσης κατά τον υπολογιζόμενο χρόνο προσγείωσης, η οποία προσδιορίζεται σύμφωνα με τις πληροφορίες επιδόσεων για την αξιολόγηση της απόστασης προσγείωσης κατά την ώρα άφιξης·
 - (2) εάν οι πληροφορίες επιδόσεων για την αξιολόγηση της απόστασης προσγείωσης κατά την ώρα άφιξης δεν είναι διαθέσιμες, η διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης στον σχετικό διάδρομο κατά τον υπολογιζόμενο χρόνο προσγείωσης ισούται τουλάχιστον με την απαιτούμενη απόσταση προσγείωσης, η οποία προσδιορίζεται σύμφωνα με την CAT.POL.A.430 ή την CAT.POL.A.435, κατά περίπτωση.
- ε) Οι πληροφορίες επιδόσεων για την αξιολόγηση της απόστασης προσγείωσης κατά την ώρα άφιξης βασίζονται σε εγκεκριμένα δεδομένα που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους. Όταν τα εγκεκριμένα δεδομένα που περιέχει το εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους είναι ανεπαρκή για την αξιολόγηση της απόστασης προσγείωσης κατά την ώρα άφιξης (LDTA), συμπληρώνονται με άλλα δεδομένα τα οποία είτε προσδιορίζονται σύμφωνα με τα εφαρμοστέα πρότυπα πιστοποίησης για αεροπλάνα, είτε προσδιορίζονται σύμφωνα με τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης (AMC) που έχει εκδώσει ο Οργανισμός.
- στ) Ο φορέας εκμετάλλευσης διευκρινίζει στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας τις πληροφορίες επιδόσεων για την αξιολόγηση της απόστασης προσγείωσης κατά την ώρα άφιξης και τις παραδοχές που έχουν γίνει εν προκειμένω, συμπεριλαμβανομένων άλλων δεδομένων που, σύμφωνα με το στοιχείο ε), μπορούν να χρησιμοποιούνται συμπληρωματικά των δεδομένων που περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους.»
- στ) εισάγεται η ακόλουθη CAT.OP.MPA.311:

«CAT.OP.MPA.311 Αναφορά σχετικά με τη δυνατότητα πέδησης διαδρόμου

Όποτε η δυνατότητα πέδησης διαδρόμου που συναντάται κατά την επαφή με τον διάδρομο δεν είναι τόσο καλή όσο αυτή που έχει αναφέρει ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου στην αναφορά κατάστασης διαδρόμου (RCR), ο κυβερνήτης ενημερώνει τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας (ATS) μέσω ειδικής εν πτήξει αναφοράς (AIREP) το συντομότερο δυνατόν.»

- ζ) στην CAT.POL.A.105, το στοιχείο δ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «δ) Κατά την αξιολόγηση των απαιτήσεων των εφαρμοστέων κεφαλαίων για την απογείωση, ο φορέας εκμετάλλευσης λαμβάνει υπόψη την ακρίβεια της χαρτογράφησης.»
- η) στην CAT.POL.A.105, το στοιχείο ε) απαλείφεται·
- θ) στην CAT.POL.A.215, τα στοιχεία β), γ) και δ) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:
- «β) Η βαθμίδα του καθαρού ίχνους πτήσης κατά τη διαδρομή είναι θετική τουλάχιστον σε ύψος 1 000 ft πάνω από έδαφος οποιασδήποτε μορφολογίας και από τυχόν εμπόδια καθ' όλη τη διαδρομή, και εντός απόστασης 9,3 km (5 ναυτικών μιλίων) εκατέρωθεν του προβλεπόμενου ίχνους.
- γ) Το καθαρό ίχνος πτήσης κατά τη διαδρομή καθιστά δυνατή τη συνέχιση της πτήσης του αεροπλάνου από το απόλυτο ύψος πλεύσης προς αεροδρόμιο όπου μπορεί να πραγματοποιηθεί προσγείωση με βάση την AT.POL.A.230 ή CAT.POL.A.235, κατά περίπτωση. Το καθαρό ίχνος πτήσης κατά τη διαδρομή είναι ελεύθερο εμποδίων κατακόρυφα, σε τουλάχιστον 2 000 ft, από έδαφος οποιασδήποτε μορφολογίας και από τυχόν εμπόδια, καθ' όλη τη διαδρομή, εντός απόστασης 9,3 km (5 ναυτικών μιλίων) εκατέρωθεν του προβλεπόμενου ίχνους, σύμφωνα με τα ακόλουθα:
- (1) ο κινητήρας θεωρείται ότι θα υποστεί βλάβη στο πλέον κρίσιμο σημείο της διαδρομής·
 - (2) συνυπολογίζεται η επίδραση των ανέμων στο ίχνος πτήσης·
 - (3) η απόρριψη καυσίμων επιτρέπεται εφόσον η εναπομείνουσα ποσότητα επαρκεί για την προσέγγιση στο αεροδρόμιο, στο οποίο θεωρείται ότι θα πραγματοποιηθεί η προσγείωση μετά από βλάβη κινητήρα, με τα απαιτούμενα εφεδρικά καύσιμα σύμφωνα με την CAT.OP.MPA.150, κατάλληλη για εναλλακτικό αεροδρόμιο, σε περίπτωση εφαρμογής ασφαλούς διαδικασίας·
 - (4) το αεροδρόμιο, στο οποίο θεωρείται ότι θα πραγματοποιηθεί η προσγείωση του αεροπλάνου μετά από βλάβη κινητήρα, πληροί τα ακόλουθα κριτήρια:
 - i) πληρούνται οι απαιτήσεις επιδόσεων που αντιστοιχούν στην αναμενόμενη μάζα προσγείωσης και·
 - ii) τα δελτία ή οι προγνώσεις καιρού, καθώς και οι αναφορές κατάστασης διαδρόμου δείχνουν ότι είναι δυνατή η πραγματοποίηση ασφαλούς προσγείωσης στον υπολογιζόμενο χρόνο προσγείωσης·
 - (5) εάν το εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους δεν περιλαμβάνει δεδομένα καθαρού ίχνους πτήσης κατά τη διαδρομή, το μέγιστο ίχνος πτήσης κατά τη διαδρομή με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας μειώνεται κατά βαθμίδα ανόδου 1,1 % για τα δικινητήρια αεροπλάνα, 1,4 % για τα τρικινητήρια αεροπλάνα και 1,6 % για τα τετρακινητήρια αεροπλάνα.
- δ) Ο φορέας εκμετάλλευσης αυξάνει τα περιθώρια εύρους που περιέχονται στα στοιχεία β) και γ) στα 18,5 km (10 ναυτικά μίλια), εφόσον η ακρίβεια πλοήγησης δεν πληροί τουλάχιστον την προδιαγραφή πλοήγησης RNAV 5.»

ι) η CAT.POL.A.220 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«CAT.POL.A.220 Κατά τη διαδρομή — αεροπλάνα με τρεις ή περισσότερους κινητήρες, δύο εκ των οποίων εκτός λειτουργίας

- α) Αεροπλάνο που έχει τρεις ή περισσότερους κινητήρες δεν απέχει από αεροδρόμιο όπου πληρούνται αναλόγως οι απαιτήσεις των CAT.POL.A.230 ή CAT.POL.A.235 στοιχείο α) για την αναμενόμενη μάζα προσγείωσης, σε οποιοδήποτε σημείο του προβλεπόμενου ίχνους περισσότερο από 90 λεπτά, με όλους τους κινητήρες να λειτουργούν με ισχύ ή ώση πλεύσης, κατά περίπτωση, υπό συνθήκες σταθερής θερμοκρασίας και νηνεμίας, εκτός εάν πληρούνται τα στοιχεία β) έως στ).
- β) Τα δεδομένα καθαρού ίχνους πτήσης με δύο κινητήρες εκτός λειτουργίας καθιστούν δυνατή τη συνέχιση της πτήσης του αεροπλάνου, στις αναμενόμενες καιρικές συνθήκες, από το σημείο που θεωρείται ότι οι δύο κινητήρες παρουσίασαν βλάβη ταυτόχρονα, έως αεροδρόμιο στο οποίο είναι δυνατή η προσγείωση και η πλήρης ακινητοποίηση, όταν εφαρμόζεται η προκαθορισμένη διαδικασία προσγείωσης με δύο κινητήρες εκτός λειτουργίας. Το καθαρό ίχνος πτήσης κατά τη διαδρομή είναι ελεύθερο εμποδίων κατακόρυφα, κατά τουλάχιστον 2 000 ft, από έδαφος οποιασδήποτε μορφολογίας και από εμπόδια, καθ' όλη τη διαδρομή, εντός απόστασης 9,3 km (5 ναυτικών μιλίων) εκατέρωθεν του προβλεπόμενου ίχνους. Σε απόλυτα ύψη και σε καιρικές συνθήκες που απαιτούν τη χρήση αντιπαγοτικών συστημάτων, λαμβάνεται υπόψη η επίδραση της χρήσης αυτών στα δεδομένα καθαρού ίχνους πτήσης κατά τη διαδρομή. Εάν η ακρίβεια πλοήγησης δεν συμμορφώνεται τουλάχιστον με την προδιαγραφή πλοήγησης RNAV 5, ο φορέας εκμετάλλευσης αυξάνει το καθορισμένο περιθώριο εύρους που προβλέπεται στη δεύτερη πρόταση έως τα 18,5 km (10 ναυτικά μίλια).
- γ) Οι δύο κινητήρες θεωρούνται ότι παρουσιάζουν βλάβη στο πλέον κρίσιμο σημείο του τμήματος της διαδρομής στο οποίο το αεροσκάφος λειτουργεί επί περισσότερο από 90 λεπτά με όλους τους κινητήρες να λειτουργούν με ισχύ ή ώση πλεύσης, κατά περίπτωση, υπό συνθήκες σταθερής θερμοκρασίας και νηνεμίας, μακριά από το αεροδρόμιο που αναφέρεται στο σημείο α).
- δ) Το καθαρό ίχνος πτήσης έχει θετική βαθμίδα στα 1 500 ft επάνω από το αεροδρόμιο στο οποίο θεωρείται ότι θα πραγματοποιηθεί η προσγείωση μετά τη βλάβη των δύο κινητήρων.
- ε) Η απόρριψη καυσίμων επιτρέπεται εφόσον η εναπομείνουσα ποσότητα επαρκεί για την προσέγγιση στο αεροδρόμιο με τα απαιτούμενα εφεδρικά καύσιμα που αναφέρονται στο σημείο στ), σε περίπτωση εφαρμογής ασφαλούς διαδικασίας.
- στ) Η αναμενόμενη μάζα του αεροπλάνου, στο σημείο όπου θεωρείται ότι υπέστησαν βλάβη οι δύο κινητήρες, δεν είναι μικρότερη από εκείνη που θα περιλάμβανε επαρκή καύσιμα για την προσέγγιση προς αεροδρόμιο στο οποίο θεωρείται ότι θα πραγματοποιηθεί η προσγείωση, και να αφιχθεί εκεί σε απόλυτο ύψος τουλάχιστον 450 m (1 500 ft) επάνω ακριβώς από την περιοχή προσγείωσης και στη συνέχεια να εκτελέσει οριζόντια πτήση 15 λεπτών, με ισχύ ή ώση πλεύσης, κατά περίπτωση.»

