ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 9.10.2020
COM(2020) 649 final

ANNEX

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

της

Πρότασης απόφασης του Συμβουλίου

σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας όσον αφορά την κοινοποίηση διαφορών ως προς τα παραρτήματα 1, 3, 4, 6, μέρη I, II και III, 10, τόμοι I και II, 11, 14, τόμοι I και II, 15 και 16, τόμοι I, II και III, της Σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία και στο Συμβούλιο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας σχετικά με την έγκριση των τροποποιήσεων 46 και 39 του παραρτήματος 6, μέρη I και II, αυτής της Σύμβασης, σχετικά με την αναβολή της μελλοντικής απαίτησης προμήθειας εικοσιπεντάωρου καταγραφέα συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης (CVR) για την αποφυγή ακούσιων συνεπειών λόγω της έκτακτης ανάγκης της νόσου COVID-19

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Διαφορές που πρέπει να κοινοποιηθούν στον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας, όσον αφορά ορισμένες εγκριθείσες τροποποιήσεις στα παραρτήματα της σύμβασης του Σικάγου

1. ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΠΡΟΣ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ

Η 219ησύνοδος του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ, που έλαβε χώρα από τις 2 Μαρτίου έως τις 20 Μαρτίου 2020, ενέκρινε σειρά τροποποιήσεων σε διάφορα παραρτήματα της σύμβασης του Σικάγου, στους τομείς της ασφάλειας, του περιβάλλοντος και της αεροναυτιλίας. Στο πλαίσιο αυτό, λαμβάνοντας υπόψη τη σχετική νομοθεσία της Ένωσης, οι διαφορές κοινοποιούνται στον ΔΟΠΑ ως εξής.

1.1. Τροποποίηση 176 του παραρτήματος 1 σχετικά με την αδειοδότηση του προσωπικού

Κοινοποιούνται διαφορές

1.2. Τροποποίηση 79 του παραρτήματος 3 σχετικά με τις Μετεωρολογικές υπηρεσίες για τη διεθνή αεροναυτιλία

Κοινοποιούνται διαφορές

1.3. Τροποποιήσεις 44, 37, 23 αντίστοιχα στα μέρη I, II και III του παραρτήματος 6 σχετικά με τις πτητικές λειτουργίες αεροσκαφών

Μέρος I: Κοινοποιούνται διαφορές
Μέρος II: Κοινοποιούνται διαφορές
Μέρος III: Κοινοποιούνται διαφορές

1.4. Τροποποίηση 92 του παραρτήματος 10 για τις αεροναυτικές τηλεπικοινωνίες, τόμοι I και II

Τόμος I: Κοινοποιούνται διαφορές
Τόμος II: Κοινοποιούνται διαφορές

1.5. Τροποποίηση 52 του παραρτήματος 11 σχετικά με τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας

Κοινοποιούνται διαφορές

1.6. Τροποποιήσεις 15 και 9 του παραρτήματος 14 για τα αεροδρόμια, τόμοι I και II

Τόμος I: Κοινοποιούνται διαφορές
Τόμος II: Κοινοποιούνται διαφορές

1.7. Τροποποίηση 41 του παραρτήματος 15

Κοινοποιείται διαφορά

1.8. Τροποποιήσεις 13, 10 και 1 του παραρτήματος 16 για το περιβάλλον, τόμοι I, II και III

Τόμος I: Differences shall be notified
Τόμος II: Κοινοποιούνται διαφορές
Τόμος III: Κοινοποιούνται διαφορές

2. ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΠΟΥ ΘΑ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΘΟΥΝ

2.1. Τροποποίηση 176 του παραρτήματος 1 σχετικά με την αδειοδότηση του προσωπικού

2.1.1. Περιγραφή

Η τροποποίηση προκύπτει από συστάσεις που εκπονήθηκαν από την Ομάδα Δράσης για την Εκπαίδευση και την Αξιολόγηση με βάση τις Ικανότητες του ΔΟΠΑ (Competency-based Training and Assessment Task Force, CBTA-TF) και τη Γραμματεία του ΔΟΠΑ και αφορά την ευθυγράμμιση με την τροποποίηση 5 στις Διαδικασίες για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας - εκπαίδευση (PANS-TRG, Έγγρ. 9868)/ νέοι ορισμοί, επικαιροποιεί τις απαιτήσεις για τους συμβούλους πτητικών λειτουργιών/επιμελητές πτήσης, προβλέπει τροποποίηση των διατάξεων για αεροσκάφη με άντωση από συστήματα ισχύος και αναβολή της εφαρμογής τους και εισάγει διατάξεις για τον εκπαιδευτή πρακτικής εκπαίδευσης εναέριας κυκλοφορίας.

2.1.2. Σχετική ενωσιακή νομοθεσία

Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 της Επιτροπής[1]

Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 2015/340 της Επιτροπής[2]

2.1.3. Πίνακας διαφορών που θα κοινοποιηθούν για την τροποποίηση 176 του παραρτήματος 1

Διάταξη παραρτήματος	**Κατηγορία διαφοράς**	**Λεπτομερής περιγραφή της διαφοράς**	**Παρατηρήσεις**
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΟΡΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΑΔΕΙΕΣ 1.1 Ορισμοί Ικανότητα· Στοιχείο ικανότητας· Μονάδα ικανότητας· Διαχείριση σφάλματος· Κριτήρια επιδόσεων· Διαχείριση απειλών.	C	Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 περιλαμβάνει αυτούς τους ορισμούς όπως ορίζονται στο παράρτημα 1 του ΔΟΠΑ, 12η έκδοση 2018. Ο κανονισμός (ΕΕ) 2015/340 δεν περιλαμβάνει τους αναφερόμενους ορισμούς.	Για την αντιμετώπιση συντακτικών ζητημάτων, η τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 σχεδιάζεται να εγκριθεί βάσει του RMT.0587, «Τακτική επικαιροποίηση των κανονισμών σχετικά με την εκπαίδευση, τις δοκιμασίες και τον έλεγχο των χειριστών και τη σχετική εποπτεία». Στο μέλλον θα εξεταστεί μια τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2015/340 βάσει του RMT.0668, «Τακτική επικαιροποίηση των κανόνων αδειοδότησης των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας».

[1] ΕΕ L 311 της 25/11/2011, σ. 1.
[2] ΕΕ L 63 της 06.03.2015, σ. 1.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΟΡΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΑΔΕΙΕΣ 1.1 Ορισμοί Εκπαίδευση και αξιολόγηση βάσει ικανοτήτων· Πρότυπο ικανοτήτων· Προϋποθέσεις· Πλαίσιο ικανοτήτων ΔΟΠΑ· Παρακολούθηση· Παρατηρήσιμη συμπεριφορά· Πιλοτική πτήση· Πιλοτική παρακολούθηση.	C	Οι κανονισμοί της ΕΕ δεν περιλαμβάνουν αυτούς τους ορισμούς.	Η τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 σχεδιάζεται να εγκριθεί βάσει του RMT.0587, «Τακτική επικαιροποίηση των κανονισμών σχετικά με την εκπαίδευση, τις δοκιμασίες και τον έλεγχο των χειριστών και τη σχετική εποπτεία».
2.4.3 Ειδικές απαιτήσεις για την έκδοση της κατηγορίας αεροπλάνου 2.4.3.1 Εμπειρία 2.4.3.1.1 Η αναγνώριση περιορίζεται σε 20 ώρες κατ' ανώτατο όριο.	A	Το FCL.315 CPL μαζί με το προσάρτημα 3 του παραρτήματος I (μέρος FCL) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 επιτρέπει μέγιστη αναγνώριση 10 ωρών.	
1.2.8.2 και ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 2. ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ 3. Προγράμματα εκπαίδευσης	B	Τα FCL.115 LAPL, FCL.210 PPL, FCL.315 CPL, και FCL.315(A), FCL.410.A MPL, FCL.515 ATPL, FCL930 FI, FCL.930FI FI, FCL.930.TRI TRI, FCL.930.CRI CRI, FCL930.IRI IRI, FCL930.SFI SFI, FCL930.MCCI MCCI, FCL930.ST STI, FCL.930.MI MI, FCL.930FTI FTI, το προσάρτημα 3 του παραρτήματος I, το προσάρτημα 5 του παραρτήματος I, και το προσάρτημα 6 του παραρτήματος I του παραρτήματος I (μέρος FCL) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2011/1178 της Επιτροπής για την αδειοδότηση των πληρωμάτων πτήσης, διασφαλίζουν την απαραίτητη ευελιξία των προγραμμάτων	

		εκπαίδευσης.	
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ΑΔΕΙΕΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΠΛΗΝ ΜΕΛΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΠΤΗΣΗΣ 4.4 Άδεια ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας 4.4.1 Απαιτήσεις για την έκδοση της άδειας 4.4.1.3 Εμπειρία 4.4.1.3.1	C	Ο κανονισμός (ΕΕ) 2015/340 δεν περιέχει την απαίτηση για την υπηρεσία 3 μηνών.	Η τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2015/340 θα εξεταστεί στο πλαίσιο της διαδικασίας θέσπισης κανόνων RMT.0668, «Τακτική επικαιροποίηση των κανόνων αδειοδότησης των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας». Ανακοίνωση για την προτεινόμενη τροποποίηση (NPA) αναμένεται να εκδοθεί έως τα τέλη 2020.
4.4.1.3.2	A	Ο κανονισμός (ΕΕ) 2015/340 εξετάζει το αναφερόμενο πρότυπο με λεπτομερή τρόπο όσον αφορά την εμπειρία και την πρακτική εκπαίδευση των εκπαιδευτών.	Δεν προβλέπεται αλλαγή στον κανονισμό (ΕΕ) 2015/340, μέρος ATCO.

