II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2017/363 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 1ης Μαρτίου 2017

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 όσον αφορά την ειδική έγκριση των νυκτερινών πτητικών λειτουργιών ή πτητικών λειτουργιών υπό μετεωρολογικές συνθήκες ενόργανης πτήσης μονοκινητήριων αεροπλάνων με στροβιλοκινητήρα, καθώς και όσον αφορά τις απαιτήσεις έγκρισης της εκπαίδευσης όσον αφορά τα επικίνδυνα εμπορεύματα που μεταφέρονται με εμπορικές ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες και μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες σύνθετων μηχανοκίνητων αεροσκαφών και μη εμπορικές ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες σύνθετων μηχανοκίνητων αεροσκαφών

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

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

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008, η Επιτροπή πρέπει να εκδώσει τους αναγκαίους εκτελεστικούς κανόνες για τη θέσπιση όρων ασφαλούς λειτουργίας των αεροσκαφών. Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής ([2]) καθορίζει τους όρους αυτούς.

(2) Η εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 στις πτήσεις αυτομεταφοράς θα οδηγούσε σε δυσανάλογη διοικητική επιβάρυνση του κλάδου και των αρμόδιων αρχών. Προκειμένου να καθιερωθεί πιο αναλογική προσέγγιση βάσει διακινδύνευσης για την εφαρμογή του εν λόγω κανονισμού, πρέπει να εξαιρεθούν από την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 οι έκτακτες πτήσεις με τις οποίες δεν μεταφέρονται επιβάτες ή φορτίο όταν το αεροσκάφος μεταβαίνει για ανακαίνιση, επισκευή, ελέγχους συντήρησης, επιθεωρήσεις, παράδοση, εξαγωγή ή παρόμοιους σκοπούς.

(3) Τα πρότυπα και οι συνιστώμενες πρακτικές του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ), που καθορίζονται στο παράρτημα 6 μέρος Ι της σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία, η οποία υπογράφηκε στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944, περιλαμβάνουν διατάξεις για τις νυκτερινές πτητικές λειτουργίες ή τις πτητικές λειτουργίες υπό μετεωρολογικές συνθήκες ενόργανης πτήσης των μονοκινητήριων αεροπλάνων με στροβιλοκινητήρα. Οι εν λόγω διατάξεις περιέχουν, μεταξύ άλλων, την απαίτηση ότι κατά την έγκριση των εν λόγω πτητικών λειτουργιών το κράτος του φορέα εκμετάλλευσης πρέπει να διασφαλίζει την τήρηση ορισμένων όρων, μεταξύ των οποίων είναι και οι όροι που αφορούν τον εγκατεστημένο εξοπλισμό, την αξιοπιστία του κινητήρα, την παρακολούθηση του κινητήρα, τις διαδικασίες των φορέων εκμετάλλευσης και την εκπαίδευση του πληρώματος πτήσης. Το δίκαιο της Ένωσης πρέπει να εναρμονισθεί με τις εν λόγω διατάξεις ώστε να διασφαλισθεί ότι οι εμπορικές νυκτερινές αεροπορικές μεταφορές των μονοκινητήριων αεροσκαφών ή υπό μετεωρολογικές συνθήκες ενόργανης πτήσης υπόκεινται στην έγκριση της αρμόδιας αρχής.

([1]) ΕΕ L 79 της 19.3.2008, σ. 1. `

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

(4) Η προσαρμογή αυτή καθιστά άνευ αντικειμένου τη δυνατότητα λειτουργίας, μέσω παρέκκλισης, των μονοκινητήριων αεροπλάνων βάσει των όρων που καθορίζονται στις υπάρχουσες εξαιρέσεις που χορηγούν τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 8 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου ([1]), οι οποίες προβλέπονται στο άρθρο 6 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012. Κατά συνέπεια, η διάταξη αυτή θα πρέπει να διαγραφεί. Οι εξαιρέσεις αυτές για τη λειτουργία μονοκινητήριων αεροπλάνων, συμπεριλαμβανομένων των σχετικών όρων, πρέπει να θεωρούνται ως εγκρίσεις που χορηγήθηκαν από την αρμόδια αρχή όπως απαιτείται από το εναρμονισμένο νομικό πλαίσιο επί κατάλληλο χρονικό διάστημα μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, ώστε να εξασφαλιστεί ομαλή μετάβαση. Μετά τη συγκεκριμένη μεταβατική περίοδο δεν θα είναι πλέον δυνατόν να χρησιμοποιούνται οι εξαιρέσεις αυτές, διότι αντί αυτών θα απαιτούνται εγκρίσεις. Πρέπει να συνεχισθεί η κοινοποίηση τυχόν σημαντικών αλλαγών στη λειτουργία των εν λόγω αεροπλάνων κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου.