ια) η CAT.POL.A.230 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«CAT.POL.A.230 Προσγείωση — ξηροί διάδρομοι

- α) Η μάζα προσγείωσης του αεροπλάνου, η οποία προσδιορίζεται σύμφωνα με την CAT.POL.A.105 στοιχείο α) για τον υπολογιζόμενο χρόνο προσγείωσης στο αεροδρόμιο προορισμού και σε οποιοδήποτε εναλλακτικό αεροδρόμιο, καθιστά εφικτή την προσγείωση πλήρους ακινητοποίησης στα 50 ft πάνω από το κατώφλι:
- (1) για αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρες, εντός του 60 % της διαθέσιμης απόστασης προσγείωσης (LDA)·
 - (2) για αεροπλάνα με ελικοστροβιλοκινητήρες, εντός του 70 % της LDA·
 - (3) κατά παρέκκλιση από το στοιχείο α) σημεία (1) και (2), για αεροπλάνα που εγκρίνονται για πτητικές λειτουργίες μειωμένης απόστασης προσγείωσης δυνάμει της CAT.POL.A.255, εντός του 80 % της LDA.
- β) Για λειτουργίες προσέγγισης με μεγάλη γωνία, ο φορέας εκμετάλλευσης κάνει χρήση των δεδομένων απόστασης προσγείωσης με συντελεστή σύμφωνα με το στοιχείο α) σημεία (1) και (2), κατά περίπτωση, με βάση περιοριστικό ύψος διέλευσης κάτω των 60 ft, αλλά όχι μικρότερο των 35 ft, και συμμορφώνεται με την CAT.POL.A.245.
- γ) Για λειτουργίες βραχείας προσγείωσης, ο φορέας εκμετάλλευσης κάνει χρήση των δεδομένων απόστασης προσγείωσης με συντελεστή σύμφωνα με το στοιχείο α) σημεία (1) και (2), και συμμορφώνεται με την CAT.POL.A.250.
- δ) Κατά τον προσδιορισμό της μάζας προσγείωσης, ο φορέας εκμετάλλευσης λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα:
- (1) το 50 %, κατ' ανώτατο όριο, της συνιστώσας μετωπικού ανέμου ή τουλάχιστον το 150 % της συνιστώσας ούριου ανέμου·
 - (2) διορθώσεις όπως προβλέπονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους.

- ε) Για την προώθηση αεροπλάνου, το αεροπλάνο είτε:
- (1) προσγειώνεται με νηνεμία στον πλέον ευνοϊκό διάδρομο είτε
 - (2) προσγειώνεται στον διάδρομο που είναι πιθανότερο να χρησιμοποιηθεί, με βάση την πιθανή ταχύτητα και κατεύθυνση του ανέμου, τα χαρακτηριστικά επίγειας εξυπηρέτησης του αεροπλάνου και άλλες συνθήκες όπως βοηθήματα προσγείωσης και το έδαφος.
- στ) Εάν ο φορέας εκμετάλλευσης αδυνατεί να συμμορφωθεί προς τις διατάξεις του στοιχείου ε) σημείο (2) όσον αφορά το αεροδρόμιο προορισμού, το αεροπλάνο συνεχίζει την πορεία του εφόσον υποδειχθεί εναλλακτικό αεροδρόμιο που καθιστά δυνατή την πλήρη συμμόρφωση με ένα εκ των κατωτέρω:
- (1) τα στοιχεία α) έως δ), εάν ο διάδρομος στην υπολογιζόμενη ώρα άφιξης είναι ξηρός·
 - (2) την CAT.POL.A.235 στοιχεία α) έως δ), εφόσον ο διάδρομος στην υπολογιζόμενη ώρα άφιξης είναι υγρός ή με επικαθίσεις.»
- ιβ) η CAT.POL.A.235 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«CAT.POL.A.235 Προσγείωση — διάδρομοι υγροί και με επικαθίσεις

- α) Όταν τα σχετικά δελτία ή οι προγνώσεις καιρού, ή αμφότερα, δείχνουν ότι στην υπολογιζόμενη ώρα άφιξης ο διάδρομος ενδέχεται να είναι υγρός, η διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης (LDA) ισούται με μια από τις ακόλουθες αποστάσεις:
- (1) απόσταση προσγείωσης που προβλέπεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους για χρήση σε υγρό διάδρομο κατά τον χρόνο προώθησης, αλλά όχι μικρότερη από αυτή που απαιτείται στην CAT.POL.A.230 στοιχείο α) σημείο (1) ή (2), κατά περίπτωση·
 - (2) εάν δεν προβλέπεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους απόσταση προσγείωσης για χρήση σε υγρό διάδρομο κατά τον χρόνο προώθησης, απόσταση ίση τουλάχιστον με το 115 % της απαιτούμενης απόστασης προσγείωσης, η οποία προσδιορίζεται σύμφωνα με την CAT.POL.A.230 στοιχείο α) σημείο (1) ή (2), κατά περίπτωση·
 - (3) απόσταση προσγείωσης μικρότερη από την απαιτούμενη στο στοιχείο α) σημείο (2), αλλά όχι μικρότερη από αυτή που απαιτείται στην CAT.POL.A.230 στοιχείο α) σημείο (1) ή (2), κατά περίπτωση, εάν ο διάδρομος έχει συγκεκριμένα χαρακτηριστικά βελτίωσης της τριβής και το εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους περιλαμβάνει ειδικές πρόσθετες πληροφορίες για την απόσταση προσγείωσης στον εν λόγω τύπο διαδρόμου·
 - (4) κατά παρέκκλιση από το στοιχείο α) σημεία (1), (2) και (3), για τα αεροπλάνα που εγκρίνονται για πτητικές λειτουργίες μειωμένης απόστασης προσγείωσης δυνάμει της CAT.POL.A.255, η απόσταση προσγείωσης που προσδιορίζεται σύμφωνα με την CAT.POL.A.255 στοιχείο β) σημείο (2) περίπτωση ν) κριτήριο B.
- β) Όταν τα σχετικά δελτία ή οι προγνώσεις καιρού δείχνουν ότι στην υπολογιζόμενη ώρα άφιξης ο διάδρομος ενδέχεται να έχει επικαθίσεις, η διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης ισούται με μια από τις ακόλουθες αποστάσεις:
- (1) τουλάχιστον με την απόσταση προσγείωσης η οποία προσδιορίζεται σύμφωνα με το στοιχείο α), ή τουλάχιστον με το 115 % της απόστασης προσγείωσης η οποία προσδιορίζεται σύμφωνα με τα δεδομένα εγκεκριμένης απόστασης προσγείωσης σε διάδρομο με επικαθίσεις ή με βάση ισοδύναμα δεδομένα, ανάλογα ποια απόσταση είναι μεγαλύτερη·
 - (2) σε ειδικά προετοιμασμένο για τον χειμώνα διάδρομο, είναι δυνατή η χρήση απόστασης προσγείωσης μικρότερης από αυτήν που απαιτείται στο στοιχείο β) σημείο (1), όχι όμως μικρότερης από αυτή που απαιτείται από το στοιχείο α), εφόσον το εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους περιλαμβάνει ειδικές πρόσθετες πληροφορίες για τις αποστάσεις προσγείωσης σε διαδρόμους με επικαθίσεις. Η εν λόγω απόσταση προσγείωσης ισούται τουλάχιστον με το 115 % της απόστασης προσγείωσης που περιλαμβάνεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους.
- γ) Κατά παρέκκλιση από το στοιχείο β), η αύξηση του 15 % δεν χρειάζεται να εφαρμοστεί εφόσον περιλαμβάνεται ήδη στα δεδομένα εγκεκριμένης απόστασης προσγείωσης σε διάδρομο με επικαθίσεις ή με βάση ισοδύναμα δεδομένα.
- δ) Για τα στοιχεία α) και β), τα κριτήρια της CAT.POL.A.230 στοιχεία β), γ) και δ) εφαρμόζονται αναλόγως.
- ε) Για την προώθηση αεροπλάνου, το αεροπλάνο είτε:
- (1) προσγειώνεται με νηνεμία στον πλέον ευνοϊκό διάδρομο είτε
 - (2) προσγειώνεται στον διάδρομο που είναι πιθανότερο να χρησιμοποιηθεί, με βάση την πιθανή ταχύτητα και κατεύθυνση του ανέμου, τα χαρακτηριστικά επίγειας εξυπηρέτησης του αεροπλάνου και άλλες συνθήκες όπως βοηθήματα προσγείωσης και το έδαφος.
- στ) Εάν ο φορέας εκμετάλλευσης αδυνατεί να συμμορφωθεί προς τις διατάξεις του στοιχείου ε) σημείο (1) για το αεροδρόμιο προορισμού για το οποίο τα ενδεδειγμένα δελτία καιρού ή οι προγνώσεις καιρού δείχνουν ότι ο διάδρομος ενδέχεται να έχει επικαθίσεις κατά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης και στο οποίο η προσγείωση εξαρτάται από μια συγκεκριμένη συνιστώσα ανέμου, το αεροπλάνο μπορεί να συνεχίσει την πορεία του εάν υποδειχθούν δύο εναλλακτικά αεροδρόμια.