4.5 Ικανότητες ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας 4.5.2 Απαιτήσεις για τις ικανότητες ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας 4.5.2.2 Εμπειρία 4.5.2.2.1 εδάφιο β)	B	Το μέρος ATCO στον κανονισμό (ΕΕ) 2015/340 αφορά το αναφερόμενο πρότυπο χωρίς να επιβάλλει πρόσθετη υποχρέωση.	Δεν προβλέπεται αλλαγή στον κανονισμό (ΕΕ) 2015/340, μέρος ATCO.
4.5.2.2.1 εδάφιο γ)	C	Οι κανονισμοί της ΕΕ δεν απαιτούν εμπειρία/εκπαίδευση στην προσέγγιση ραντάρ επιτήρησης.	Προβλέπεται το πρότυπο να εξεταστεί στο συσχετιζόμενο AMC του μέρους ATCO του κανονισμού (ΕΕ) 2015/340 βάσει του RMT.0668, «Τακτική επικαιροποίηση των κανόνων αδειοδότησης των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας». Ανακοίνωση για την προτεινόμενη τροποποίηση (NPA) αναμένεται να εκδοθεί έως τα τέλη 2020.

4.5.2.2.2	B	Το μέρος ATCO του κανονισμού (ΕΕ) 2015/340 δεν απαιτεί την υποβολή της αίτησης ικανότητας εντός έξι μηνών από την ολοκλήρωση της εμπειρίας. Ωστόσο, ο ίδιος κανονισμός απαιτεί τα δικαιώματα να ασκούνται εντός προθεσμίας που δεν θα υπερβαίνει τις 90 ημέρες. Ο κανόνας ATCO αναφέρεται σε 1 έτος, όταν ο κάτοχος άδειας φοιτητή ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας δεν έχει αρχίσει να ασκεί τα προνόμια αυτής της άδειας από την ημερομηνία έκδοσής της ή έχει διακόψει την άσκηση αυτών των προνομίων για περίοδο άνω του ενός έτους. Στη συνέχεια, μπορεί να ξεκινήσει ή να συνεχίσει την εκπαίδευση μονάδας σε αυτήν την ικανότητα έπειτα από αξιολόγηση της προηγούμενης ικανότητάς του, ως προς το εάν εξακολουθεί να πληροί τις απαιτήσεις που σχετίζονται με την εν λόγω ικανότητα και αφού ικανοποιήσει τυχόν απαιτήσεις εκπαίδευσης που προκύπτουν από αυτήν την αξιολόγηση.	

1.2. Τροποποίηση 79 του παραρτήματος 3 σχετικά με τη Μετεωρολογική Υπηρεσία Διεθνούς Αεροναυτιλίας

1.2.1. Περιγραφή

Η τροποποίηση, η οποία αποτελεί απόρροια της τέταρτης συνεδρίασης της ειδικής ομάδας μετεωρολογίας (METP/4), αφορά το μοντέλο ανταλλαγής μετεωρολογικών πληροφοριών (IWXXM) του ΔΟΠΑ, τη διεθνή ηφαιστειακή επαγρύπνηση για τους αεροδιαδρόμους (IAVW), το παγκόσμιο περιοχικό σύστημα πρόγνωσης (WAFS) και τις πληροφορίες SIGMET, AIRMET και GAMET[3].

[3] Οι πληροφορίες AIRMET και SIGMET αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/373. Αποτελούν πληροφορίες προς τους χρήστες του εναέριου χώρου σχετικά με ορισμένες μετεωρολογικές συνθήκες.

Οι πληροφορίες GAMET ορίζονται στους κανόνες του ΔΟΠΑ. Πρόκειται για περιοχική πρόγνωση σε συντετμημένη απλή γλώσσα, για χαμηλές πτήσεις σχετικά με περιοχή πληροφοριών πτήσης ή τμήμα αυτής, η οποία καταρτίζεται από το μετεωρολογικό γραφείο που ορίζει η αντίστοιχη μετεωρολογική αρχή και

1.2.2. Σχετική ενωσιακή νομοθεσία

Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/373 της Επιτροπής[4]

1.2.3. Πίνακας διαφορών που θα κοινοποιηθούν για την τροποποίηση 79 του παραρτήματος 3

Διάταξη παραρτήματος	**Κατηγορία διαφοράς**	**Λεπτομερής περιγραφή της διαφοράς**	**Παρατηρήσεις**
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3, τροποποίηση 79, κεφ. 1. 1.1 «Ορισμοί» «Συμβουλευτικό κέντρο ηφαιστειακής τέφρας (VAAC)»	C	Στους κανόνες της ΕΕ, ο ορισμός του «συμβουλευτικού κέντρου ηφαιστειακής τέφρας» (VAAC) περιλαμβάνει το κείμενο «μετά από ηφαιστειακές εκρήξεις».	Η τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2017/373 προβλέπεται να εγκριθεί έως το τρίτο τρίμηνο του 2021, οπότε αναμένεται να διαγραφεί το κείμενο «μετά από ηφαιστειακές εκρήξεις» και ο ορισμός του «συμβουλευτικού κέντρου ηφαιστειακής τέφρας» (VAAC) θα είναι συνεπής με την τροποποίηση 79 του ΔΟΠΑ.
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3, τροποποίηση 79, κεφ. 3. 3.4 «Κέντρα μετεωρολογικής επαγρύπνησης» νέα διάταξη 3.4.4	C	Στους κανόνες της ΕΕ δεν περιλαμβάνεται η σύσταση ότι τα κέντρα μετεωρολογικής παρακολούθησης (MWO) θα πρέπει να συντονίζουν το SIGMET με τα γειτονικά MWO.	Η τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2017/373 προβλέπεται να εγκριθεί έως το τρίτο τρίμηνο του 2021, οπότε αναμένεται να συμπεριληφθεί ισοδύναμη απαίτηση με εκείνη της τροποποίησης 79 του ΔΟΠΑ και θα είναι σύμφωνη με την τροποποίηση 79 του ΔΟΠΑ.
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3, τροποποίηση 79, κεφ. 3. 3.7 «Συμβουλευτικά κέντρα τροπικών κυκλώνων»· διάταξη 3.7 β).	C	Στους κανόνες της ΕΕ, δεν περιλαμβάνεται η απαίτηση για συμπερίληψη αλλαγών στην ένταση κατά την παρατήρηση (του τροπικού κυκλώνα).	Η τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2017/373 προβλέπεται να εγκριθεί έως το τρίτο τρίμηνο του 2021, οπότε η απαίτηση για συμπερίληψη αλλαγών στην ένταση κατά την παρατήρηση (του τροπικού κυκλώνα) αναμένεται να συμπεριληφθεί και θα συνάδει με την τροποποίηση 79 του ΔΟΠΑ.

ανταλλάσσεται με μετεωρολογικά γραφεία παρακείμενων περιοχών πληροφοριών πτήσης, όπως έχει συμφωνηθεί μεταξύ των εμπλεκόμενων μετεωρολογικών αρχών. Όσον αφορά τη νομοθεσία της ΕΕ, γίνεται αναφορά στην «περιοχική πρόγνωση για χαμηλές πτήσεις» όπως ορίζεται στο παράρτημα I (Ορισμοί) του κανονισμού (ΕΕ) 2017/373.