(5) Οι φορείς εκμετάλλευσης εμπορικών ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών, καθώς και οι φορείς εκμετάλλευσης που εκτελούν μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη ή μη εμπορικές ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη τα οποία δεν μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα, πρέπει να συνεχίσουν την εκπόνηση και διατήρηση εκπαιδευτικών προγραμμάτων με αντικείμενο τα επικίνδυνα εμπορεύματα, σύμφωνα με το παράρτημα III (Μέρος-ORO) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012. Ωστόσο, προκειμένου να καθιερωθεί πιο αναλογική προσέγγιση βάσει διακινδύνευσης για την εφαρμογή των κανόνων αυτών, δεν πρέπει πλέον να απαιτείται η έγκριση των εν λόγω εκπαιδευτικών προγραμμάτων από την αρμόδια αρχή.

(6) Συνεπώς, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως. Συγκεκριμένα, το παράρτημα III (μέρος-ORO) του εν λόγω κανονισμού πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να καθιερωθεί πιο αναλογική προσέγγιση βάσει διακινδύνευσης για τις απαιτήσεις έγκρισης για τα εκπαιδευτικά προγράμματα με αντικείμενο τα επικίνδυνα εμπορεύματα και να προστεθεί ένα νέο τμήμα για τις πτητικές λειτουργίες των μονοκινητήριων αεροπλάνων με στροβιλοκινητήρα στο παράρτημα V (μέρος-SpA).

(7) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό σχετικά με μονοκινητήρια αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρα βασίζονται στη γνώμη ([2]) που εξέδωσε ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 2 στοιχείο β) και το άρθρο 19 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

(8) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 65 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

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

1) Το άρθρο 6 παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 5 και με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012 της Επιτροπής (*) σχετικά με την πτητική άδεια, οι πτήσεις για την εισαγωγή ή την τροποποίηση τύπων αεροσκαφών τις οποίες εκτελούν φορείς σχεδιασμού ή παραγωγής στο πλαίσιο των δικαιωμάτων τους, καθώς και οι πτήσεις που δεν μεταφέρουν επιβάτες ή φορτίο, εφόσον το αεροσκάφος μεταβαίνει για ανακαίνιση, επισκευή, ελέγχους συντήρησης, επιθεωρήσεις, παράδοση, εξαγωγή ή παρόμοιους σκοπούς, πρέπει να λειτουργούν υπό τις συνθήκες που καθορίζονται στο εθνικό δίκαιο των κρατών μελών.

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

2) Το άρθρο 6 παράγραφος 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

([1]) Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1991, για την εναρμόνιση τεχνικών κανόνων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας (ΕΕ L 373 της 31.12.1991, σ. 4).

([2]) Γνώμη αριθ. 6/2015 του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας της Αεροπορίας, της 11ης Νοεμβρίου 2015, σχετικά με κανονισμό της Επιτροπής για την καθιέρωση ειδικών τεχνικών απαιτήσεων για την έγκριση νυκτερινής πτητικής λειτουργίας των μονοκινητήριων αεροσκαφών με στροβιλοκινητήρα ή υπό μετεωρολογικές συνθήκες ενόργανης πτήσης.

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

3) Τα παραρτήματα II, III, IV και V τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

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

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

Βρυξέλλες, 1η Μαρτίου 2017.