- ζ) Εάν ο φορέας εκμετάλλευσης αδυνατεί να συμμορφωθεί προς τις διατάξεις του στοιχείου ε) σημείο (2) για το αεροδρόμιο προορισμού όπου τα ενδεδειγμένα δελτία ή οι προγνώσεις καιρού δείχνουν ότι ο διάδρομος μπορεί να είναι υγρός ή να έχει επικαθίσεις κατά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης, το αεροπλάνο μπορεί να συνεχίσει την πορεία του μόνον εφόσον υποδειχθεί εναλλακτικό αεροδρόμιο.
- η) Για τα στοιχεία στ) και ζ), το/τα εναλλακτικό/ά αεροδρόμιο/-α που υποδεικνύονται επιτρέπουν τη συμμόρφωση με ένα από τα ακόλουθα:
- (1) την CAT.POL.A.230 στοιχεία α) έως δ), εάν ο διάδρομος στην υπολογιζόμενη ώρα άφιξης είναι ξηρός·
- (2) την CAT.POL.A.235 στοιχεία α) έως δ), εφόσον ο διάδρομος στην υπολογιζόμενη ώρα άφιξης είναι υγρός ή με επικαθίσεις.»
- ιγ) στην CAT.POL.A.250 στοιχείο β), εισάγεται το ακόλουθο σημείο (11α):
- «(11α) οι πτητικές λειτουργίες με μειωμένη απαιτούμενη απόσταση προσγείωσης σύμφωνα με την CAT.POL.A.255 απαγορεύονται.»
- ιδ) εισάγεται η ακόλουθη CAT.POL.A.255:

«CAT.POL.A.255 Έγκριση πτητικών λειτουργιών με μειωμένη απαιτούμενη απόσταση προσγείωσης

- α) Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροπλάνων μπορεί να εκτελεί πτητικές λειτουργίες προσγείωσης εντός του 80 % της διαθέσιμης απόστασης προσγείωσης (LDA), εφόσον συμμορφώνεται με τους ακόλουθους όρους:
- (1) το αεροπλάνο έχει μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση (MOPSC) έως 19 θέσεων επιβατών·
- (2) το αεροπλάνο έχει δήλωση επιλεξιμότητας για μειωμένη απαιτούμενη απόσταση προσγείωσης στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους·
- (3) το αεροπλάνο χρησιμοποιείται σε έκτακτες κατά παραγγελία λειτουργίες εμπορικής αεροπορικής μεταφοράς·
- (4) η μάζα προσγείωσης του αεροπλάνου καθιστά εφικτή την προσγείωση πλήρους ακινητοποίησης εντός της εν λόγω μειωμένης απόστασης προσγείωσης·
- (5) ο φορέας εκμετάλλευσης έχει λάβει προηγουμένως έγκριση από την αρμόδια αρχή.
- β) Για την απόκτηση της έγκρισης που αναφέρεται στο στοιχείο α) σημείο (5), ο φορέας εκμετάλλευσης παρέχει αποδεικτικά στοιχεία για οποιαδήποτε από τις ακόλουθες περιπτώσεις ότι:
- (1) έχει διενεργηθεί αξιολόγηση επικινδυνότητας ώστε να καταδειχθεί ότι έχει επιτευχθεί επίπεδο ασφάλειας ισοδύναμο αυτού που προβλέπεται στην CAT.POL.A.230 στοιχείο α) σημείο (1) ή (2), κατά περίπτωση·
- (2) πληρούνται οι ακόλουθοι όροι:
- i) απαγορεύονται οι ειδικές διαδικασίες προσέγγισης, όπως η προσέγγιση με μεγάλη γωνία, προγραμματιζόμενα σχετικά ύψη διελεύσης άνω των 60 ft ή κάτω των 35 ft, πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας, προσεγγίσεις εκτός κριτηρίων σταθεροποιημένης προσέγγισης εγκεκριμένων δυνάμει της CAT.OP.MPA.115 στοιχείο α)·
- ii) απαγορεύονται οι λειτουργίες βραχείας προσγείωσης σύμφωνα με την CAT.POL.A.250·
- iii) απαγορεύεται η προσγείωση σε διαδρόμους με επικαθίσεις·
- iv) καθιερώνεται επαρκής διαδικασία εκπαίδευσης, δοκιμών και παρακολούθησης για το πλήρωμα πτήσης·
- v) καθιερώνεται πρόγραμμα ανάλυσης αεροδρομίου προσγείωσης από τον φορέα εκμετάλλευσης για να εξασφαλίζεται ότι πληρούνται οι ακόλουθοι όροι:
- (Α) δεν προβλέπεται ούριος άνεμος κατά την αναμενόμενη ώρα άφιξης·
- (Β) εάν προβλέπεται υγρός διάδρομος κατά την αναμενόμενη ώρα άφιξης, η απόσταση προσγείωσης κατά την προώθηση είτε καθορίζεται σύμφωνα με την CAT.OP.MPA.303 στοιχείο α) ή β), κατά περίπτωση, είτε ισούται με το 115 % της απόστασης προσγείωσης που προσδιορίζεται για τους ξηρούς διαδρόμους, όποια από τις αποστάσεις είναι μεγαλύτερη·
- (Γ) δεν προβλέπονται συνθήκες επικαθίσεων στον διάδρομο κατά την αναμενόμενη ώρα άφιξης·
- (Δ) δεν προβλέπονται αντίξοες καιρικές συνθήκες κατά την αναμενόμενη ώρα άφιξης·
- vi) πριν την έναρξη της πτήσης λειτουργεί όλος ο εξοπλισμός που επηρεάζει τις επιδόσεις προσγείωσης·

- vii) το πλήρωμα πτήσης απαρτίζεται από τουλάχιστον δύο χειριστές που διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα, είναι εκπαιδευμένοι και έχουν πρόσφατη πείρα στις πτητικές λειτουργίες μειωμένης διαθέσιμης απόστασης προσγείωσης·
 - viii) με βάση τις επικρατούσες συνθήκες για την προβλεπόμενη πτήση, ο κυβερνήτης λαμβάνει την τελική απόφαση για τη διενέργεια πτητικών λειτουργιών μειωμένης απαιτούμενης απόστασης προσγείωσης και μπορεί να αποφασίσει να μην προβεί στις εν λόγω λειτουργίες εφόσον κρίνει ότι αυτό είναι προς το συμφέρον της ασφάλειας·
 - ix) πρόσθετες συνθήκες αεροδρομίου, αν έχουν καθορισθεί από την αρμόδια αρχή που έχει πιστοποιήσει το αεροδρόμιο, λαμβάνοντας υπόψη τα ορογραφικά χαρακτηριστικά της περιοχής προσέγγισης, τα διαθέσιμα βοηθήματα προσέγγισης, καθώς και τους παράγοντες αποτυχημένης και ματαιωθείσας προσέγγισης.»
- ιε) η CAT.POL.A.330 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«CAT.POL.A.330 Προσγείωση — ξηροί διάδρομοι