[4] ΕΕ L 62 της 8.3.2017, σ. 1.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3, τροποποίηση 79, προσ. 1. «Υποδείγματα χαρτών και εντύπων» ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ VAG και ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ SVA).	C	Στους κανόνες της ΕΕ δεν περιλαμβάνονται τα ανανεωμένα υποδείγματα (παραδείγματα) χαρτών που απεικονίζουν στερεογραφικές προβολές Mercator και Polar για την παροχή συμβουλών σχετικά με την ηφαιστειακή τέφρα σε γραφική μορφή και για SIGMET σε γραφική μορφή.	Η τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2017/373 έχει προγραμματιστεί να εγκριθεί έως το τρίτο τρίμηνο του 2021, οπότε αναμένεται να συμπεριληφθούν επικαιροποιημένα υποδείγματα (παραδείγματα) χαρτών που απεικονίζουν στερεογραφικές προβολές Mercator και Polar, και θα συνάδει με την τροποποίηση 79 του ΔΟΠΑ.
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3, τροποποίηση 79, προσ. 2. 1.2 «Προβλέψεις για πλέγμα ανώτερου αέρα», διάταξη 1.2.1	C	Στους κανόνες της ΕΕ, υπάρχουν οι ακόλουθες διαφορές για αυτήν τη διάταξη: 1) Περιλαμβάνεται η αναφορά «σε καθαρό αέρα» και «σε νέφος» (στο πλαίσιο της ανατάραξης). 2) Η σειρά διάδοσης των προβλέψεων είναι αυτή της τάξης παραγωγής και 3) Ο χρόνος ολοκλήρωσης της διάδοσης είναι 6 ώρες μετά τον τυπικό χρόνο παρατήρησης.	Η τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2017/373 προβλέπεται να εγκριθεί έως το τρίτο τρίμηνο του 2021, στο οποίο σημείο· 1) η διαγραφή των φράσεων «σε καθαρό αέρα» και «σε νέφος»· 2) η διαγραφή συγκεκριμένης σειράς διάδοσης· και 3) η ολοκλήρωση της διάδοσης κατά 5 ώρες αναμένεται να συμπεριληφθούν και θα συνάδουν με την τροποποίηση 79 του ΔΟΠΑ.
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3, τροποποίηση 79, προσ. 2. 1.2 «Προβλέψεις για πλέγμα ανώτερου αέρα», διάταξη 1.2.2 ζ)	C	Σύμφωνα με τους κανόνες της ΕΕ, δεν περιλαμβάνονται τα νέα επίπεδα ανατάραξης που επικεντρώνονται στα επίπεδα πτήσης 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa).	Η τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2017/373 έχει προγραμματιστεί να εγκριθεί έως το τρίμηνο του 2021, οπότε τα νέα επίπεδα ανατάραξης που επικεντρώνονται στα επίπεδα πτήσης 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa) συμπεριλαμβανομένων των σχετικών σημειώσεων, αναμένεται να συμπεριληφθούν και θα συνάδουν με την τροποποίηση 79 του ΔΟΠΑ.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3, τροποποίηση 79, προσ. 2. 1.3 «Σημαντικές καιρικές προβλέψεις (SIGWX)», διάταξη 1.3.1.1	C	Σύμφωνα με τους κανόνες της ΕΕ, ο χρόνος κατά τον οποίο θα ολοκληρωθεί η διάδοση των σημαντικών καιρικών προβλέψεων (SIGWX), είναι έως 9 ώρες μετά τον κανονικό χρόνο παρατήρησης.	Η τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2017/373 προβλέπεται να εγκριθεί έως το τρίτο τρίμηνο του 2021, οπότε αναμένεται να συμπεριληφθεί η απαίτηση για ολοκλήρωση της διάδοσης, κατά 7 ώρες υπό κανονικές λειτουργίες και κατά 9 ώρες μετά τον τυπικό χρόνο παρατήρησης κατά τη διάρκεια εφεδρικών λειτουργιών και θα συνάδει με την τροποποίηση 79 του ΔΟΠΑ.
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3, τροποποίηση 79, προσ. 2. 1.3 «Σημαντικές καιρικές προβλέψεις (SIGWX)», διάταξη 1.3.1.3	C	Σύμφωνα με τους κανόνες της ΕΕ, και σημειώνοντας την αναβαλλόμενη δυνατότητα εφαρμογής της τροποποίησης του ΔΟΠΑ (4 Νοεμβρίου 2021), τα Κέντρα Πρόβλεψης Παγκόσμιας Περιοχής δεν απαιτείται να εκδίδουν προβλέψεις SIGWX σε μορφή κώδικα IWXXM.	Η τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2017/373 προβλέπεται να εγκριθεί έως το τρίτο τρίμηνο του 2021, οπότε αναμένεται να συμπεριληφθεί η απαίτηση τα Κέντρα Πρόβλεψης Παγκόσμιας Περιοχής να εκδίδουν προβλέψεις SIGWX σε μορφή κώδικα IWXXM και θα συνάδει με την τροποποίηση 79 του ΔΟΠΑ.
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3, τροποποίηση 79, προσ. 2. 2.1 «Χρήση προϊόντων παγκόσμιου συστήματος προβλέψεων περιοχής (WAFS)», διάταξη 2.1.2	C	Σύμφωνα με τους κανόνες της ΕΕ, αυτή η διάταξη δεν έχει μεταφερθεί. Κατά συνέπεια, και σημειώνοντας την αναβαλλόμενη εφαρμογή της τροποποίησης του ΔΟΠΑ (4 Νοεμβρίου 2021), δεν απαιτείται τα μετεωρολογικά γραφεία αεροδρομίου να αποκωδικοποιούν τα δεδομένα IWXXM που λαμβάνουν από τα WAFC σε τυπικά διαγράμματα WAFS.	Το MET.TR.215 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/373 της Επιτροπής δεν είναι ξεκάθαρο όσον αφορά τη χρήση προϊόντων WAFS που χρησιμοποιούνται στην προετοιμασία μετεωρολογικών πληροφοριών που παρέχονται για την τεκμηρίωση της πτήσης. Δεν προβλέπεται καμία αλλαγή στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 2017/373 ως προς αυτό.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3, τροποποίηση 79, προσ. 2. 2.2 «Κοινοποίηση του WAFC σχετικά με σημαντικές αποκλίσεις», διάταξη 2.2	C	Σύμφωνα με τους κανόνες της ΕΕ, και σημειώνοντας την αναβαλλόμενη δυνατότητα εφαρμογής της τροποποίησης του ΔΟΠΑ (4 Νοεμβρίου 2021), δεν απαιτείται τα μετεωρολογικά γραφεία αεροδρομίου να χρησιμοποιούν δεδομένα IWXXM που ελήφθησαν από το σχετικό WAFC για την κοινοποίηση σημαντικών αποκλίσεων.	Η τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2017/373 προβλέπεται να εγκριθεί έως το τρίτο τρίμηνο του 2021, οπότε αναμένεται να συμπεριληφθούν οι απαιτήσεις που ορίζουν ότι ο πάροχος μετεωρολογικών υπηρεσιών (όχι μόνο τα μετεωρολογικά γραφεία αεροδρομίων) θα ενημερώνει το ενδιαφερόμενο WAFC για σημαντικές αποκλίσεις κατά τη χρήση δεδομένων IWXXM και θα συνάδουν με την τροποποίηση 79 του ΔΟΠΑ.
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3, τροποποίηση 79, προσ. 2. Πίνακας A2-1 «Υπόδειγμα συμβουλευτικού μηνύματος για ηφαιστειακή τέφρα»	C	Στους κανόνες της ΕΕ, το υπόδειγμα δεν περιλαμβάνει διατάξεις για αναφορές στον όρο «ΑΓΝΩΣΤΟ» στην περίπτωση της ενότητας «Κράτος/Περιφέρεια» του συμβουλευτικού κέντρου. Οι παραπομπές σε (επιφανειακό) υψόμετρο «SFC» και «ΑΓΝΩΣΤΟ» στην ενότητα «Υψόμετρο κορυφής» δεν περιλαμβάνονται. Δεν περιλαμβάνονται παραδείγματα και υποσημειώσεις σχετικά με την ηφαιστειακή τέφρα «ΣΕ ΕΠΑΝΑΙΩΡΗΣΗ».	Η τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2017/373 έχει προγραμματιστεί να εγκριθεί έως το τρίτο τρίμηνο του 2021, οπότε οι διατάξεις για τις παραπομπές στον όρο «ΑΓΝΩΣΤΟ» στην περίπτωση της ενότητας «Κράτος/Περιφέρεια», (επιφανειακό) υψόμετρο «SFC» και «ΑΓΝΩΣΤΟ» στην ενότητα «Υψόμετρο κορυφής» παραδείγματα όπως ηφαιστειακή τέφρα «ΣΕ ΕΠΑΝΑΙΩΡΗΣΗ» αναμένεται να συμπεριληφθούν και θα συνάδουν με την τροποποίηση 79 του ΔΟΠΑ.
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3, τροποποίηση 79, προσ. 2. Παράδειγμα A2-1 «Υπόδειγμα συμβουλευτικού μηνύματος για ηφαιστειακή τέφρα»	C	Στους κανόνες της ΕΕ, δεν περιλαμβάνεται η αλλαγή στον «αριθμό ηφαιστείου» στο παράδειγμα.	Η τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2017/373 προβλέπεται να εγκριθεί έως το τρίτο τρίμηνο του 2021, οπότε αναμένεται να συμπεριληφθεί η αλλαγή στον «αριθμό ηφαιστείου» στο παράδειγμα και θα συνάδει με την τροποποίηση 79.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3, τροποποίηση 79, προσ. 2. Πίνακας A2-2 «Υπόδειγμα συμβουλευτικού μηνύματος για τροπικούς κυκλώνες»	C	Στους κανόνες της ΕΕ, το πρότυπο δεν περιλαμβάνει: 1) διατάξεις για τη συμπερίληψη της αλλαγής της έντασης κατά τη στιγμή της παρατήρησης του τροπικού κυκλώνα· 2) συμπερίληψη της επιλογής «NIL» όσον αφορά το παρατηρούμενο νέφος σωρειτομελανίας (CB).	Η τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2017/373 προβλέπεται να εγκριθεί έως το τρίτο τρίμηνο του 2021, οπότε αναμένεται να συμπεριληφθούν οι διατάξεις για τη συμπερίληψη της αλλαγής της έντασης κατά την παρατήρηση του τροπικού κυκλώνα και της συμπερίληψης της επιλογής «NIL» όσον αφορά το παρατηρούμενο νέφος σωρειτομελανίας (CB) και θα συνάδει με την τροποποίηση 79 του ΔΟΠΑ.
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3, τροποποίηση 79, προσ. 2. Παράδειγμα A2-2 «Υπόδειγμα συμβουλευτικού μηνύματος για τροπικούς κυκλώνες»	C	Στους κανόνες της ΕΕ, το επικαιροποιημένο παράδειγμα δεν περιλαμβάνει το στοιχείο που σημειώνει την αλλαγή έντασης κατά την παρατήρηση του τροπικού κυκλώνα.	Η τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2017/373 προβλέπεται να εγκριθεί έως το τρίτο τρίμηνο του 2021, οπότε αναμένεται να συμπεριληφθεί το στοιχείο που επισημαίνει την αλλαγή έντασης κατά την παρατήρηση του τροπικού κυκλώνα και θα συνάδει με την τροποποίηση 79 του ΔΟΠΑ.