Για την Επιτροπή

Ο Πρόεδρος

Jean-Claude JUNCKER

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

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

1) Στο παράρτημα II (μέρος ARO), το προσάρτημα II αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Προσάρτημα II

ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΠΤΗΤΙΚΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ **(σύμφωνα με τις εγκεκριμένες προϋποθέσεις του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας)**				
Στοιχεία επικοινωνίας της εκδίδουσας αρχής Τηλέφωνο ([1]): _____ · φαξ _____ · ηλεκτρονικό ταχυδρομείο: _____				
Πιστοποιητικό αερομεταφορέα ([2]): Επωνυμία φορέα εκμετάλλευσης ([3]): Ημερομηνία ([4]): Υπογραφή: Δραστηριοποιείται με την εμπορική επωνυμία: Προδιαγραφές πτητικών λειτουργιών #:				
Μοντέλο αεροσκάφους ([5]): Σήματα νηολόγησης ([6]):				
Τύποι πτητικών λειτουργιών: Εμπορική αερομεταφορά ☐ επιβατών ☐ φορτίου ☐ Άλλοι ([7]): _____				
Περιοχή πτητικής λειτουργίας ([8]):				
Ειδικοί περιορισμοί ([9]):				
Ειδικές εγκρίσεις:	Ναι	Όχι	Προδιαγραφή ([10])	Παρατηρήσεις
Επικίνδυνα εμπορεύματα	☐	☐		
Πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας Απογείωση Προσέγγιση και προσγείωση	☐	☐	CAT ([11]) … RVR ([12]): m DA/H: ft RVR: m	
RVSM ([13]) ☐ A/A	☐	☐		
ETOPS ([14]) ☐ A/A	☐	☐	Μέγιστος χρόνος εκτρο-πής ([15]): λεπτά	
Προδιαγραφές σύνθετης πλοήγησης για λειτουργίες βάσει επιδόσεων (PBN) ([16])	☐	☐		([17])
Ελάχιστες προδιαγραφές επιδόσεων πλοήγησης	☐	☐		
Νυκτερινές πτητικές λειτουργίες μονοκινητήριων αεροπλάνων με στροβιλοκινητήρα ή μετεωρολογικές συνθήκες ενόργανης πτήσης (IMC) (SET-IMC)	☐	☐	([18])	
Πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου υποβοηθούμενες από σύστημα απεικόνισης νυχτερινής όρασης	☐	☐		
Πτητικές λειτουργίες ανύψωσης ελικοπτέρου	☐	☐		
Πτητικές λειτουργίες ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρου	☐	☐		
Υπεράκτιες πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου	☐	☐		
Εκπαίδευση πληρωμάτων θαλάμου επιβατών ([19])	☐	☐		
Έκδοση βεβαίωσης επαγγελματικής επάρκειας πληρώματος θαλάμου επιβατών ([20])	☐	☐		
Διαρκής αξιοπλοΐα	☐	☐	([21])	
Λοιπές ([22])				