- a) Η μάζα προσγείωσης του αεροπλάνου, που προσδιορίζεται σύμφωνα με την CAT.POL.A.105 στοιχείο α) για τον υπολογιζόμενο χρόνο προσγείωσης στο αεροδρόμιο προορισμού και σε οποιοδήποτε εναλλακτικό αεροδρόμιο, καθιστά εφικτή την προσγείωση πλήρους ακινητοποίησης σε απόσταση 50 ft επάνω από το κατώφλι εντός του 70 % της διαθέσιμης απόστασης προσγείωσης.
 - β) Κατά παρέκκλιση από το στοιχείο α) και εφόσον τηρείται η CAT.POL.A.355, η μάζα προσγείωσης του αεροπλάνου που προσδιορίζεται σύμφωνα με την CAT.POL.A.105 στοιχείο α) για τον υπολογιζόμενο χρόνο προσγείωσης στο αεροδρόμιο προορισμού καθιστά εφικτή την προσγείωση πλήρους ακινητοποίησης σε απόσταση 50 ft επάνω από το κατώφλι εντός του 80 % της διαθέσιμης απόστασης προσγείωσης.
 - γ) Κατά τον προσδιορισμό της μάζας προσγείωσης, ο αερομεταφορέας λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα:
 - (1) το απόλυτο ύψος στο αεροδρόμιο·
 - (2) το 50 %, κατ' ανώτατο όριο, της συνιστώσας μετωπικού ανέμου ή τουλάχιστον το 150 % της συνιστώσας ούριου ανέμου·
 - (3) τον τύπο της επιφάνειας του διαδρόμου·
 - (4) την κλίση του διαδρόμου προς την κατεύθυνση της προσγείωσης.
 - δ) Για λειτουργίες προσέγγισης με μεγάλη γωνία, ο φορέας εκμετάλλευσης κάνει χρήση των δεδομένων απόστασης προσγείωσης με συντελεστή σύμφωνα με το στοιχείο α), με βάση περιοριστικό ύψος διέλευσης κάτω των 60 ft, αλλά όχι μικρότερο των 35 ft και είναι σύμφωνα με την CAT.POL.A.345.
 - ε) Για λειτουργίες βραχείας προσγείωσης, ο φορέας εκμετάλλευσης χρησιμοποιεί τα δεδομένα απόστασης προσγείωσης με συντελεστή σύμφωνα με το στοιχείο α) και συμμορφώνεται με την CAT.POL.A.350. στ) Για την προώθηση αεροπλάνου, το αεροπλάνο είτε: προσγειώνεται με νηνεμία στον πλέον ευνοϊκό διάδρομο είτε προσγειώνεται στον διάδρομο που είναι πιθανότερο να χρησιμοποιηθεί με βάση την πιθανή ταχύτητα και κατεύθυνση του ανέμου, τα χαρακτηριστικά επίγειας εξυπηρέτησης του αεροπλάνου και άλλες συνθήκες όπως βοηθήματα προσγείωσης και το έδαφος.
 - στ) Για την προώθηση αεροπλάνου, το αεροπλάνο είτε:
 - (1) προσγειώνεται με νηνεμία στον πλέον ευνοϊκό διάδρομο είτε
 - (2) προσγειώνεται στον διάδρομο που είναι πιθανότερο να χρησιμοποιηθεί, με βάση την πιθανή ταχύτητα και κατεύθυνση του ανέμου, τα χαρακτηριστικά επίγειας εξυπηρέτησης του αεροπλάνου και άλλες συνθήκες όπως βοηθήματα προσγείωσης και το έδαφος.
 - ζ) Εάν ο φορέας εκμετάλλευσης αδυνατεί να συμμορφωθεί προς τις διατάξεις του στοιχείου στ) σημείο (2) για το αεροδρόμιο προορισμού, το αεροπλάνο μπορεί να προωθηθεί μόνον εφόσον υποδειχθεί εναλλακτικό αεροδρόμιο που καθιστά δυνατή την πλήρη τήρηση των στοιχείων α) έως στ).»
- ιστ) η CAT.POL.A.335 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«CAT.POL.A.335 Προσγείωση — διάδρομοι υγροί και με επικαθίσεις

- a) Όταν τα σχετικά δελτία ή οι προγνώσεις καιρού δείχνουν ότι στην υπολογιζόμενη ώρα άφιξης ο διάδρομος ενδέχεται να είναι υγρός, η διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης (LDA) είναι μια από τις ακόλουθες αποστάσεις:
 - (1) απόσταση προσγείωσης που προβλέπεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους για χρήση σε υγρό διάδρομο κατά τον χρόνο προώθησης, αλλά όχι μικρότερη από αυτή που απαιτείται στην CAT.POL.A.330·
 - (2) αν η απόσταση προσγείωσης δεν προβλέπεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους για χρήση σε υγρό διάδρομο κατά τον χρόνο προώθησης, απόσταση που ισούται τουλάχιστον με το 115 % της απαιτούμενης απόστασης προσγείωσης, η οποία προσδιορίζεται σύμφωνα με την CAT.POL.A.330 στοιχείο α)·

- (3) απόσταση προσγείωσης μικρότερη από αυτή που απαιτείται στο στοιχείο α) σημείο (2), αλλά όχι μικρότερη από αυτή που απαιτείται στην CAT.POL.A.330 στοιχείο α), κατά περίπτωση, εάν ο διάδρομος έχει ειδικά χαρακτηριστικά βελτίωσης της τριβής και το εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους περιλαμβάνει ειδικές πρόσθετες πληροφορίες για την απόσταση προσγείωσης στον εν λόγω τύπο διαδρόμου·
- (4) κατά παρέκκλιση από το στοιχείο α) σημεία (1), (2) και (3), για αεροπλάνα που εγκρίνονται για πτητικές λειτουργίες μειωμένης απόστασης προσγείωσης δυνάμει της CAT.POL.A.355, η απόσταση προσγείωσης προσδιορίζεται σύμφωνα με την CAT.POL.A.355 στοιχείο β) σημείο (7) περίπτωση iii).
- β) Όταν τα σχετικά δελτία ή οι προγνώσεις καιρού δείχνουν ότι στην υπολογιζόμενη ώρα άφιξης ο διάδρομος ενδέχεται να έχει επικαθίσεις, η απόσταση προσγείωσης δεν υπερβαίνει τη διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης (LDA). Ο φορέας εκμετάλλευσης καθορίζει στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας τα δεδομένα απόστασης προσγείωσης που πρέπει να εφαρμόζονται.»
- ιζ) εισάγεται η ακόλουθη CAT.POL.A.355:

«CAT.POL.A.355 Έγκριση πτητικών λειτουργιών με μειωμένη απαιτούμενη απόσταση προσγείωσης

- α) Για πτητικές λειτουργίες με μάζα προσγείωσης του αεροπλάνου που καθιστά εφικτή την προσγείωση πλήρους ακινητοποίησης εντός του 80 % της διαθέσιμης απόστασης προσγείωσης απαιτείται εκ των προτέρων έγκριση από την αρμόδια αρχή. Η εν λόγω έγκριση λαμβάνεται για κάθε διάδρομο στον οποίο εκτελούνται πτητικές λειτουργίες με μειωμένη απαιτούμενη απόσταση προσγείωσης.
- β) Προκειμένου να λάβει την έγκριση που αναφέρεται στο στοιχείο α), ο φορέας εκμετάλλευσης διενεργεί αξιολόγηση επικινδυνότητας για να αποδείξει ότι επιτυγχάνεται επίπεδο ασφαλείας ισοδύναμο προς το σκοπούμενο από την CAT.POL.A.330 στοιχείο α) και ότι τουλάχιστον πληρούνται οι ακόλουθοι όροι:
- (1) το κράτος όπου βρίσκεται το αεροδρόμιο έχει καθορίσει σαφές κοινό συμφέρον και επιχειρησιακή αναγκαιότητα για την εκτέλεση της πτητικής λειτουργίας, είτε λόγω της απομακρυσμένης θέσης του αεροδρομίου είτε λόγω των φυσικών περιορισμών σχετικά με την επέκταση του διαδρόμου·
 - (2) απαγορεύονται οι λειτουργίες βραχείας προσγείωσης σύμφωνα με την CAT.POL.A.350 και οι προσεγγίσεις εκτός των κριτηρίων σταθεροποιημένης προσέγγισης που εγκρίνονται δυνάμει της CAT.OP.MPA.115 στοιχείο α)·
 - (3) απαγορεύεται η προσγείωση σε διαδρόμους με επικαθίσεις·
 - (4) ειδική διαδικασία ελέγχου της περιοχής επαφής ορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας και εφαρμόζεται· αυτή η διαδικασία περιλαμβάνει επαρκείς οδηγίες επανακύκλωσης και ματαίωσης προσγείωσης όταν δεν μπορεί να επιτευχθεί επαφή στην καθορισμένη περιοχή·
 - (5) καθιερώνεται πρόγραμμα επαρκούς εκπαίδευσης και δοκιμών στο αεροδρόμιο για το πλήρωμα πτήσης·
 - (6) το πλήρωμα πτήσης διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα και πρόσφατη πείρα στις πτητικές λειτουργίες με μειωμένη απαιτούμενη απόσταση προσγείωσης στο σχετικό αεροδρόμιο·
 - (7) καθιερώνεται πρόγραμμα ανάλυσης αεροδρομίου προσγείωσης από τον φορέα εκμετάλλευσης για να εξασφαλιστεί ότι πληρούνται οι ακόλουθοι όροι:
 - i) δεν προβλέπεται ούριος άνεμος κατά την αναμενόμενη ώρα άφιξης·
 - ii) εάν προβλέπεται υγρός διάδρομος κατά την αναμενόμενη ώρα άφιξης, η απόσταση προσγείωσης κατά την προώθηση είτε καθορίζεται σύμφωνα με την CAT.OP.MPA.303 στοιχείο γ), είτε ισούται με το 115 % της απόστασης προσγείωσης που καθορίζεται για τους ξηρούς διαδρόμους, όποια από τις αποστάσεις είναι μεγαλύτερη·
 - iii) δεν προβλέπονται συνθήκες επικαθίσεων στον διάδρομο κατά την αναμενόμενη ώρα άφιξης·
 - iv) δεν προβλέπονται αντίξοες καιρικές συνθήκες κατά την αναμενόμενη ώρα άφιξης·
 - (8) καθιερώνονται πτητικές λειτουργίες ώστε να διασφαλιστεί ότι:
 - i) πριν την έναρξη της πτήσης λειτουργεί όλος ο εξοπλισμός που επηρεάζει τις επιδόσεις προσγείωσης και την απόσταση προσγείωσης·
 - ii) οι συσκευές επιβράδυνσης χρησιμοποιούνται σωστά από το πλήρωμα πτήσης·
 - (9) καθιερώνονται ειδικές οδηγίες συντήρησης και επιχειρησιακές διαδικασίες για τις συσκευές επιβράδυνσης του αεροπλάνου για να ενισχυθεί η αξιοπιστία των εν λόγω συστημάτων·

(10) η τελική προσέγγιση και προσγείωση εκτελούνται μόνο υπό μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως (VMC).