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3, τροποποίηση 79, προσ. 2. Πίνακας A2-3 «Υπόδειγμα συμβουλευτικού μηνύματος για πληροφορίες σχετικά με τον καιρό στο διάστημα»	C	Στους κανόνες της ΕΕ, η λειτουργία των κέντρων σχετικά με τον καιρό στο διάστημα –και ως εκ τούτου ο Πίνακας A2-3– δεν περιλαμβάνεται επί του παρόντος.	Ο EASA θα συνεχίσει να παρακολουθεί τις εξελίξεις της διάταξης σχετικά με τον καιρό στο διάστημα. Προς το παρόν, δεν υπάρχει αναμενόμενο χρονοδιάγραμμα για τη συμπερίληψη της λειτουργίας των κέντρων για τον καιρό στο διάστημα στους κανόνες της ΕΕ.
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3, τροποποίηση 79, προσ. 3. Πίνακας A3-2 «Υπόδειγμα συμβουλευτικού μηνύματος για METAR και SPECI	C	Στους κανόνες της ΕΕ, δεν περιλαμβάνεται ρητά η χρήση του solidi (‘/’) ως δείκτη «ελλείποντων δεδομένων».	Η τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2017/373 έχει προγραμματιστεί να εγκριθεί έως το τρίτο τρίμηνο του 2021, οπότε η χρήση του solidi ('/') ως δείκτη «ελλείποντων δεδομένων» στο πλαίσιο της ΕΕ θα έχει εξεταστεί για ένταξη στους κανόνες της ΕΕ.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3, τροποποίηση 79, προσ. 4. 2.6 «Ανατάραξη», διάταξη 2.6.2	C	Το κεφάλαιο 5 και το παράρτημα 4 του ΔΟΠΑ παράρτημα 3 δεν μεταφέρονται στον κανονισμό της ΕΕ.	Οι διατάξεις σχετικά με την αναφορά αναταράξεων σε σχέση με τον «ρυθμό διασποράς της τύρβης» (EDR) θα καλυφθούν από τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 923/2012 της Επιτροπής (SERA) σχετικά με τις παρατηρήσεις και τις αναφορές αεροσκαφών με φωνητική επικοινωνία σύμφωνα με τη διαδικασία θέσπισης κανόνων 0476, τακτική επικαιροποίηση SERA. Οι διατάξεις που σχετίζονται με την επικοινωνία συνδέσεων δεδομένων θα ληφθούν επίσης υπόψη στο πλαίσιο της μελλοντικής διαδικασίας που σχετίζεται με τις λειτουργίες συνδέσεων δεδομένων.
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3, τροποποίηση 79, προσ. 4. 2.6 «Ανατάραξη», διάταξη 2.6.3	C	Το κεφάλαιο 5 και το παράρτημα 4 του ΔΟΠΑ παράρτημα 3 δεν μεταφέρονται στον κανονισμό της ΕΕ.	Οι διατάξεις σχετικά με την αναφορά αναταράξεων σε σχέση με τον «ρυθμό διασποράς της τύρβης» (EDR) θα καλυφθούν από τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 923/2012 της Επιτροπής (SERA) σχετικά με τις παρατηρήσεις και τις αναφορές αεροσκαφών με φωνητική επικοινωνία σύμφωνα με τη διαδικασία θέσπισης κανόνων 0476, τακτική επικαιροποίηση SERA. Οι διατάξεις που σχετίζονται με την επικοινωνία συνδέσεων δεδομένων θα ληφθούν επίσης υπόψη στο πλαίσιο της μελλοντικής διαδικασίας που σχετίζεται με τις λειτουργίες συνδέσεων δεδομένων.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3, τροποποίηση 79, προσ. 4. Πίνακας Α4-1 «Πρότυπο για την ειδική αναφορά αέρα (downlink)	C	Το κεφάλαιο 5 και το παράρτημα 4 του ΔΟΠΑ παράρτημα 3 δεν μεταφέρονται στον κανονισμό της ΕΕ.	Οι διατάξεις σχετικά με την αναφορά καταιγίδων βαριάς σκόνης θα καλυφθούν από τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 923/2012 της Επιτροπής (SERA) σχετικά με τις παρατηρήσεις και τις αναφορές αεροσκαφών με φωνητική επικοινωνία σύμφωνα με τη διαδικασία θέσπισης κανόνων 0476, τακτική επικαιροποίηση SERA. Οι διατάξεις που σχετίζονται με την επικοινωνία συνδέσεων δεδομένων θα ληφθούν επίσης υπόψη στο πλαίσιο της μελλοντικής διαδικασίας που σχετίζεται με τις λειτουργίες συνδέσεων δεδομένων.
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3, τροποποίηση 79, προσ. 5. 4.4 «Ανταλλαγή» και διάδοση των προβλέψεων περιοχής για πτήσεις χαμηλού επιπέδου, νέα διάταξη 4.4.2	C	Σύμφωνα με τους κανόνες της ΕΕ, δεν γίνεται αναφορά στη διάδοση των προβλέψεων περιοχής για πτήσεις χαμηλού επιπέδου προς σταθερές αεροναυτικές διαδικτυακές υπηρεσίες.	Η τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2017/373 προβλέπεται να εγκριθεί έως το τρίτο τρίμηνο του 2021, οπότε αναμένεται να συμπεριληφθεί η διάδοση των προβλέψεων περιοχής για πτήσεις χαμηλού επιπέδου προς σταθερές αεροναυτικές διαδικτυακές υπηρεσίες και θα συνάδει με την τροποποίηση 79 του ΔΟΠΑ.
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3, τροποποίηση 79, προσ. 6. 4.2 «Κριτήρια σχετικά με το φαινόμενο, συμπεριλαμβανομένων των μηνυμάτων SIGMET και AIRMET και ειδικών αναφορών πτήσης (uplink)», νέα διάταξη 4.2.6	C	Σύμφωνα με τους κανόνες της ΕΕ, τα χαμηλότερα όρια για σοβαρή και μέτρια ανατάραξη είναι 0,7 και 0,4 αντίστοιχα.	Η τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2017/373 προβλέπεται να εγκριθεί έως το τρίτο τρίμηνο του 2021, οπότε τα κατώτατα όρια για σοβαρές και μέτριες αναταράξεις αναμένεται αντίστοιχα να αλλάξουν σε 0,45 και 0,20 αντίστοιχα και θα συνάδει με την τροποποίηση 79 του ΔΟΠΑ.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3, τροποποίηση 79, προσ. 6. Προσάρτημα Α6-1Α «Υπόδειγμα για SIGMET και AIRMET»	C	Στους κανόνες της ΕΕ περιλαμβάνεται διάταξη για τα εξής: 1) δεν περιλαμβάνεται ο προσδιορισμός του νέφους σωρειτομελανίας (CB) σε σχέση με την προβλεπόμενη θέση του τροπικού κυκλώνα και των σχετικών υποσημειώσεων· και 2) δεν περιλαμβάνεται η αναθεώρηση των υποσημειώσεων που σχετίζονται με το SIGMET για ραδιενεργό νέφος.	Η τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2017/373 προβλέπεται να εγκριθεί έως το τρίτο τρίμηνο του 2021, οπότε οι διατάξεις για: 1) τον προσδιορισμό του CB σε σχέση με την προβλεπόμενη θέση του τροπικού κυκλώνα και των σχετικών υποσημειώσεων· και 2) την αναθεώρηση των υποσημειώσεων που σχετίζονται με το SIGMET για ραδιενεργό νέφος, αναμένεται να συμπεριληφθούν και θα συνάδουν με την τροποποίηση 79 του ΔΟΠΑ.
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3, τροποποίηση 79, προσ. 6. Προσάρτημα Α6-1Β «Υπόδειγμα για ειδικές αναφορές πτήσης (ανοδική ζεύξη)»	C	Στους κανόνες της ΕΕ: 1) δεν περιλαμβάνεται η «σφοδρή καταιγίδα σκόνης » (HVY DS)· και 2) δεν περιλαμβάνεται η ένδειξη «παρατηρημένο» σε σχέση με την «τοποθεσία» και το «επίπεδο».	Η τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2017/373 έχει προγραμματιστεί να εγκριθεί έως το τρίτο τρίμηνο του 2021, οπότε η συνάφεια των ειδικών εκθέσεων πτήσης (uplink) στο πλαίσιο των λειτουργιών της ΕΕ θα έχει εξεταστεί για συμπερίληψη στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/373.
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3, τροποποίηση 79, προσ. 6. Παράδειγμα Α6-4, «Μήνυμα SIGMET για ραδιενεργό νέφος»	C	Στους κανόνες της ΕΕ δεν εγκρίνεται η διατύπωση του μηνύματος SIGMET για το ραδιενεργό νέφος από τον ΔΟΠΑ.	Η τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2017/373 προβλέπεται να εγκριθεί έως το τρίτο τρίμηνο του 2021, οπότε αναμένεται να συμπεριληφθεί η διατύπωση του μηνύματος SIGMET για το ραδιενεργό νέφος από τον ΔΟΠΑ και θα συνάδει με την τροποποίηση 79 του ΔΟΠΑ.
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3, τροποποίηση 79, προσ. 8. 2.2 «Μορφή πληροφοριών για σημαντικές καιρικές συνθήκες», διάταξη 2.2.1	B	Οι κανόνες της ΕΕ δεν κάνουν διάκριση μεταξύ του σχεδιασμού πριν από την πτήση και του εκ νέου σχεδιασμού κατά την πτήση ως προς αυτό το θέμα.	Δεν προβλέπεται καμία αλλαγή στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 2017/373 ως προς αυτό.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3, τροποποίηση 79, προσ. 8. 2.2 «Μορφή πληροφοριών για σημαντικές καιρικές συνθήκες», διάταξη 2.2.2	C	Στους κανόνες της ΕΕ, και λαμβάνοντας υπόψη την αναβαλλόμενη εφαρμογή (4 Νοεμβρίου 2021) της σύστασης ότι δεν περιλαμβάνονται πληροφορίες σχετικά με τις σημαντικές καιρικές συνθήκες που παρέχονται από τα WAFC πρέπει να είναι στη μορφή κώδικα IWXXM.	Η τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2017/373 έχει προγραμματιστεί να εγκριθεί έως το τρίτο τρίμηνο του 2021, στο οποίο σημείο, αναγνωρίζοντας την αναβαλλόμενη δυνατότητα εφαρμογής (4 Νοεμβρίου 2021), η σύσταση ότι οι πληροφορίες σχετικά με τις σημαντικές καιρικές συνθήκες που παρέχονται από τα WAFC πρέπει να είναι σε μορφή κώδικα IWXXM αναμένεται να συμπεριληφθεί και θα συνάδει με την τροποποίηση 79 του ΔΟΠΑ.