([1]) Αριθμός τηλεφώνου και τηλεομοιοτυπικού της αρμόδιας αρχής, συμπεριλαμβανομένου και του κωδικού της χώρας. Σημειώνεται η διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, εάν υπάρχει.
([2]) Σημειώνεται ο αριθμός του σχετικού πιστοποιητικού αερομεταφορέα (AOC).
([3]) Σημειώνεται η καταχωρισμένη επωνυμία του φορέα εκμετάλλευσης και η εμπορική επωνυμία του φορέα εκμετάλλευσης, εάν είναι διαφορετική. Συμπληρώνεται η ένδειξη "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 αριθμός της κατασκευής, του μοντέλου και της σειράς του αεροσκάφους ή της βασικής σειράς, εάν δεν έχει προσδιοριστεί σειρά (π.χ. Boeing-737-3K2 ή Boeing-777-232).
([6]) Τα σήματα νηολόγησης παρατίθενται είτε στις προδιαγραφές πτητικών λειτουργιών είτε στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας. Στη δεύτερη περίπτωση, στις σχετικές προδιαγραφές πτητικών λειτουργιών πρέπει να γίνεται παραπομπή στη σχετική σελίδα του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας. Εάν δεν ισχύουν όλες οι ειδικές εγκρίσεις για το μοντέλο αεροσκάφους, τα σήματα νηολόγησης του αεροσκάφους επιτρέπεται να σημειωθούν στη στήλη των παρατηρήσεων για τη σχετική ειδική έγκριση.
([7]) Αναφέρεται άλλος τύπος μεταφοράς (π.χ. επείγουσα ιατρική διακομιδή).
([8]) Αναφέρεται(-ονται) η (οι) γεωγραφική(-ές) περιοχή(-ές) εξουσιοδοτημένης πτητικής λειτουργίας (με γεωγραφικές συντεταγμένες ή συγκεκριμένες διαδρομές, περιοχή πληροφοριών πτήσης ή εθνικά ή περιφερειακά σύνορα).
([9]) 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]) Αναφέρεται η εφαρμοστέα κατηγορία προσέγγισης ακρίβειας: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB ή CAT IIIC. Αναφέρονται η ελάχιστη ορατότητα διαδρόμου (RVR) σε μέτρα και το ύψος απόφασης (DH) σε πόδια. Χρησιμοποιείται μία σειρά ανά αναφερόμενη κατηγορία προσέγγισης.
([12]) Αναφέρεται η εγκεκριμένη ελάχιστη ορατότητα διαδρόμου απογείωσης 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 FL 290.
([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 ή των προϋποθέσεων στη στήλη "Προδιαγραφή" και/ή "Παρατηρήσεις". 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]) Αναφέρετε εάν η ειδική έγκριση αφορά μόνο ορισμένα άκρα διαδρόμων και/ή αεροδρόμια.
([18]) Αναφορά του ιδιαίτερου συνδυασμού ατράκτου/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 βεβαιώσεων επαγγελματικής επάρκειας πληρώματος θαλάμου επιβατών, όπως προβλέπεται στο παράρτημα V (μέρος CC) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011.
([21]) Ονοματεπώνυμο του προσώπου / επωνυμία του φορέα που φέρει την ευθύνη να διασφαλίζει τη διατήρηση της διαρκούς αξιοπλοΐας του αεροσκάφους και παραπομπή στον κανονισμό βάσει του οποίου απαιτούνται οι εργασίες, π.χ. παράρτημα I (μέρος-M) τμήμα Z του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 της Επιτροπής.
([22]) Εδώ επιτρέπεται να αναφερθούν άλλες εγκρίσεις ή στοιχεία, με τη χρήση μίας σειράς (ή ενός τμήματος με πολλές σειρές) ανά εξουσιοδότηση (π.χ. διαδικασίες βραχείας προσγείωσης, διαδικασίες προσέγγισης με μεγάλη γωνία, πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου προς ή από χώρο δημόσιου ενδιαφέροντος, πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου επάνω από εχθρικό περιβάλλον ευρισκόμενο εκτός πυκνοκατοικημένης περιοχής, πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου χωρίς διασφαλισμένη 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, αεροσκάφη χρησιμοποιούμενα για μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες).

ΕΝΤΥΠΟ 139 του EASA έκδοση 3».

2) Το παράρτημα III (μέρος ORO) τροποποιείται ως εξής:

α) στην ORO.GEN.110, τα στοιχεία ι) και ια) αντικαθίστανται από τα ακόλουθα:

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

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

1) ανεμόπτερο·

2) αερόστατο·

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

4) άλλο μη σύνθετο μηχανοκίνητο ελοκόπτερο που διαθέτει μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης έως 5 700 kg και μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση έως 5 θέσεις επιβατών, που απογειώνεται από και προσγειώνεται στο ίδιο αεροδρόμιο ή στην ίδια τοποθεσία λειτουργίας, με VFR κατά τη διάρκεια της ημέρας.»·

β) στην ORO.FC.A.250, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) Ο κάτοχος πτυχίου CPL(A) (αεροπλάνο) ενεργεί ως κυβερνήτης σε εμπορική αεροπορική μεταφορά με αεροπλάνο μονομελούς πληρώματος εάν πληρούται ένας από τους κάτωθι όρους:

1) όταν μεταφέρει επιβάτες με πτήση VFR εκτός ακτίνας 50 ναυτικών μιλίων (90 km) από το αεροδρόμιο αναχώρησης, έχει τουλάχιστον 500 ώρες χρόνου πτήσης με αεροπλάνο ή διαθέτει ισχύουσα ειδικότητα σε όργανα·

2) όταν λειτουργεί αεροπλάνο πολυκινητήριου τύπου υπό συνθήκες IFR, έχει τουλάχιστον 700 ώρες χρόνου πτήσης με αεροπλάνο, καθώς και 400 ώρες ως κυβερνήτης. Στις ώρες αυτές περιλαμβάνονται 100 ώρες πτήσης υπό συνθήκες IFR και 40 ώρες πτήσης σε πτητικές λειτουργίες με πολυκινητήρια αεροσκάφη. Οι 400 ώρες ως κυβερνήτης επιτρέπεται να αντικαθίστανται από ώρες πτήσης ως συγκυβερνήτης με καθιερωμένο σύστημα πληρώματος πολλαπλών χειριστών που προβλέπεται στο τεχνικό εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας, επί τη βάσει δύο ωρών χρόνου πτήσης ως συγκυβερνήτης για μία ώρα χρόνου πτήσης ως κυβερνήτης·

3) όταν λειτουργεί μονοκινητήριο αεροπλάνο υπό συνθήκες IFR, έχει τουλάχιστον 700 ώρες χρόνου πτήσης με αεροπλάνο, καθώς και 400 ώρες ως κυβερνήτης. Στις ώρες αυτές περιλαμβάνονται 100 ώρες χρόνου πτήσης υπό συνθήκες IFR. Οι 400 ώρες ως κυβερνήτης επιτρέπεται να αντικαθίστανται από ώρες πτήσης ως συγκυβερνήτης με καθιερωμένο σύστημα πληρώματος πολλαπλών χειριστών που προβλέπεται στο τεχνικό εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας, επί τη βάσει δύο ωρών χρόνου πτήσης ως συγκυβερνήτης για μία ώρα χρόνου πτήσης ως κυβερνήτης.».

3) Το παράρτημα IV (μέρος-CAT) τροποποιείται ως εξής:

α) η CAT.OP.MPA.136 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«CAT.OP.MPA.136 Διαδρομές και περιοχές επιχειρησιακής λειτουργίας — μονοκινητήρια αεροπλάνα

Ο φορέας εκμετάλλευσης εξασφαλίζει ότι οι πτητικές λειτουργίες μονοκινητήριων αεροπλάνων πραγματοποιούνται μόνον κατά μήκος διαδρομών ή εντός περιοχών όπου υπάρχουν διαθέσιμες επιφάνειες που επιτρέπουν την εκτέλεση ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης, εκτός αν έχει λάβει έγκριση από την αρμόδια αρχή σύμφωνα με το παράρτημα V (μέρος-SpA) τμήμα ΙΒ — ΝΥΚΤΕΡΙΝΕΣ ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΜΟΝΟΚΙΝΗΤΗΡΙΟΥ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ ΜΕ ΣΤΡΟΒΙΛΟΚΙΝΗΤΗΡΑ Ή ΥΠΟ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΠΤΗΣΗΣ ΜΕ ΟΡΓΑΝΑ (SET-IMC).»·

β) στην CAT.OP.MPA.180, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) Εφόσον δεν είναι εφικτή η χρήση του αεροδρομίου αναχώρησης ως εναλλακτικού αεροδρομίου απογείωσης λόγω μετεωρολογικών συνθηκών ή επιδόσεων, ο φορέας εκμετάλλευσης επιλέγει άλλο κατάλληλο εναλλακτικό αεροδρόμιο απογείωσης το οποίο δεν βρίσκεται σε σχέση με το αεροδρόμιο αναχώρησης σε απόσταση μεγαλύτερη από:

1) για δικινητήρια αεροπλάνα:

i) πτήση 1 ώρας, με ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους, σε κανονικές συνθήκες νηνεμίας με βάση την πραγματική μάζα απογείωσης· ή

ii) τον χρόνο εκτροπής πτήσεων μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων που έχει εγκριθεί σύμφωνα με το παράρτημα V (μέρος-SpA) τμήμα ΣΤ, με την επιφύλαξη τυχόν περιορισμών του καταλόγου ελάχιστου εξοπλισμού, μέχρι 2 ώρες κατ' ανώτατο όριο, με ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας σύμφωνα με το τεχνικό εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους, υπό κανονικές συνθήκες νηνεμίας με βάση την πραγματική μάζα απογείωσης·

2) για αεροπλάνα με τρεις ή τέσσερις κινητήρες, πτήση 2 ωρών με ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας σύμφωνα με το τεχνικό εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους, υπό κανονικές συνθήκες νηνεμίας με βάση την πραγματική μάζα απογείωσης·

3) για πτητικές λειτουργίες που έχουν εγκριθεί σύμφωνα με το παράρτημα V (μέρος-SpA) τμήμα ΙΒ — ΝΥΚΤΕΡΙΝΕΣ ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΜΟΝΟΚΙΝΗΤΗΡΙΟΥ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ ΜΕ ΣΤΡΟΒΙΛΟΚΙΝΗΤΗΡΑ Ή ΥΠΟ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΠΤΗΣΗΣ ΜΕ ΟΡΓΑΝΑ (SET-IMC), 30 λεπτά χρόνου πτήσης, με κανονική ταχύτητα πλεύσης, υπό συνθήκες νηνεμίας με βάση την πραγματική μάζα απογείωσης.

Στην περίπτωση πολυκινητήριων αεροπλάνων, εάν το τεχνικό εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους δεν περιέχει ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας, η ταχύτητα που πρέπει να χρησιμοποιηθεί για τον υπολογισμό είναι εκείνη που επιτυγχάνεται με τους υπόλοιπους κινητήρες στη μέγιστη συνεχή ισχύ.»·

γ) στην CAT.POL.A.300, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) Ο φορέας εκμετάλλευσης δεν λειτουργεί μονοκινητήριο αεροπλάνο, εκτός αν έχει λάβει έγκριση από την αρμόδια αρχή σύμφωνα με το παράρτημα V (μέρος-SpA), ΤΜΗΜΑ ΙΒ — ΝΥΚΤΕΡΙΝΕΣ ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΜΟΝΟΚΙΝΗΤΗΡΙΟΥ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ ΜΕ ΣΤΡΟΒΙΛΟΚΙΝΗΤΗΡΑ Ή ΥΠΟ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΠΤΗΣΗΣ ΜΕ ΟΡΓΑΝΑ (SET-IMC):

1) τη νύχτα· ή

2) υπό μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης με όργανα, εκτός εάν εκτελείται ειδική πτήση με κανόνες εξ όψεως.»·

δ) η CAT.POL.A.320 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«CAT.POL.A.320 Κατά τη διαδρομή — μονοκινητήρια αεροπλάνα

α) Στις αναμενόμενες για την πτήση μετεωρολογικές συνθήκες και σε περίπτωση βλάβης του κινητήρα, το αεροπλάνο μπορεί να φθάσει σε τόπο όπου μπορεί να πραγματοποιηθεί ασφαλής αναγκαστική προσγείωση, εκτός εάν ο φορέας εκμετάλλευσης έχει εγκριθεί από την αρμόδια αρχή σύμφωνα με το παράρτημα V (μέρος-SpA) τμήμα ΙΒ — ΝΥΚΤΕΡΙΝΕΣ ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΜΟΝΟΚΙΝΗΤΗΡΙΟΥ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ ΜΕ ΣΤΡΟΒΙΛΟΚΙΝΗΤΗΡΑ Ή ΥΠΟ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΠΤΗΣΗΣ ΜΕ ΟΡΓΑΝΑ (SET-IMC) και χρησιμοποιεί περίοδο διακινδύνευσης.