(11) πρόσθετες συνθήκες αεροδρομίου, αν έχουν καθορισθεί από την αρμόδια αρχή που έχει πιστοποιήσει το αεροδρόμιο, λαμβάνοντας υπόψη τα ορογραφικά χαρακτηριστικά της περιοχής προσέγγισης, τα διαθέσιμα βοηθήματα προσέγγισης, καθώς και τους παράγοντες αποτυχημένης και ματαιωθείσας προσέγγισης.»

ιη) στην CAT.POL.A.415, τα στοιχεία δ) και ε) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«δ) Τα περιθώρια εύρους που προβλέπονται στο στοιχείο α) αυξάνονται στα 18,5 km (10 ναυτικά μίλια), εφόσον η ακρίβεια πλοήγησης δεν συμμορφώνεται τουλάχιστον με την προδιαγραφή πλοήγησης RNAV 5.

ε) Η απόρριψη καυσίμων επιτρέπεται εφόσον η εναπομείνουσα ποσότητα επαρκεί για την προσέγγιση στο αεροδρόμιο, στο οποίο θεωρείται ότι θα πραγματοποιηθεί η προσγείωση μετά από βλάβη κινητήρα, με τα απαιτούμενα εφεδρικά καύσιμα σύμφωνα με την CAT.OP.MPA.150, κατάλληλη για εναλλακτικό αεροδρόμιο, σε περίπτωση εφαρμογής ασφαλούς διαδικασίας.»

ιβ) η CAT.POL.A.420 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«CAT.POL.A.420 Κατά τη διαδρομή — αεροπλάνα με τρεις ή περισσότερους κινητήρες, δύο εκ των οποίων εκτός λειτουργίας

α) Αεροπλάνο που έχει τρεις ή περισσότερους κινητήρες δεν απέχει από αεροδρόμιο στο οποίο πληρούνται οι απαιτήσεις της CAT.POL.A.430 για την αναμενόμενη μάζα προσγείωσης, σε οποιοδήποτε σημείο του προβλεπόμενου ίχνους περισσότερο από 90 λεπτά, με όλους τους κινητήρες να λειτουργούν με ισχύ ή ώση πλεύσης, κατά περίπτωση, υπό συνθήκες σταθερής θερμοκρασίας και νηνεμίας, εκτός εάν πληρούνται τα στοιχεία β) έως ε).

β) Το ίχνος πτήσης με δύο κινητήρες εκτός λειτουργίας επιτρέπει στο αεροπλάνο να συνεχίσει την πτήση, υπό τις αναμενόμενες μετεωρολογικές συνθήκες, αποφεύγοντας όλα τα εμπόδια εντός 9,3 km (5 ναυτικών μιλίων) εκατέρωθεν του προβλεπόμενου ίχνους σε απόσταση, κατακόρυφα, τουλάχιστον 2 000 ft, προς αεροδρόμιο στο οποίο πληρούνται οι εφαρμοστέες απαιτήσεις επιδόσεων για την αναμενόμενη μάζα προσγείωσης.

γ) Οι δύο κινητήρες θεωρούνται ότι παρουσιάζουν βλάβη στο πλέον κρίσιμο σημείο του τμήματος της διαδρομής στο οποίο το αεροσκάφος λειτουργεί επί περισσότερο από 90 λεπτά με όλους τους κινητήρες να λειτουργούν με ισχύ ή ώση πλεύσης, κατά περίπτωση, υπό συνθήκες σταθερής θερμοκρασίας και νηνεμίας, μακριά από το αεροδρόμιο που αναφέρεται στο σημείο α).

δ) Η αναμενόμενη μάζα του αεροπλάνου, στο σημείο όπου θεωρείται ότι υπέστησαν βλάβη οι δύο κινητήρες, δεν είναι μικρότερη από εκείνη που θα περιλάμβανε επαρκή καύσιμα για την προσέγγιση προς αεροδρόμιο στο οποίο θεωρείται ότι θα πραγματοποιηθεί η προσγείωση, και να αφιχθεί εκεί σε απόλυτο ύψος τουλάχιστον 450 m (1 500 ft) επάνω ακριβώς από την περιοχή προσγείωσης και στη συνέχεια να εκτελέσει οριζόντια πτήση 15 λεπτών, με ισχύ ή ώση πλεύσης, κατά περίπτωση.

ε) Ο διαθέσιμος ρυθμός ανόδου του αεροπλάνου θεωρείται ότι είναι 150 ft ανά λεπτό μικρότερος από τον καθορισμένο.

στ) Τα περιθώρια εύρους που προβλέπονται στο στοιχείο β) αυξάνονται σε 18,5 km (10 ναυτικά μίλια) εάν η ακρίβεια πλοήγησης δεν πληροί τουλάχιστον την προδιαγραφή πλοήγησης RNAV 5.

ζ) Η απόρριψη καυσίμων επιτρέπεται εφόσον η εναπομένουσα ποσότητα επαρκεί για την προσέγγιση στο αεροδρόμιο με τα απαιτούμενα εφεδρικά καύσιμα, σύμφωνα με το στοιχείο δ), σε περίπτωση εφαρμογής ασφαλούς διαδικασίας.»

κ) στην CAT.POL.A.430 στοιχείο α), το σημείο (4) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«(4) την κλίση του διαδρόμου προς την κατεύθυνση της προσγείωσης.»

κα) στην CAT.POL.A.435, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) Όταν τα σχετικά δελτία ή οι προγνώσεις καιρού δείχνουν ότι στην υπολογιζόμενη ώρα άφιξης ο διάδρομος ενδέχεται να είναι υγρός, η διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης (LDA) είναι μια από τις ακόλουθες αποστάσεις:

(1) απόσταση προσγείωσης που προβλέπεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους για χρήση σε υγρό διάδρομο κατά τον χρόνο προώθησης, αλλά όχι μικρότερη από αυτή που απαιτείται στην CAT.POL.A.430.

(2) αν η απόσταση προσγείωσης δεν προβλέπεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους για χρήση σε υγρό διάδρομο κατά τον χρόνο προώθησης, απόσταση που ισούται τουλάχιστον με το 115 % της απαιτούμενης απόστασης προσγείωσης, η οποία καθορίζεται σύμφωνα με την CAT.POL.A.430.»

κβ) στην CAT.IDE.A.185, προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο θ):

«θ) Τα αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη των 27 000 kg για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας την ή μετά την 5η Σεπτεμβρίου 2022 εξοπλίζονται με εναλλακτική πηγή ισχύος με την οποία ο αποτυπωτής ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης (CVR) και το τοποθετημένο στον θάλαμο διακυβέρνησης μικρόφωνο ανάβουν αυτόματα σε περίπτωση διακοπής της παροχής ρεύματος που τροφοδοτεί τον CVR.»

κγ) εισάγεται η ακόλουθη CAT.IDE.A.191:

«CAT.IDE.A.191 Ελαφρύς καταγραφείας πτήσης

α) Τα αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) άνω των 2 250 kg και τα αεροπλάνα μέγιστης εγκεκριμένης διαμόρφωσης (MOPSC) άνω των 9 θέσεων εξοπλίζονται με καταγραφεία πτήσης εφόσον πληρούνται όλοι οι ακόλουθοι όροι:

(1) δεν υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής της CAT.IDE.A.190 στοιχείο α)·

(2) είναι αεροπλάνα για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπιστίας την ή μετά την 5η Σεπτεμβρίου 2022.

β) Ο καταγραφείας πτήσης καταγράφει, μέσω δεδομένων πτήσης ή εικόνων, επαρκείς πληροφορίες προκειμένου να προσδιορίζεται το ίχνος πτήσης και η ταχύτητα του αεροσκάφους.

γ) Ο καταγραφείας πτήσης έχει την ικανότητα να διατηρεί τα δεδομένα πτήσης και τις εικόνες που καταγράφηκαν τουλάχιστον κατά τη διάρκεια των τελευταίων 5 ωρών.

δ) Ο καταγραφείας πτήσης αρχίζει αυτόματα να καταγράφει δεδομένα προτού το αεροπλάνο μπορεί να κινηθεί με δική του ισχύ και παύει να καταγράφει αυτόματα όταν το αεροπλάνο δεν μπορεί πλέον να κινείται με τη δική του ισχύ.