1.3. Τροποποιήσεις 44, 37, 23 αντίστοιχα στα μέρη I, II και III του παραρτήματος 6 σχετικά με τις πτητικές λειτουργίες αεροσκαφών

1.3.1. Περιγραφή

Η τροποποίηση 44 του παραρτήματος 6 μέρος I αφορά τις ζώνες σύγκρουσης, τις πτητικές λειτουργίες παντός καιρού, την εναρμόνιση των όρων για τις άδειες, την αποδοχή και τις εγκρίσεις (AAA), το διαμέρισμα φορτίου, το σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους (GPWS), τα σωσίβια γιλέκα, το άρθρο 83*α*, τους καταγραφείς πτήσεων, την καταγραφή μηνυμάτων επικοινωνίας ζεύξης δεδομένων και τη θέση ενός αεροσκάφους σε κίνδυνο.

Η τροποποίηση 37 του παραρτήματος 6 μέρος II αφορά τις πτητικές λειτουργίες παντός καιρού, την εναρμόνιση των όρων για τις άδειες, την αποδοχή και τις εγκρίσεις (AAA), το άρθρο 83*α*, τους καταγραφείς πτήσεων και την καταγραφή μηνυμάτων επικοινωνίας ζεύξης δεδομένων.

Η τροποποίηση 23 του παραρτήματος 6 μέρος II αφορά τις πτητικές λειτουργίες παντός καιρού, την εναρμόνιση των όρων για τις άδειες, την αποδοχή και τις εγκρίσεις (AAA), το άρθρο 83*α*, την ανάπτυξη κώδικα απόδοσης ελικοπτέρου με έκθεση, τους καταγραφείς πτήσεων και την καταγραφή μηνυμάτων επικοινωνίας ζεύξης δεδομένων.

1.3.2. Σχετική ενωσιακή νομοθεσία

Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής[5]

1.3.3. Πίνακας διαφορών που θα κοινοποιηθούν για την τροποποίηση 44 του μέρους I του παραρτήματος 6

Διάταξη παραρτήματος	**Κατηγορία διαφοράς**	**Λεπτομερής περιγραφή της διαφοράς**	**Παρατηρήσεις**

[5] ΕΕ L 296 της 25.10.2012, σ. 1.

4.2.8.1.1	C	Υλοποιήθηκε εν μέρει. Το CVS δεν λαμβάνει λειτουργικές παρεκκλίσεις. Ο καν. (ΕΕ) αριθ. 965/2012 επί του παρόντος επιτρέπει επιχειρησιακές παρεκκλίσεις μόνο για HUD και EVS.	
4.2.8.2	C	Υλοποιήθηκε εν μέρει. Τα νέα στοιχεία του προτύπου δεν έχουν ακόμη μεταφερθεί στους κανόνες της ΕΕ.	
4.3.4.1.2	C	Υλοποιήθηκε εν μέρει. Οι κανόνες της ΕΕ χρησιμοποιούν την έννοια ETOPS αντί της EDTO.	Τα πρότυπα EDTO σχεδιάζονται να μεταφερθούν στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012 έως το RMT.0392.
4.7.2.1	C	Δεν εφαρμόστηκε. Ο καν. (ΕΕ) 965/2012 δεν χρησιμοποιεί το EDTO, αλλά την έννοια ETOPS.	Τα πρότυπα EDTO σχεδιάζονται να μεταφερθούν στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012 έως το RMT.0392.
4.7.2.2	C	Δεν εφαρμόστηκε. Ο καν. (ΕΕ) 965/2012 δεν χρησιμοποιεί το EDTO, αλλά την έννοια ETOPS.	Τα πρότυπα EDTO σχεδιάζονται να μεταφερθούν στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012 έως το RMT.0392.
4.7.2.3	C	Δεν εφαρμόστηκε. Ο καν. (ΕΕ) 965/2012 δεν χρησιμοποιεί το EDTO, αλλά την έννοια ETOPS.	Τα πρότυπα EDTO σχεδιάζονται να μεταφερθούν στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012 έως το RMT.0392.
4.7.2.4	C	Δεν εφαρμόστηκε. Ο καν. (ΕΕ) 965/2012 δεν χρησιμοποιεί το EDTO, αλλά την έννοια ETOPS.	Τα πρότυπα EDTO σχεδιάζονται να μεταφερθούν στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012 έως το RMT.0392.
4.7.2.6	C	Δεν εφαρμόστηκε. Ο καν. (ΕΕ) 965/2012 δεν χρησιμοποιεί το EDTO, αλλά την έννοια ETOPS.	Τα πρότυπα EDTO σχεδιάζονται να μεταφερθούν στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012 έως το RMT.0392.
6.1.5.1	C	Δεν εφαρμόστηκε.	
6.1.5.2	C	Δεν εφαρμόστηκε.	

6.1.5.3	C	Δεν εφαρμόστηκε.	
6.1.5.4 Σύσταση	C	Δεν εφαρμόστηκε.	
6.3.3.1.1	A	Πιο ακριβής ή υπερβαίνει. Το CAT.IDE.A.195 (α) του καν. (ΕΕ) αριθ. 965/2012 απαιτεί την καταγραφή επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων για αεροπλάνα για τα οποία έχει εκδοθεί μεμονωμένο CofA στις 8 Απριλίου 2014 ή μετά.	
6.3.3.1.2	C	Δεν εφαρμόστηκε. Το CAT.IDE.A.195 (α) του καν. (ΕΕ) αριθ. 965/2012 ισχύει μόνο για αεροπλάνα για αεροπλάνα για τα οποία έχει εκδοθεί μεμονωμένο CofA στις 8 Απριλίου 2014 ή μετά. Δεν απαιτείται μετασκευή εξοπλισμού καταγραφής συνδέσμων δεδομένων.	
6.3.3.1.3 Σύσταση	C	Δεν εφαρμόστηκε.	
6.18.1	C	Υλοποιήθηκε εν μέρει. Το CAT.GEN.MPA.210 του καν. (ΕΕ) αριθ. 965/2012 δεν ισχύει για αεροπλάνα με MCTOM μικρότερο από 45 500 kg και MOPSC μικρότερο από 19. Επιπλέον, το CAT.GEN.MPA.210 ισχύει μόνο για αεροπλάνα για αεροπλάνα για τα οποία έχει εκδοθεί μεμονωμένο CofA την 1η Ιανουαρίου 2023 ή μετά.	
6.18.2 Σύσταση	C	Δεν εφαρμόστηκε.	
Προσάρτημα 8 1.6	C	Δεν εφαρμόστηκε. Εάν χρησιμοποιείται ADRS, επί του παρόντος δεν υπάρχει απαίτηση της ΕΕ για την αξιοπιστία της πηγής	Η διαφορά πρέπει να κοινοποιείται βάσει του προτύπου 6.3.1.1.1

		ισχύος	
Προσάρτημα 10	C	Δεν εφαρμόστηκε	

1.1.4. Πίνακας διαφορών που θα κοινοποιηθούν για την τροποποίηση 37 του μέρους II παραρτήματος 6

Διάταξη παραρτήματος	**Κατηγορία διαφοράς**	**Λεπτομερής περιγραφή της διαφοράς**	**Παρατηρήσεις**
2.2.2.2.1.1	C	Υλοποιήθηκε εν μέρει. Το CVS δεν λαμβάνει λειτουργικές παρεκκλίσεις. Ο καν. (ΕΕ) αριθ. 965/2012 επί του παρόντος επιτρέπει επιχειρησιακές παρεκκλίσεις μόνο για HUD και EVS.	
2.4.16.2.1	C	Υλοποιήθηκε εν μέρει.	Δεν υπάρχει απαίτηση μεταφοράς καταγραφέα πτήσης στο μέρος NCO
2.4.18.1	C	Δεν εφαρμόστηκε.	
2.4.18.2	C	Δεν εφαρμόστηκε.	
2.4.18.3	C	Δεν εφαρμόστηκε.	
2.4.18.4	C	Δεν εφαρμόστηκε.	
Προσάρτημα 2.5	C	Δεν εφαρμόστηκε.	

1.1.5. Πίνακας διαφορών που θα κοινοποιηθούν για την τροποποίηση 23 του μέρους III παραρτήματος 6

Διάταξη παραρτήματος	**Κατηγορία διαφοράς**	**Λεπτομερής περιγραφή της διαφοράς**	**Παρατηρήσεις**

2.2.8.1.1	C	Υλοποιήθηκε εν μέρει. Το CVS δεν λαμβάνει επιχειρησιακές παρεκκλίσεις. Ο καν. (ΕΕ) αριθ. 965/2012 επί του παρόντος επιτρέπει επιχειρησιακές παρεκκλίσεις μόνο για HUD και EVS.	
2.2.8.2	C	Εφαρμόστηκε εν μέρει Τα νέα στοιχεία του προτύπου δεν έχουν ακόμη μεταφερθεί στους κανόνες της ΕΕ.	
4.1.5.1	C	Δεν εφαρμόστηκε	
4.1.5.2	C	Δεν εφαρμόστηκε	
4.1.5.3	C	Δεν εφαρμόστηκε	
4.1.5.4	C	Δεν εφαρμόστηκε	
4.3.3.1.2	C	Δεν εφαρμόστηκε	
4.3.3.1.2.4	C	Δεν εφαρμόστηκε	
4.7.3.1.1.1	C	Δεν εφαρμόστηκε	
4.13.1	C	Δεν εφαρμόστηκε	
4.13.2	C	Δεν εφαρμόστηκε	
4.13.3	C	Δεν εφαρμόστηκε	
4.13.4	C	Δεν εφαρμόστηκε	
Προσάρτημα 4 1.6	C	Δεν εφαρμόστηκε. Εάν χρησιμοποιείται ADRS, επί του παρόντος δεν υπάρχει απαίτηση της ΕΕ για την αξιοπιστία της πηγής ισχύος	Η διαφορά θα πρέπει να κατατεθεί έναντι του προτύπου 4.3.1.1.4
Προσάρτημα 6	C	Δεν εφαρμόστηκε	

1.4. Τροποποίηση 92 του παραρτήματος 10 για τις αεροναυτικές τηλεπικοινωνίες, τόμοι I και II

1.4.1. Περιγραφή

Τόμος I: Η τροποποίηση αφορά το παγκόσμιο δορυφορικό σύστημα πλοήγησης (GNSS) και τα συμβατικά βοηθήματα πλοήγησης που προέκυψαν από την τέταρτη και πέμπτη συνεδρίαση της ειδικής ομάδας για τα συστήματα πλοήγησης (NSP/4 και 5). Η τροποποίηση αφορά: α) κατηγορίες επιδόσεων των εγκαταστάσεων του συστήματος ενόργανης προσγείωσης (ILS)· β) παροχή πληροφοριών σχετικά με την επιχειρησιακή κατάσταση των υπηρεσιών ραδιοπλοήγησης· γ) επικαιροποίηση των διατάξεων σχετικά με το δορυφορικό σύστημα φασματικής επαύξησης (SBAS) για την εισαγωγή νέων παρόχων υπηρεσιών SBAS, νέου τυποποιημένου αναγνωριστικού της συντονισμένης παγκόσμιας ώρας (UTC) και απαιτήσεων παρακολούθησης των δεδομένων (IOD) του παγκόσμιου συστήματος προσδιορισμού θέσης (GPS)· δ) διατάξεις για τη διασφάλιση της συμβατότητας της γενικής εκπομπής δεδομένων (VDB) σε πολύ υψηλή συχνότητα (VHF) από το εδαφικό σύστημα φασματικής επαύξησης (GBAS) με το ILS και τον παγκατευθυντικό ραδιοφάρο VHF (VOR)· ε) διευκρινίσεις και διορθώσεις στις διατάξεις σχετικά με το GBAS· και στ) πρόσθετη καθοδήγηση σχετικά με τα όρια συνέγερσης όσον αφορά την ακεραιότητα του GNSS.