β) Για τους σκοπούς του στοιχείου α), θεωρείται ότι στο σημείο βλάβης κινητήρα:

1) το αεροπλάνο δεν ίπταται σε απόλυτο ύψος το οποίο υπερβαίνει εκείνο στο οποίο ο ρυθμός ανόδου ισούται με 300 ft ανά λεπτό, με τον κινητήρα να λειτουργεί εντός των προδιαγεγραμμένων συνθηκών μέγιστης συνεχούς ισχύος· και

2) η κλίση κατά τη διαδρομή είναι η μέγιστη κλίση καθόδου αυξημένη κατά 0,5 %.».

4) Στο παράρτημα V (μέρος-SpA), προστίθεται το ακόλουθο τμήμα ΙΒ:

«ΤΜΗΜΑ ΙΒ

ΝΥΚΤΕΡΙΝΕΣ ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΜΟΝΟΚΙΝΗΤΗΡΙΟΥ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ ΜΕ ΣΤΡΟΒΙΛΟΚΙΝΗΤΗΡΑ Ή ΥΠΟ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΠΤΗΣΗΣ ΜΕ ΟΡΓΑΝΑ (SET-IMC)

SpA.SET-IMC.100 Πτητικές λειτουργίες SET-IMC

Στις πτητικές λειτουργίες εμπορικών αεροπορικών μεταφορών (CAT), τα μονοκινητήρια αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρα λειτουργούν τη νύχτα ή υπό μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης (IMC) εφόσον ο φορέας εκμετάλλευσης έχει λάβει έγκριση SET-IMC από την αρμόδια αρχή.

SpA.SET-IMC.105 Έγκριση πτητικών λειτουργιών SET-IMC

Για να λάβει έγκριση SET-IMC από την αρμόδια αρχή, ο φορέας εκμετάλλευσης υποβάλλει αποδεικτικά στοιχεία ότι έχουν τηρηθεί όλοι οι κάτωθι όροι:

α) ο στροβιλοκινητήρας σε λειτουργία επιτυγχάνει αποδεκτό επίπεδο αξιοπιστίας στον παγκόσμιο στόλο με τον συγκεκριμένο συνδυασμό αεροσκάφους/κινητήρα·

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

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

2) πρόγραμμα αξιοπιστίας του συστήματος πρόωσης και συναφών συστημάτων·

γ) έχουν καθιερωθεί η σύνθεση του πληρώματος πτήσης και το πρόγραμμα εκπαίδευσης/ελέγχου των μελών του πληρώματος πτήσης που λαμβάνουν μέρος στις εν λόγω πτητικές λειτουργίες·

δ) έχουν καθιερωθεί διαδικασίες λειτουργίας στις οποίες καθορίζονται όλα τα ακόλουθα:

1) ο εξοπλισμός που πρόκειται να μεταφέρεται, καθώς και οι περιορισμοί λειτουργίας και οι κατάλληλες καταχωρίσεις στον πίνακα ελάχιστου εξοπλισμού (MEL)·

2) το σχέδιο πτήσης·

3) οι κανονικές διαδικασίες·

4) οι διαδικασίες έκτακτης ανάγκης, καθώς και οι διαδικασίες μετά από βλάβη του συστήματος πρόωσης, και οι διαδικασίες αναγκαστικής προσγείωσης υπό όλες τις καιρικές συνθήκες·

5) η παρακολούθηση και αναφορά συμβάντων·

ε) έχει διενεργηθεί αξιολόγηση της διακινδύνευσης ασφάλειας, καθώς και προσδιορισμός αποδεκτής περιόδου διακινδύνευσης σε περίπτωση που φορέας εκμετάλλευσης προτίθεται να τη χρησιμοποιήσει.