ε) Εάν ο καταγραφείας πτήσης καταγράφει εικόνες ή ήχους από τον θάλαμο του πληρώματος πτήσης, προβλέπεται λειτουργία με δυνατότητα χειρισμού από τον κυβερνήτη, η οποία τροποποιεί τις καταχωρίσεις εικόνων και ήχου που πραγματοποιήθηκαν πριν από την ενεργοποίηση αυτής της λειτουργίας, ώστε οι εν λόγω καταχωρίσεις να μην μπορούν να ανακτηθούν με τη χρήση συνήθων τεχνικών αναπαραγωγής ή αντιγραφής.»

κδ) στην CAT.IDE.A.230 το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) Η τροφοδοσία οξυγόνου που αναφέρεται στο στοιχείο α) επαρκεί για την υπόλοιπη πτήση μετά την αποσυμπίεση του θαλάμου σε απόλυτα ύψη πίεσης θαλάμου μεγαλύτερα των 8 000 ft αλλά μικρότερα των 15 000 ft, τουλάχιστον για το 2 % των μεταφερομένων επιβατών, αλλά σε καμία περίπτωση για λιγότερο από ένα άτομο.»

κε) στην CAT.IDE.A.230 το στοιχείο δ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«δ) Ο εξοπλισμός οξυγόνου πρώτων βοηθειών είναι σε θέση να δημιουργεί ροή μάζας για κάθε άτομο.»

κστ) η CAT.IDE.A.345 τροποποιείται ως εξής:

i. ο τίτλος του άρθρου αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«CAT.IDE.A.345 Εξοπλισμός επικοινωνίας, πλοήγησης και επιτήρησης για πτητικές λειτουργίες IFR ή VFR σε διαδρομές στις οποίες η πλοήγηση δεν πραγματοποιείται με αναφορά σε ευδιάκριτα χαρακτηριστικά σημεία του εδάφους»

ii. στη CAT.IDE.A.345 το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) Αεροπλάνα που εκτελούν πτήση IFR ή VFR σε διαδρομές στις οποίες η πλοήγηση δεν είναι δυνατή με αναφορά σε ευδιάκριτα χαρακτηριστικά σημεία του εδάφους είναι εξοπλισμένα με εξοπλισμό επικοινωνίας, πλοήγησης και επιτήρησης σύμφωνα με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις εναέριου χώρου.»

αα) εισάγεται η ακόλουθη CAT.IDE.H.191:

«CAT.IDE.H.191 Ελαφρύς καταγραφείας πτήσης

α) Τα ελικόπτερα με στροβιλοκινητήρα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) άνω των 2 250 kg εξοπλίζονται με ελαφρύ καταγραφεία πτήσης, εφόσον πληρούνται όλοι οι ακόλουθοι όροι:

(1) δεν υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής της CAT.IDE.H.190 στοιχείο α)·

(2) είναι ελικόπτερα για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπιστίας την ή μετά την 5η Σεπτεμβρίου 2022.

β) Ο καταγραφείας πτήσης καταγράφει, μέσω δεδομένων πτήσης ή εικόνων, επαρκείς πληροφορίες προκειμένου να προσδιορίζεται το ίχνος πτήσης και η ταχύτητα του αεροσκάφους.

γ) Ο καταγραφείας πτήσης έχει την ικανότητα να διατηρεί τα δεδομένα πτήσης και τις εικόνες που καταγράφηκαν τουλάχιστον κατά τη διάρκεια των τελευταίων 5 ωρών.

- δ) Ο καταγραφέας πτήσης αρχίζει αυτόματα να καταγράφει τα δεδομένα προτού το ελικόπτερο μπορεί να κινηθεί με δική του ισχύ και παύει να καταγράφει αυτόματα όταν το ελικόπτερο δεν μπορεί πλέον να κινείται με τη δική του ισχύ.
- ε) Εάν ο καταγραφέας πτήσης καταγράφει εικόνες ή ήχους από τον θάλαμο του πληρώματος πτήσης, προβλέπεται λειτουργία με δυνατότητα χειρισμού από τον κυβερνήτη, η οποία τροποποιεί τις καταχωρίσεις εικόνων και ήχου που πραγματοποιήθηκαν πριν από την ενεργοποίηση αυτής της λειτουργίας, ώστε οι εν λόγω καταχωρίσεις να μην μπορούν να ανακτηθούν με τη χρήση συνήθων τεχνικών αναπαραγωγής ή αντιγραφής.»

ββ) η CAT.IDE.H.345 τροποποιείται ως εξής:

- i. ο τίτλος του άρθρου αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«CAT.IDE.H.345 Εξοπλισμός επικοινωνίας, πλοήγησης και επιτήρησης για πτητικές λειτουργίες IFR ή VFR σε διαδρομές στις οποίες η πλοήγηση δεν πραγματοποιείται με αναφορά σε ευδιάκριτα χαρακτηριστικά σημεία του εδάφους»

- ii. στη CAT.IDE.H.345 το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) Ελικόπτερα που εκτελούν πτήση IFR ή VFR σε διαδρομές στις οποίες η πλοήγηση δεν είναι δυνατή με αναφορά σε ευδιάκριτα χαρακτηριστικά σημεία του εδάφους είναι εξοπλισμένα με εξοπλισμό επικοινωνίας, πλοήγησης και επιτήρησης σύμφωνα με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις εναέριου χώρου.»

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

α) στη SpA.SET-IMC.105 το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) έχουν καθιερωθεί ειδικές οδηγίες και διαδικασίες συντήρησης ώστε να εξασφαλίζονται τα επιδιωκόμενα επίπεδα διαρκούς αξιοπιστίας και αξιοπιστίας του αεροπλάνου και του συστήματος πρόωσης, οι οποίες περιλαμβάνονται στο πρόγραμμα συντήρησης του αεροσκάφους του φορέα εκμετάλλευσης σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1321/2014, καθώς και όλα τα ακόλουθα:

(1) πρόγραμμα παρακολούθησης των τάσεων του κινητήρα, εξαιρουμένων των αεροπλάνων για τα οποία εκδόθηκε ατομικό πιστοποιητικό αξιοπιστίας για πρώτη φορά μετά τις 31 Δεκεμβρίου 2004, τα οποία διαθέτουν αυτόματο σύστημα παρακολούθησης τάσεων·

(2) πρόγραμμα αξιοπιστίας του συστήματος πρόωσης και συναφών συστημάτων.»

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

α) η NCC.GEN.101 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Οι εγκεκριμένοι εκπαιδευτικοί φορείς που είναι υποχρεωμένοι να συμμορφώνονται με το παρόν παράρτημα συμμορφώνονται επίσης με:

α) την ORO.GEN.310, αναλόγως· και

β) την ORO.MLR.105.»

β) η NCC.GEN.145 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«NCC.GEN.145 Χειρισμός των καταχωρίσεων καταγραφέα πτήσης: διατήρηση, προσκόμιση, προστασία και χρήση

α) Μετά από ατύχημα, σοβαρό συμβάν ή περιστατικό που διαπίστωσε η αρχή διερεύνησης, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους διατηρεί τα αρχικά καταγεγραμμένα δεδομένα των καταγραφών πτήσης για διάστημα 60 ημερών ή άλλο διάστημα που επιβάλλεται από την αρχή διερεύνησης.

β) Ο φορέας εκμετάλλευσης διενεργεί επιχειρησιακούς ελέγχους και αξιολογήσεις των καταχωρίσεων, ώστε να εξασφαλιστεί η διαρκής λειτουργική ετοιμότητα των καταγραφών πτήσης που πρέπει να φέρει το αεροπλάνο.

γ) Ο φορέας εκμετάλλευσης εξασφαλίζει τη διατήρηση των καταχωρίσεων των παραμέτρων πτήσης και των μηνυμάτων επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων που πρέπει να καταγράφονται στους καταγραφείς πτήσης. Ωστόσο, για σκοπούς δοκιμής και συντήρησης των εν λόγω καταγραφών πτήσης, επιτρέπεται η διαγραφή έως 1 ώρας των παλαιότερων καταγεγραμμένων δεδομένων κατά τη στιγμή της δοκιμής.

δ) Ο φορέας εκμετάλλευσης τηρεί και διατηρεί επικαιροποιημένη τεκμηρίωση που περιέχει τις απαραίτητες πληροφορίες για τη μετατροπή των ανεπεξέργαστων δεδομένων πτήσης σε παραμέτρους πτήσης εκφραζόμενες σε τεχνικές μονάδες.

ε) Ο φορέας εκμετάλλευσης θέτει στη διάθεση κάθε καταχώριση του καταγραφέα πτήσης που έχει διατηρηθεί, αν έτσι ορίζει η αρμόδια αρχή.

στ) Με την επιφύλαξη των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 996/2010 και (ΕΕ) 2016/679:

(1) Εξαιρουμένης της διασφάλισης της λειτουργικής ετοιμότητας του καταγραφέα πτήσης, οι καταχωρίσεις ήχου καταγραφέα πτήσης δεν δημοσιοποιούνται ούτε χρησιμοποιούνται, εκτός εάν πληρούνται όλοι οι ακόλουθοι όροι:

- i) διενεργείται διαδικασία χειρισμού των εν λόγω καταχωρίσεων ήχου και της μεταγραφής τους·
- ii) έχουν συναινέσει προηγουμένως όλα τα μέλη του πληρώματος και του προσωπικού συντήρησης·
- iii) οι εν λόγω καταχωρίσεις ήχου χρησιμοποιούνται μόνο για τη διατήρηση ή τη βελτίωση της ασφάλειας.