Τόμος II: Η τροποποίηση αφορά το μοντέλο ανταλλαγής μετεωρολογικών πληροφοριών του ΔΟΠΑ (IWXXM), το αεροναυτικό σταθερό τηλεπικοινωνιακό δίκτυο (AFTN) και την αεροναυτική σταθερή υπηρεσία (AFS).

1.4.2. Σχετική ενωσιακή νομοθεσία

Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/373 της Επιτροπής[6]

1.4.3. Πίνακας διαφορών που θα κοινοποιηθούν για την τροποποίηση 92 του παραρτήματος 10, τόμος I

Διάταξη παραρτήματος	**Κατηγορία διαφοράς**	**Λεπτομερής περιγραφή της διαφοράς**	**Παρατηρήσεις**
Παράρτημα 10, τόμος I τροποποίηση 92	C	Ο κανονισμός (ΕΕ) 2017/373 αναφέρεται στο παράρτημα 10 του ΔΟΠΑ, τόμος I μόνο έως και την τροποποίηση 89.	Θα επιτευχθεί συμμόρφωση κατά την τροποποίηση του σημείου CNS.TR.100 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/373 βάσει του RMT.0719 «Τακτική επικαιροποίηση των κανόνων ATM/ANS (IR/AMC/GM)» σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα που περιγράφεται λεπτομερώς στο πραγματικό EPAS.

[6] ΕΕ L 62 της 8.3.2017, σ. 1.

1.1.0.

1.1.4. Πίνακας διαφορών που θα κοινοποιηθούν για την τροποποίηση 92 του παραρτήματος 10, τόμος II

Διάταξη παραρτήματος	**Κατηγορία διαφοράς**	**Λεπτομερής περιγραφή της διαφοράς**	**Παρατηρήσεις**
Παράρτημα 10, τόμος II, τροποποίηση 92, κεφάλαιο 4, 4.3	C	Ο κανονισμός (ΕΕ) 2017/373 αναφέρεται στο παράρτημα 10 του ΔΟΠΑ, τόμος I μόνο έως και την τροποποίηση 89.	Θα επιτευχθεί συμμόρφωση κατά την τροποποίηση του σημείου CNS.TR.100 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/373 βάσει του RMT.0719 «Τακτική επικαιροποίηση των κανόνων ATM/ANS (IR/AMC/GM)» σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα που περιγράφεται λεπτομερώς στο πραγματικό EPAS.

1.5. Τροποποίηση 52 του παραρτήματος 11 σχετικά με τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας

1.5.1. Περιγραφή

Οι τροποποιήσεις αφορούν τον σχεδιασμό αντιμετώπισης έκτακτων καταστάσεων σε περιοχές συγκρούσεων. Αντλούν έμπνευση από τις συστάσεις ασφάλειας που διατυπώθηκαν από το ολλανδικό συμβούλιο ασφάλειας (DSB) στον απόηχο της πτήσης 17 της Malaysian Airlines (MH17) και από τις συστάσεις της ειδικής ομάδας για τους κινδύνους που προκύπτουν για την πολιτική αεροπορία σε περιοχές συγκρούσεων (TF RCZ) (C-DEC 203/1). Η τροποποίηση αφορά επίσης τροποποιήσεις υπό τη μορφή νέας διάταξης σχετικά με την επανάληψη για επιβεβαίωση της ορθής λήψης από οδηγούς επιχειρησιακών οχημάτων.

1.5.2. Σχετική ενωσιακή νομοθεσία

Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/373 της Επιτροπής[7]

Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2020/469 της Επιτροπής[8]

Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 139/2014 της Επιτροπής[9]

Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 923/2012 της Επιτροπής[10]

1.5.3. Πίνακας διαφορών που θα κοινοποιηθούν για την τροποποίηση 52 του παραρτήματος 11

Διάταξη παραρτήματος	**Κατηγορία διαφοράς**	**Λεπτομερής περιγραφή της διαφοράς**	**Παρατηρήσεις**

[7] ΕΕ L 62 της 8.3.2017, σ. 1.
[8] ΕΕ L 104 3.4.2020, σ. 1.
[9] ΕΕ L 44 της 14.2.2020, σ. 1.
[10] ΕΕ L 281 της 13.10.2012, σ. 1.

Παράρτημα 11 τροποποίηση 52, κεφάλαιο 2.19, σημείο 2.19.3	C	Στους κανόνες της ΕΕ, δεν περιλαμβάνεται η απαίτηση της αρμόδιας αρχής ATS να διασφαλίζει τη διεξαγωγή αξιολόγησης κινδύνου ασφάλειας και την εφαρμογή κατάλληλων μέτρων άμβλυνσης του κινδύνου.	Η τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2017/373 έχει προγραμματιστεί μέσω του RMT.0719 «Τακτική επικαιροποίηση των κανόνων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας/των υπηρεσιών αεροναυτιλίας» και το πρόγραμμα είναι διαθέσιμο στο Ευρωπαϊκό Σχέδιο για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (EPAS).
Παράρτημα 11 τροποποίηση 52, κεφάλαιο 2.19, σημείο 2.19.3.1	C	Στους κανόνες της ΕΕ, δεν περιλαμβάνεται η απαίτηση το κράτος μέλος να πρέπει να θεσπίσει διαδικασίες για τη διευκόλυνση της εξέτασης όλων των σχετικών σημαντικών παραγόντων για την ασφάλεια στην αξιολόγηση του κινδύνου ασφάλειας.	Η τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2017/373 έχει προγραμματιστεί μέσω του RMT.0719 «Τακτική επικαιροποίηση των κανόνων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας/των υπηρεσιών αεροναυτιλίας» και το πρόγραμμα είναι διαθέσιμο στο Ευρωπαϊκό Σχέδιο για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (EPAS).

Παράρτημα 11 τροποποίηση 52, κεφάλαιο 3, σημείο 3.7.3.3	Α	Η πρόταση τροποποίησης του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014, η οποία αναμένεται να δημοσιευθεί έως τα τέλη του 2020, περιλαμβάνει τις ακόλουθες διατάξεις: *«(3) Οι οδηγοί ραδιοεξοπλισμένου οχήματος που οδηγούν ή σκοπεύουν να οδηγήσουν στην περιοχή ελιγμών επαναλαμβάνουν τα σχετικά με την ασφάλεια τμήματα των οδηγιών τα οποία μεταδίδονται φωνητικά. Οι οδηγίες εισόδου, μη παρείσφρησης, διάσχισης και χρήσης σε οποιονδήποτε διάδρομο, τροχόδρομο ή λωρίδα διαδρόμου επαναλαμβάνονται πάντοτε˙ (4) επαναλαμβάνει στο προσωπικό των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας ή αναγνωρίζει οδηγίες διαφορετικές από τις οδηγίες του σημείου (3) κατά τρόπο που να υποδεικνύει ότι τις έχει κατανοήσει και ότι θα συμμορφωθεί με αυτές.»* <u>Το κείμενο του ΔΟΠΑ</u>: Το όχημα που οδηγείται ή πρόκειται να οδηγηθεί στην περιοχή ελιγμών επαναλαμβάνει τα σχετικά με την ασφάλεια τμήματα των οδηγιών τα οποία μεταδίδονται φωνητικά, π.χ. οδηγίες εισόδου, μη παρείσφρησης, διάσχισης και χρήσης σε οποιονδήποτε λειτουργικό διάδρομο ή τροχόδρομο.	Ο κανονισμός της ΕΕ αναμένεται να είναι πιο ακριβής, καθώς θεωρείται ότι οι απαιτήσεις για τους οδηγούς οχημάτων πρέπει να είναι τόσο ακριβείς όσο και για το πλήρωμα πτήσης. Οι αντίστοιχες απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014 μπορούν να αναπαραχθούν στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 923/2012 στο σημείο SERA.8015(ε) μέσω του RMT.0476 «Τακτική επικαιροποίηση του κανόνα SERA (IR/AMC/GM)», και έχει προγραμματιστεί να εφαρμοστεί στο τέταρτο τρίμηνο του 2023.

Παράρτημα 11 τροποποίηση 52, κεφάλαιο 3, σημείο 3.7.3.4	C	Στους κανόνες της ΕΕ, δεν περιλαμβάνεται η απαίτηση του ελεγκτή να ακούει την επανάληψη του οδηγού οχήματος.	Η τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 923/2012 εξετάζεται μέσω του RMT.0476 «Τακτική επικαιροποίηση του κανόνα SERA (IR/AMC/GM)», και έχει προγραμματιστεί να εφαρμοστεί στο τέταρτο τρίμηνο του 2023, οπότε η απαίτηση του ελεγκτή να ακούει την επανάληψη του οδηγού οχήματος θα συνάδει με την τροποποίηση 52.

1.6. Τροποποιήσεις 15 και 9 του παραρτήματος 14 για τα αεροδρόμια, τόμοι I και II

1.6.1. Περιγραφή

Τόμος I: Η τροποποίηση αφορά τον σχεδιασμό και τις λειτουργίες αεροδρομίου, καθώς και τα οπτικά βοηθήματα πλοήγησης.

Τόμος II: Η τροποποίηση αφορά τροποποιήσεις των προδιαγραφών σχεδιασμού και λειτουργιών αεροδρομίου που προκύπτουν από την τρίτη συνεδρίαση της ομάδας σχεδιασμού και λειτουργιών αεροδρομίου (ADOP/3) και την όγδοη συνεδρίαση της ομάδας μελέτης PANS-Αεροδρόμια (PASG/8).