SpA.SET-IMC.110 Απαιτήσεις για τον εξοπλισμό για πτητικές λειτουργίες SET-IMC

Τα αεροπλάνα που χρησιμοποιούνται σε πτητικές λειτουργίες SET-IMC διαθέτουν όλο τον ακόλουθο εξοπλισμό:

α) δύο χωριστά συστήματα ηλεκτροπαραγωγής, το καθένα ικανό να παρέχει την απαιτούμενη ισχύ για όλα τα βασικά όργανα πτήσης, συστήματα πλοήγησης και τα συστήματα του αεροπλάνου που είναι απαραίτητα για τη συνέχιση της πτήσης έως τον προορισμό ή εναλλακτικό αεροδρόμιο·

β) δύο ενδείκτες στάσης τροφοδοτούμενους από ανεξάρτητες πηγές·

γ) για τις πτητικές λειτουργίες μεταφοράς επιβατών, έναν ιμάντα πρόσδεσης ή μια ζώνη ασφαλείας με διαγώνιο ιμάντα ώμου για κάθε κάθισμα επιβάτη·

δ) αερομεταφερόμενο εξοπλισμό ανίχνευσης καιρού·

ε) σε αεροπλάνο με θάλαμο συμπίεσης, επαρκές συμπληρωματικό οξυγόνο για όλους τους επιβαίνοντες για να επιτραπεί η κάθοδος μετά από βλάβη του κινητήρα στο μέγιστο πιστοποιημένο ύψος πλεύσης, στο βέλτιστο εύρος ταχύτητας κατολίσθησης και στη βέλτιστη διαμόρφωση κατολίσθησης, με παραδοχή του μέγιστου ρυθμού διαρροής του θαλάμου επιβατών, έως ότου επιτευχθούν συνεχή απόλυτα ύψη θαλάμου κάτω των 13 000 ft·

στ) σύστημα περιοχικής ναυτιλίας ικανό να προγραμματίζεται με τις θέσεις των τόπων προσγείωσης και να παρέχει πλευρική καθοδήγηση στο πλήρωμα πτήσης για την άφιξη στους τόπους αυτούς·

ζ) ραδιοϋψόμετρο·

η) φως προσγείωσης ικανό να φωτίζει το σημείο της επαφής στο ίχνος κατολίσθησης χωρίς ισχύ από τα 200 ft και πέρα·

θ) επαρκούς ισχύος και αντοχής σύστημα τροφοδοσίας με ηλεκτρικό ρεύμα για περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης ικανό να παρέχει ισχύ, μετά από αστοχία όλης της παραγόμενης ισχύος, για πρόσθετα φορτία που είναι αναγκαία για όλα τα κάτωθι:

1) τα βασικά όργανα πτήσης και περιοχικής ναυτιλίας κατά την κάθοδο από μέγιστο ύψος πτητικής λειτουργίας μετά από βλάβη του κινητήρα·

2) τα μέσα που παρέχουν μία απόπειρα επανεκκίνησης του κινητήρα·

3) κατά περίπτωση, την επέκταση του συστήματος προσγείωσης και των πτερυγίων καμπυλότητας·

4) τη χρήση του ραδιοϋψομέτρου καθ' όλη την προσέγγιση προσγείωσης·

5) το φως προσγείωσης·

6) έναν θερμαντήρα ταχυμέτρου·

7) εάν υπάρχουν, τα ηλεκτρικά μέσα που παρέχουν επαρκή προστασία από τη μειωμένη ορατότητα του χειριστή για την προσγείωση·

ι) σύστημα ανάφλεξης που ενεργοποιείται αυτόματα ή μπορεί να είναι χειροκίνητο, για την απογείωση, την προσγείωση και κατά τη διάρκεια της πτήσης, με ορατή υγρασία·

ια) μέσο συνεχούς παρακολούθησης του συστήματος λίπανσης του συστήματος παραγωγής ισχύος για την ανίχνευση της ύπαρξης καταλοίπων σχετιζόμενων με την επικείμενη βλάβη συστατικού στοιχείου του συστήματος μετάδοσης της κίνησης, καθώς και ένδειξη προειδοποίησης του θαλάμου του πληρώματος πτήσης·

ιβ) συσκευή ελέγχου της ισχύος βοηθητικού κινητήρα που επιτρέπει τη συνέχιση της λειτουργίας του κινητήρα σε επαρκή περιοχή ισχύος για την ασφαλή ολοκλήρωση της πτήσης σε περίπτωση εύλογα πιθανής βλάβης της μονάδας ελέγχου καυσίμου.».