(1a) Όταν οι καταχωρίσεις ήχου του καταγραφέα πτήσης επιθεωρούνται για τη διασφάλιση της λειτουργικής ετοιμότητας του καταγραφέα πτήσης, ο φορέας εκμετάλλευσης μεριμνά για την προστασία των προσωπικών δεδομένων των εν λόγω καταχωρίσεων ήχου και βεβαιώνεται ότι δεν δημοσιοποιούνται ούτε χρησιμοποιούνται για σκοπούς άλλους από τη διασφάλιση της λειτουργικής ετοιμότητας του καταγραφέα πτήσης.

(2) Οι παράμετροι πτήσης ή τα μηνύματα της ζεύξης δεδομένων ενός καταγραφέα πτήσης δεν χρησιμοποιούνται για σκοπούς άλλους από τη διερεύνηση ατυχήματος ή περιστατικού για το οποίο υφίσταται υποχρέωση αναφοράς, εκτός εάν οι εν λόγω καταχωρίσεις πληρούν κάποια από τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

- i) χρησιμοποιούνται από τον φορέα εκμετάλλευσης μόνο για σκοπούς αξιοπλοΐας ή συντήρησης·
- ii) είναι αποχαρακτηρισμένες·
- iii) δημοσιοποιούνται με ασφαλείς διαδικασίες.

(3) Εξαιρουμένης της διασφάλισης της λειτουργικής ετοιμότητας του καταγραφέα πτήσης, οι εικόνες του θαλάμου πληρώματος πτήσης δεν δημοσιοποιούνται ούτε χρησιμοποιούνται εκτός εάν πληρούνται όλοι οι ακόλουθοι όροι:

- i) διενεργείται διαδικασία χειρισμού των εν λόγω καταχωρίσεων εικόνων·
- ii) έχουν συναινέσει προηγουμένως όλα τα μέλη του πληρώματος και του προσωπικού συντήρησης·
- iii) οι εν λόγω καταχωρίσεις εικόνων χρησιμοποιούνται μόνο για τη διατήρηση ή τη βελτίωση της ασφάλειας.

(3a) Όταν οι εικόνες από τον θάλαμο του πληρώματος πτήσης που καταγράφονται από καταγραφέα πτήσης επιθεωρούνται για τη διασφάλιση της λειτουργικής ετοιμότητας του καταγραφέα πτήσης:

- i) οι εν λόγω εικόνες δεν δημοσιοποιούνται ούτε χρησιμοποιούνται για σκοπούς άλλους από τη διασφάλιση της λειτουργικής ετοιμότητας του καταγραφέα πτήσης·
- ii) εάν στις εικόνες υπάρχει πιθανότητα να καταστούν ορατά μέρη του σώματος των μελών του πληρώματος, ο φορέας εκμετάλλευσης μεριμνά για την προστασία προσωπικών δεδομένων των εν λόγω εικόνων.»

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

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

Πριν αρχίσει την προσέγγιση προς το έδαφος, ο κυβερνήτης βεβαιώνεται ότι, σύμφωνα με τις πληροφορίες που διαθέτει, ο καιρός στο αεροδρόμιο ή τον χώρο λειτουργίας και η κατάσταση του διαδρόμου που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί δεν εμποδίζουν την ασφαλή προσέγγιση, προσγείωση ή αποτυχημένη προσέγγιση.»

δ) εισάγεται η ακόλουθη NCC.OP.226:

«NCC.OP.226 Συνθήκες προσέγγισης και προσγείωσης — ελικόπτερα

Πριν αρχίσει την προσέγγιση προς το έδαφος, ο κυβερνήτης βεβαιώνεται ότι, σύμφωνα με τις πληροφορίες που διαθέτει, ο καιρός στο αεροδρόμιο ή τον χώρο λειτουργίας και η κατάσταση της περιοχής τελικής προσέγγισης και απογείωσης (FATO) που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί δεν εμποδίζουν την ασφαλή προσέγγιση, προσγείωση ή αποτυχημένη προσέγγιση.»

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

α) η NCO.OP.205 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

Πριν αρχίσει την προσέγγιση προς το έδαφος, ο κυβερνήτης βεβαιώνεται ότι, σύμφωνα με τις πληροφορίες που διαθέτει, ο καιρός στο αεροδρόμιο ή τον χώρο λειτουργίας και η κατάσταση του διαδρόμου που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί δεν εμποδίζουν την ασφαλή προσέγγιση, προσγείωση ή αποτυχημένη προσέγγιση.»

β) εισάγεται η ακόλουθη NCO.OP.206:

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

Πριν αρχίσει την προσέγγιση προς το έδαφος, ο κυβερνήτης βεβαιώνεται ότι, σύμφωνα με τις πληροφορίες που διαθέτει, ο καιρός στο αεροδρόμιο ή τον χώρο λειτουργίας και η κατάσταση της περιοχής τελικής προσέγγισης και απογείωσης (FATO) που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί δεν εμποδίζουν την ασφαλή προσέγγιση, προσγείωση ή αποτυχημένη προσέγγιση.»

γ) στη NCO.SPEC.MCF.105 το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) Κατά παρέκκλιση από τη NCO.GEN.105 στοιχείο α) σημείο (4) του παρόντος παραρτήματος, επιτρέπεται να διενεργηθεί δοκιμαστική πτήση κατά τη συντήρηση με αεροσκάφος που έχει διατεθεί σε λειτουργία με ανολοκλήρωτη συντήρηση σύμφωνα με την M.A.801 στοιχείο στ) του παραρτήματος I (Μέρος-M), την 145.A.50 στοιχείο ε) του παραρτήματος II (Μέρος-145) ή την M.L.A.801 στοιχείο στ) του παραρτήματος Vβ (Μέρος-ML) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 της Επιτροπής.»

δ) η NCO.SPEC.MCF.130 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«NCO.SPEC.MCF.130 Προσομοιωμένες ασυνήθεις διαδικασίες ή διαδικασίες έκτακτης ανάγκης κατά την πτήση

Κατά παρέκκλιση από την NCO.SPEC.145, ο κυβερνήτης μπορεί να προβαίνει σε προσομοίωση καταστάσεων που απαιτούν την εφαρμογή ασυνήθων διαδικασιών ή διαδικασιών έκτακτης ανάγκης με ένα επιβαίνον μέλος του πληρώματος ειδικών καθηκόντων, εάν η προσομοίωση πρέπει να πληροί τον σκοπό της πτήσης και εάν έχει περιληφθεί στον κατάλογο σημείων ελέγχου που αναφέρεται στην NCO.SPEC.MCF.110 ή στις διαδικασίες λειτουργίας.»

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

α) στη SPO.GEN.140 (A) το σημείο (10) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«10. το τεχνικό ημερολόγιο του αεροσκάφους, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1321/2014, κατά περίπτωση.»

β) η SPO.GEN.145 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«SPO.GEN.145 Χειρισμός των καταχωρίσεων καταγραφέα πτήσης: διατήρηση, προσκόμιση, προστασία και χρήση.

α) Μετά από ατύχημα, σοβαρό συμβάν ή περιστατικό που διαπίστωσε η αρχή διερεύνησης, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους διατηρεί τα αρχικά καταγεγραμμένα δεδομένα των καταγραφών πτήσης για διάστημα 60 ημερών ή άλλο διάστημα που επιβάλλεται από την αρχή διερεύνησης.

β) Ο φορέας εκμετάλλευσης διενεργεί επιχειρησιακούς ελέγχους και αξιολογήσεις των καταχωρίσεων, ώστε να εξασφαλιστεί η διαρκής λειτουργική ετοιμότητα των καταγραφών πτήσης που πρέπει να φέρει το αεροπλάνο.

γ) Ο φορέας εκμετάλλευσης εξασφαλίζει τη διατήρηση των καταχωρίσεων των παραμέτρων πτήσης και των μηνυμάτων επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων που πρέπει να καταγράφονται στους καταγραφείς πτήσης. Ωστόσο, για σκοπούς δοκιμής και συντήρησης των εν λόγω καταγραφών πτήσης, επιτρέπεται η διαγραφή έως 1 ώρας των παλαιότερων καταγεγραμμένων δεδομένων κατά τη στιγμή της δοκιμής.

δ) Ο φορέας εκμετάλλευσης τηρεί και διατηρεί επικαιροποιημένη τεκμηρίωση που περιέχει τις απαραίτητες πληροφορίες για τη μετατροπή των ανεπεξέργαστων δεδομένων πτήσης σε παραμέτρους πτήσης εκφραζόμενες σε τεχνικές μονάδες.

ε) Ο φορέας εκμετάλλευσης θέτει στη διάθεση κάθε καταχώριση του καταγραφέα πτήσης που έχει διατηρηθεί, αν έτσι ορίζει η αρμόδια αρχή.