1.6.2. Σχετική ενωσιακή νομοθεσία

Τόμος I: Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 139/2014[11] της Επιτροπής και εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/373 της Επιτροπής[12]

Τόμος II: Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 139/2014 της Επιτροπής[13]

1.6.3. Πίνακας διαφορών που θα κοινοποιηθούν για την τροποποίηση 15 του παραρτήματος 14, τόμος I

Διάταξη παραρτήματος	**Κατηγορία διαφοράς**	**Λεπτομερής περιγραφή της διαφοράς**	**Παρατηρήσεις**
1.1.7. Εγκατάσταση αντικειμένων σε λωρίδες διαδρόμου	A	Οι προδιαγραφές πιστοποίησης περιέχουν υψηλότερες τιμές για ορισμένους τύπους διαδρόμων	Η διάταξη προβλέπεται να εγκριθεί έως το τρίτο τρίμηνο του 2021
3.6.3 Πλάτος προεκτάσεων διαδρόμων για απογείωση	A	Η ισχύουσα προδιαγραφή πιστοποίησης περιέχει υψηλότερη τιμή για ορισμένους τύπους	Ο EASA θα εξετάσει περαιτέρω την ανάγκη τροποποίησης των προδιαγραφών πιστοποίησης

[11] ΕΕ L 44 της 14.2.2020, σ. 1
[12] ΕΕ L 62 της 8.3.2017, σ. 1.
[13] ΕΕ L 44 της 14.2.2020, σ. 1

		διαδρόμων	
3.12.6 Περιοχές κράτησης, σημεία κράτησης διαδρόμου, ενδιάμεσα σημεία κράτησης και σημεία κράτησης οδικής κυκλοφορίας	B	Η ισχύουσα προδιαγραφή πιστοποίησης δεν διευκρινίζει την πρόθεση της προδιαγραφής σε σχέση με την εσωτερική μεταβατική επιφάνεια	Η διάταξη προβλέπεται να εγκριθεί έως το τρίτο τρίμηνο του 2021
3.12.8 Περιοχές κράτησης, σημεία κράτησης διαδρόμου, ενδιάμεσα σημεία κράτησης και σημεία κράτησης οδικής κυκλοφορίας	C	Η διάταξη έχει μεταφερθεί ως GM	Η διάταξη μπορεί να εγκριθεί έως το τρίτο τρίμηνο του 2021
5.3.23.4 Προστατευτικά φώτα διαδρόμου	C	Οι ισχύουσες προδιαγραφές πιστοποίησης δεν καλύπτουν αυτή τη διάταξη	Η διάταξη προβλέπεται να εγκριθεί έως το τρίτο τρίμηνο του 2021
5.3.23.5 Θέση προστατευτικών φώτων διαδρόμου	C	Οι ισχύουσες προδιαγραφές πιστοποίησης δεν καλύπτουν αυτή τη διάταξη	Η διάταξη προβλέπεται να εγκριθεί έως το τρίτο τρίμηνο του 2021
5.3.23.6 Θέση προστατευτικών φώτων διαδρόμου	C	Οι ισχύουσες προδιαγραφές πιστοποίησης δεν καλύπτουν αυτή τη διάταξη	Η διάταξη προβλέπεται να εγκριθεί έως το τρίτο τρίμηνο του 2021
5.3.23.10 Χαρακτηριστικά προστατευτικών φώτων διαδρόμου	B	Η ισχύουσα προδιαγραφή πιστοποίησης αντιμετωπίζει αυτήν τη διάταξη με διαφορετικό τρόπο	Η διάταξη προβλέπεται να εγκριθεί έως το τρίτο τρίμηνο του 2021
5.3.29.3 Θέση μπάρας απαγόρευσης εισόδου	C	Οι ισχύουσες προδιαγραφές πιστοποίησης δεν καλύπτουν αυτή τη διάταξη	Η διάταξη προβλέπεται να εγκριθεί έως το τρίτο τρίμηνο του 2021
5.3.29.8 Χαρακτηριστικά μπάρας απαγόρευσης εισόδου	B	Οι ισχύουσες προδιαγραφές πιστοποίησης αντιμετωπίζουν αυτήν τη διάταξη με διαφορετικό τρόπο	Η διάταξη προβλέπεται να εγκριθεί έως το τρίτο τρίμηνο του 2021

5.4.1 Πίνακας 5-5	A	Η ισχύουσα προδιαγραφή προβλέπει μεγαλύτερο ύψος σημάτων	Αυτή η διάταξη προβλέπεται να διατηρηθεί
5.4.3.35 Ενημερωτικά σήματα	C	Η ισχύουσα προδιαγραφή πιστοποίησης δεν καλύπτει πλήρως αυτή τη διάταξη	Η διάταξη προβλέπεται να εγκριθεί έως το τρίτο τρίμηνο του 2021
5.4.3.37 Ενημερωτικά σήματα	C	Η ισχύουσα προδιαγραφή πιστοποίησης δεν καλύπτει πλήρως αυτή τη διάταξη	Η διάταξη προβλέπεται να εγκριθεί έως το τρίτο τρίμηνο του 2021
5.4.3.39	C	Η ισχύουσα προδιαγραφή πιστοποίησης δεν καλύπτει πλήρως αυτή τη διάταξη	Η διάταξη προβλέπεται να εγκριθεί έως το τρίτο τρίμηνο του 2021
9.9.5	A	Η ισχύουσα προδιαγραφή πιστοποίησης είναι πιο απαιτητική όσον αφορά την εγκατάσταση αντικειμένων για συγκεκριμένους τύπους διαδρόμων	Η διάταξη προβλέπεται να εγκριθεί έως το τρίτο τρίμηνο του 2021

1.1.4. Πίνακας διαφορών που θα κοινοποιηθούν για την τροποποίηση 9 του παραρτήματος 14, τόμος II

Διάταξη παραρτήματος	**Κατηγορία διαφοράς**	**Λεπτομερής περιγραφή της διαφοράς**	**Παρατηρήσεις**
1.1 Ορισμός σχεδίασης Δ	C	Ο ορισμός δεν καλύπτεται από τις ισχύουσες διατάξεις. Επιπλέον, ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
1.1 Ορισμός τιμής D	C	Ο ορισμός δεν καλύπτεται από τις ισχύουσες διατάξεις. Επιπλέον, ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.

1.1 Ορισμός δυναμικής φέρουσας επιφάνειας	C	Ο ισχύων ορισμός συνδέεται με το σημείο προσγείωσης έκτακτης ανάγκης και όχι με την κίνηση του ελικοπτέρου. Επιπλέον, ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
1.1 Ορισμός επιμήκους	C	Ο ορισμός δεν καλύπτεται από τις ισχύουσες διατάξεις. Επιπλέον, ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
1.1 Ορισμός θέσης στάθμευσης ελικοπτέρου	C	Ο ισχύων ορισμός δεν καλύπτει όλες τις λειτουργίες που καλύπτονται από τον νέο ορισμό της θέσης στάθμευσης ελικοπτέρου. Επιπλέον, ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
1.1 Ορισμός τροχοδρόμου ελικοπτέρου	C	Το νέο περιεχόμενο του ορισμού δεν καλύπτεται από τις ισχύουσες διατάξεις. Επιπλέον, ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
1.1 Ορισμός διαδρομής τροχοδρόμου ελικοπτέρου	C	Ο ορισμός δεν καλύπτεται από τις ισχύουσες διατάξεις. Επιπλέον, ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.

1.1 Ορισμός περιοχής προστασίας	C	Ο ισχύων ορισμός καλύπτει επίσης τη διαδρομή τροχοδρόμου ελικοπτέρου Επιπλέον, ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
1.1 Ορισμός κύκλου τοποθέτησης προσγείωσης (TDPC)	C	Ο ορισμός δεν καλύπτεται από τις ισχύουσες διατάξεις. Επιπλέον, ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
1.1 Ορισμός σήμανσης τοποθέτησης προσγείωσης (TDPM)	C	Ο ορισμός δεν καλύπτεται από τις ισχύουσες διατάξεις. Επιπλέον, ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
2.4.1 Διαστάσεις ελικοδρομίου και σχετικές πληροφορίες	C	Η προδιαγραφή δεν έχει μεταφερθεί.	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί στο μέλλον στο πλαίσιο του RMT.0722, έως το τέταρτο τρίμηνο του 2023.
2.4.3 Διαστάσεις ελικοδρομίου και σχετικές πληροφορίες	C	Η προδιαγραφή δεν έχει μεταφερθεί.	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί στο μέλλον στο πλαίσιο του RMT.0722, έως το τέταρτο τρίμηνο του 2023.
2.7.1 Διάσωση και πυρόσβεση (πληροφορίες σχετικά με το επίπεδο προστασίας)	C	Οι σχετικές προδιαγραφές που ισχύουν και για τα αεροδρόμια έχουν μεταφερθεί ως υλικό καθοδήγησης	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί στο μέλλον στο πλαίσιο του RMT.0722, έως το τέταρτο τρίμηνο του 2023
2.7.2 Διάσωση και πυρόσβεση (κατηγορία)	C	Οι σχετικές προδιαγραφές που ισχύουν και για τα αεροδρόμια έχουν μεταφερθεί ως υλικό καθοδήγησης	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί στο μέλλον στο πλαίσιο του RMT.0722, έως το τέταρτο τρίμηνο του 2023.

2.7.3 Διάσωση και πυρόσβεση (διάδοση αλλαγών στο επίπεδο προστασίας)	C	Οι σχετικές προδιαγραφές που ισχύουν και για τα αεροδρόμια έχουν μεταφερθεί ως υλικό καθοδήγησης	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί στο μέλλον στο πλαίσιο του RMT.0722, έως το τέταρτο τρίμηνο του 2023.
2.7.4 Διάσωση και πυρόσβεση (νέα κατηγορία)	C	Οι σχετικές προδιαγραφές που ισχύουν και για τα αεροδρόμια έχουν μεταφερθεί ως υλικό καθοδήγησης	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί στο μέλλον στο πλαίσιο του RMT.0722, έως το τέταρτο τρίμηνο του 2023.
3.1.1 Περιοχή τελικής προσέγγισης και απογείωσης (FATO)	C	Οι ισχύουσες διατάξεις αφορούν το FATO με διαφορετικό τρόπο. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
3.1.2 Παροχή FATO	C	Οι ισχύουσες διατάξεις δεν προβλέπουν ότι η FATO δεν χρειάζεται να είναι σταθερή. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
3.1.2 Διαστάσεις FATO	C	Οι ισχύουσες διατάξεις καθορίζουν τις διαστάσεις της περιοχής FATO με διαφορετικό τρόπο. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.