- στ) Με την επιφύλαξη των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 996/2010 και (ΕΕ) 2016/679 και εξαιρουμένης της διασφάλισης της λειτουργικής ετοιμότητας του καταγραφέα πτήσης:
- (1) Εξαιρουμένης της διασφάλισης της λειτουργικής ετοιμότητας του καταγραφέα πτήσης, οι καταχωρίσεις ήχου ενός καταγραφέα πτήσης δεν δημοσιοποιούνται ούτε χρησιμοποιούνται εκτός εάν πληρούνται όλες οι ακόλουθες προϋποθέσεις:
 - i) διενεργείται διαδικασία χειρισμού των εν λόγω καταχωρίσεων ήχου και της μεταγραφής τους·
 - ii) έχουν συναινέσει προηγουμένως όλα τα μέλη του πληρώματος και του προσωπικού συντήρησης·
 - iii) οι εν λόγω καταχωρίσεις ήχου χρησιμοποιούνται μόνο για τη διατήρηση ή τη βελτίωση της ασφάλειας.
 - (1α) Όταν οι καταχωρίσεις ήχου του καταγραφέα πτήσης επιθεωρούνται για τη διασφάλιση της λειτουργικής ετοιμότητας του καταγραφέα πτήσης, ο φορέας εκμετάλλευσης μεριμνά για την προστασία των προσωπικών δεδομένων των εν λόγω καταχωρίσεων ήχου και βεβαιώνεται ότι δεν δημοσιοποιούνται ούτε χρησιμοποιούνται για σκοπούς άλλους από τη διασφάλιση της λειτουργικής ετοιμότητας του καταγραφέα πτήσης.
 - (2) Οι παράμετροι πτήσης ή τα μηνύματα της ζεύξης δεδομένων δεν χρησιμοποιούνται για σκοπούς άλλους από τη διερεύνηση ατυχήματος ή περιστατικού για το οποίο υφίσταται υποχρέωση αναφοράς. Ο εν λόγω περιορισμός εφαρμόζεται μόνον εφόσον αυτές οι καταχωρίσεις πληρούν κάποιον από τους ακόλουθους όρους:
 - i) χρησιμοποιούνται από τον φορέα εκμετάλλευσης μόνο για σκοπούς αξιοπλοΐας ή συντήρησης·
 - ii) είναι αποχαρακτηρισμένες·
 - iii) δημοσιοποιούνται με ασφαλείς διαδικασίες.
 - (3) Εξαιρουμένης της διασφάλισης της λειτουργικής ετοιμότητας του καταγραφέα πτήσης, οι εικόνες από τον θάλαμο του πληρώματος πτήσης που καταγράφονται από καταγραφέα πτήσης δεν δημοσιοποιούνται ούτε χρησιμοποιούνται, εκτός εάν πληρούνται όλοι οι ακόλουθοι όροι:
 - i) διενεργείται διαδικασία χειρισμού των εν λόγω καταχωρίσεων εικόνων·
 - ii) έχουν συναινέσει προηγουμένως όλα τα μέλη του πληρώματος και του προσωπικού συντήρησης·
 - iii) οι εν λόγω καταχωρίσεις εικόνων χρησιμοποιούνται μόνο για τη διατήρηση ή τη βελτίωση της ασφάλειας.
 - (3α) Όταν οι εικόνες από τον θάλαμο του πληρώματος πτήσης που καταγράφονται από καταγραφέα πτήσης επιθεωρούνται για τη διασφάλιση της λειτουργικής ετοιμότητας του καταγραφέα πτήσης:
 - i) οι εν λόγω εικόνες δεν δημοσιοποιούνται ούτε χρησιμοποιούνται για σκοπούς άλλους από τη διασφάλιση της λειτουργικής ετοιμότητας του καταγραφέα πτήσης·
 - ii) εάν στις εικόνες υπάρχει πιθανότητα να καταστούν ορατά μέρη του σώματος των μελών του πληρώματος, ο φορέας εκμετάλλευσης μεριμνά για την προστασία προσωπικών δεδομένων των εν λόγω εικόνων.»
- γ) η SPO.OP.210 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

Πριν αρχίσει την προσέγγιση προς το έδαφος, ο κυβερνήτης βεβαιώνεται ότι, σύμφωνα με τις πληροφορίες που διαθέτει, ο καιρός στο αεροδρόμιο ή τον χώρο λειτουργίας και η κατάσταση του διαδρόμου που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί δεν εμποδίζουν την ασφαλή προσέγγιση, προσγείωση ή αποτυχημένη προσέγγιση.»

- δ) εισάγεται η ακόλουθη SPO.OP.211:

«SPO.OP.211 Συνθήκες προσέγγισης και προσγείωσης — ελικόπτερα

Πριν αρχίσει την προσέγγιση προς το έδαφος, ο κυβερνήτης βεβαιώνεται ότι, σύμφωνα με τις πληροφορίες που διαθέτει, ο καιρός στο αεροδρόμιο ή τον χώρο λειτουργίας και η κατάσταση της περιοχής τελικής προσέγγισης και απογείωσης (FATO) που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί δεν εμποδίζουν την ασφαλή προσέγγιση, προσγείωση ή αποτυχημένη προσέγγιση.»

- ε) εισάγεται η ακόλουθη SPO.IDE.A.146:

«SPO.IDE.A.146 Ελαφρύς καταγραφέας πτήσης

α) Τα αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) άνω των 2 250 kg και τα αεροπλάνα μέγιστης εγκεκριμένης διαμόρφωσης (MOPSC) άνω των 9 θέσεων εξοπλίζονται με καταγραφέα πτήσης εφόσον πληρούνται όλοι οι ακόλουθοι όροι:

- (1) δεν υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής της SPO.IDE.A.145 στοιχείο α)·

- (2) χρησιμοποιούνται για εμπορικές πτητικές λειτουργίες·
 - (3) είναι αεροπλάνα για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας την ή μετά την 5η Σεπτεμβρίου 2022.
 - β) Ο καταγραφέας πτήσης καταγράφει, μέσω δεδομένων πτήσης ή εικόνων, επαρκείς πληροφορίες προκειμένου να προσδιορίζεται το ίχνος πτήσης και η ταχύτητα του αεροσκάφους.
 - γ) Ο καταγραφέας πτήσης έχει την ικανότητα να διατηρεί τα δεδομένα πτήσης και τις εικόνες που καταγράφηκαν τουλάχιστον κατά τη διάρκεια των τελευταίων 5 ωρών.
 - δ) Ο καταγραφέας πτήσης αρχίζει αυτόματα να καταγράφει δεδομένα προτού το αεροπλάνο μπορεί να κινηθεί με δική του ισχύ και παύει να καταγράφει αυτόματα όταν το αεροπλάνο δεν μπορεί πλέον να κινείται με τη δική του ισχύ.
 - ε) Εάν ο καταγραφέας πτήσης καταγράφει εικόνες ή ήχους από τον θάλαμο του πληρώματος πτήσης, προβλέπεται λειτουργία με δυνατότητα χειρισμού από τον κυβερνήτη η οποία τροποποιεί τις καταχωρίσεις εικόνων και ήχου που έχουν πραγματοποιηθεί πριν από την ενεργοποίηση αυτής της λειτουργίας, ούτως ώστε οι εν λόγω καταχωρίσεις να μην μπορούν να ανακτηθούν με τη χρήση συνήθων τεχνικών αναπαραγωγής ή αντιγραφής.»
- στ) εισάγεται η ακόλουθη SPO.IDE.H.146:

«SPO.IDE.H.146 Ελαφρύς καταγραφέας πτήσης

- α) Τα ελικόπτερα με στροβιλοκινητήρα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) άνω των 2 250 kg εξοπλίζονται με καταγραφέα πτήσης εφόσον πληρούνται όλοι οι ακόλουθοι όροι:
 - (1) δεν υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής της SPO.IDE.H.145 στοιχείο α)·
 - (2) χρησιμοποιούνται για εμπορικές πτητικές λειτουργίες·
 - (3) είναι αεροπλάνα για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας την ή μετά την 5η Σεπτεμβρίου 2022.
 - β) Ο καταγραφέας πτήσης καταγράφει, μέσω δεδομένων πτήσης ή εικόνων, επαρκείς πληροφορίες προκειμένου να προσδιορίζεται το ίχνος πτήσης και η ταχύτητα του αεροσκάφους.
 - γ) Ο καταγραφέας πτήσης έχει την ικανότητα να διατηρεί τα δεδομένα πτήσης και τις εικόνες που καταγράφηκαν τουλάχιστον κατά τη διάρκεια των τελευταίων 5 ωρών.
 - δ) Ο καταγραφέας πτήσης αρχίζει αυτόματα να καταγράφει τα δεδομένα προτού το ελικόπτερο μπορεί να κινηθεί με δική του ισχύ και παύει να καταγράφει αυτόματα όταν το ελικόπτερο δεν μπορεί πλέον να κινείται με τη δική του ισχύ.
 - ε) Εάν ο καταγραφέας πτήσης καταγράφει εικόνες ή ήχους από τον θάλαμο του πληρώματος πτήσης, προβλέπεται λειτουργία με δυνατότητα χειρισμού από τον κυβερνήτη η οποία τροποποιεί τις καταχωρίσεις εικόνων και ήχου που έχουν πραγματοποιηθεί πριν από την ενεργοποίηση αυτής της λειτουργίας, ούτως ώστε οι εν λόγω καταχωρίσεις να μην μπορούν να ανακτηθούν με τη χρήση συνήθων τεχνικών αναπαραγωγής ή αντιγραφής.»
- ζ) στη SPO.SPE.MCF.100 το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «α) δοκιμαστική πτήση κατά τη συντήρηση “επιπέδου Α” για πτήση στην οποία αναμένεται η χρήση ασυνήθων διαδικασιών ή διαδικασιών έκτακτης ανάγκης όπως καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους, ή εφόσον απαιτείται η πτήση πρέπει να αποδειχθεί η λειτουργία εφεδρικού συστήματος ή άλλων διατάξεων ασφαλείας.».

ISSN 1977-0669 (ηλεκτρονική έκδοση)
ISSN 1725-2547 (έντυπη έκδοση)



Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης
2985 Λουξεμβούργο
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ

EL