3.1.5 Κλίση σταθερής FATO	C	Οι ισχύουσες διατάξεις καθορίζουν τις κλίσεις με διαφορετικό τρόπο. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
3.1.8 Περιοχές ασφαλείας FATO	C	Οι ισχύουσες διατάξεις αντιμετωπίζουν τα χαρακτηριστικά της περιοχής ασφαλείας με διαφορετικό τρόπο. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
3.1.9 Διαστάσεις περιοχής ασφάλειας FATO	C	Οι ισχύουσες διατάξεις αντιμετωπίζουν τις διατάξεις της περιοχής ασφαλείας με διαφορετικό τρόπο. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
3.1.11 Αντικείμενα στην περιοχή ασφαλείας FATO	C	Οι ισχύουσες διατάξεις αντιμετωπίζουν την παρουσία αντικειμένων στην περιοχή ασφαλείας με διαφορετικό τρόπο. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.

3.1.13 Παροχή προστατευμένης κλίσης πρανούς	C	Οι ισχύουσες διατάξεις αντιμετωπίζουν την παρουσία αντικειμένων στην περιοχή ασφαλείας με διαφορετικό τρόπο. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
3.1.14 Παροχή προστατευμένης κλίσης πρανούς	C	Οι ισχύουσες διατάξεις αντιμετωπίζουν την παρουσία αντικειμένων στην περιοχή ασφαλείας με διαφορετικό τρόπο. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
3.1.15 Εμπόδια σε επιφάνεια προστατευμένης κλίσης πρανούς	C	Η υπάρχουσα προδιαγραφή προβλέπει τη δυνατότητα ή τη διείσδυση της επιφάνειας υπό ορισμένες συνθήκες. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
3.1.16 Προεκτάσεις διαδρόμου για απογείωση ελικοπτέρων	C	Οι ισχύουσες διατάξεις δεν καλύπτουν αυτή την προδιαγραφή. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.

3.1.19 Πλάτος προεκτάσεων διαδρόμου για απογείωση ελικοπτέρων	C	Η ισχύουσα διάταξη περιέχει μία μόνο κλίση. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
3.1.21 Περιοχές προσγείωσης και ανύψωσης (TLOF)	C	Οι ισχύουσες διατάξεις δεν καλύπτουν αυτή την προδιαγραφή. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
3.1.24 Διαστάσεις TLOF	C	Οι ισχύουσες διατάξεις δεν καλύπτουν αυτή την προδιαγραφή. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
3.1.26 Κλίσεις TLOF	A	Η ισχύουσα προδιαγραφή περιέχει αυστηρότερα χαρακτηριστικά κλίσης. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
3.1.27 TLOF εντός FATO	C	Οι ισχύουσες διατάξεις δεν καλύπτουν αυτή την προδιαγραφή. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ.	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.

		139/2014	
3.1.28 TLOF σε θέση στάθμευσης ελικοπτέρου	C	Οι ισχύουσες διατάξεις δεν καλύπτουν αυτή την προδιαγραφή. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
3.1.29 Ενδείξεις TLOF	C	Οι ισχύουσες διατάξεις δεν καλύπτουν αυτή την προδιαγραφή. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
3.1.30 TDPM σε FATO/TLOF	C	Οι ισχύουσες διατάξεις δεν καλύπτουν αυτή την προδιαγραφή. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
3.1.31 Εναλλακτικές TDPM	C	Οι ισχύουσες διατάξεις δεν καλύπτουν αυτή την προδιαγραφή. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ.	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.

		139/2014	
3.1.33 Τροχόδρομοι ελικοπτέρου	C	Οι ισχύουσες διατάξεις δεν καλύπτουν αυτή την προδιαγραφή. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
3.1.34 Πλάτος τροχοδρόμων ελικοπτέρου	C	Οι ισχύουσες διατάξεις δεν καλύπτουν αυτή την προδιαγραφή. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
3.1.35 Εγκάρσια κλίση τροχοδρόμων ελικοπτέρου	C	Οι ισχύουσες διατάξεις δεν καλύπτουν αυτή την προδιαγραφή. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
3.1.36 Διαδρομή τροχοδρόμου ελικοπτέρου	C	Οι ισχύουσες διατάξεις δεν καλύπτουν αυτή την προδιαγραφή. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ.	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.

		139/2014	
3.1.38 Κλίση διαδρομής τροχοδρόμου ελικοπτέρου	C	Οι ισχύουσες διατάξεις δεν καλύπτουν αυτή την προδιαγραφή. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
3.1.42 Διαδρομές αεροτροχοδρόμησης ελικοπτέρου	C	Οι ισχύουσες διατάξεις δεν καλύπτουν αυτή την προδιαγραφή. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
3.1.44 Θέσεις στάθμευσης ελικοπτέρου	C	Οι ισχύουσες διατάξεις αντιμετωπίζουν τα χαρακτηριστικά των θέσεων στάθμευσης με διαφορετικό τρόπο. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.

3.1.45 Διαστάσεις θέσεων στάθμευσης ελικοπτέρου	C	Οι ισχύουσες διατάξεις αντιμετωπίζουν τα χαρακτηριστικά των θέσεων στάθμευσης με διαφορετικό τρόπο. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
3.1.46 Κλίση θέσεων στάθμευσης ελικοπτέρου	C	Οι ισχύουσες διατάξεις αντιμετωπίζουν τα χαρακτηριστικά των θέσεων στάθμευσης με διαφορετικό τρόπο. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
3.1.47 Ενδείξεις θέσεων στάθμευσης ελικοπτέρου	C	Οι ισχύουσες προδιαγραφές επιτρέπουν τη μη παροχή σήμανσης για τις θέσεις στάθμευσης. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
3.1.52 Περιοχή προστασίας για θέση στάθμευσης ταυτόχρονης χρήσης	C	Οι ισχύουσες διατάξεις δεν καλύπτουν αυτή την προδιαγραφή. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.

3.1.55 Κλίση σταθερής περιοχής προστασίας	C	Οι ισχύουσες διατάξεις δεν καλύπτουν αυτή την προδιαγραφή. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
4.2.7 Επιφάνεια προσέγγισης και απογείωσης για ελικόπτερα επιπέδου επιφανείας	C	Η προδιαγραφή δεν καλύπτει τη διαθεσιμότητα τουλάχιστον μιας προστατευμένης κλίσης πρανούς. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
5.2.2 Σήμανση αναγνώρισης ελικοδρομίου (σημείωση, αλλά εισάγεται νέο σχήμα 5-1A)	C	Οι ισχύουσες διατάξεις δεν καλύπτουν αυτή την προδιαγραφή. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
5.2.7.4 Χαρακτηριστικά σήμανσης σημείου στόχευσης	C	Οι ισχύουσες διατάξεις ορίζουν το λευκό ως εφαρμόσιμο χρώμα και δεν απαιτούν το χρώμα της σήμανσης να έρχεται σε αντίθεση με το φόντο. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.

5.2.9.1 Παροχή TDPM	C	Η ισχύουσα διάταξη καθορίζει την παροχή TDPM με πιο περιοριστικό τρόπο και υπό όρους. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
5.2.9.2 Χαρακτηριστικά TDPM	C	Οι ισχύουσες διατάξεις δεν καλύπτουν αυτές τις προδιαγραφές. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
5.2.9.3 Θέση TDPC	C	Οι ισχύουσες διατάξεις δεν καλύπτουν αυτή την προδιαγραφή. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
5.2.9.5 Σήμανση απαγορευμένου τομέα προσγείωσης	C	Οι ισχύουσες διατάξεις δεν καλύπτουν αυτές τις προδιαγραφές. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.

5.2.9.8 Μήκος ερείσματος	C	Οι ισχύουσες διατάξεις δεν καλύπτουν αυτή την προδιαγραφή. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
5.2.9.9 Χαρακτηριστικά σημάνσεων απαγορευμένου τομέα προσγείωσης	C	Οι ισχύουσες διατάξεις δεν καλύπτουν αυτή την προδιαγραφή. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
5.2.9.10 Προτεραιότητα TDPM	C	Οι ισχύουσες διατάξεις δεν καλύπτουν αυτή την προδιαγραφή. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
5.2.13.2 Σήμανση κεντρικού άξονα ελικοπτέρου	C	Οι ισχύουσες διατάξεις αφορούν τον επίγειο τροχόδρομο. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
5.2.13.3 Θέση σημάνσεων τροχοδρόμου ελικοπτέρου	C	Οι ισχύουσες διατάξεις αφορούν τον επίγειο τροχόδρομο. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.

		κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	
5.2.13.3 Θέση δεικτών τροχοδρόμου ελικοπτέρου	C	Οι ισχύουσες διατάξεις αφορούν τον επίγειο τροχόδρομο.	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
5.2.13.5 Απόσταση δεικτών τροχοδρόμου ελικοπτέρου	C	Οι ισχύουσες διατάξεις αφορούν τον επίγειο τροχόδρομο. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
5.2.13.6 Σήμανση κεντρικού άξονα ασφαλτοστρωμένων τροχοδρόμων ελικοπτέρου	C	Οι ισχύουσες διατάξεις αφορούν τον επίγειο τροχόδρομο. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
5.2.13.7 Σήμανση κεντρικού άξονα μη ασφαλτοστρωμένων τροχοδρόμων ελικοπτέρου	C	Οι ισχύουσες διατάξεις δεν καλύπτουν αυτή την προδιαγραφή. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.

5.2.13.8 Χαρακτηριστικά σημάνσεων άκρων τροχοδρόμων ελικοπτέρου	C	Οι ισχύουσες διατάξεις αφορούν τον επίγειο τροχόδρομο. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
5.2.13.9 Δείκτης άκρων τροχοδρόμων ελικοπτέρου	C	Οι ισχύουσες διατάξεις αφορούν τον επίγειο τροχόδρομο. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
5.2.13.10 Ύψος δείκτη άκρων τροχοδρόμων ελικοπτέρου	C	Οι ισχύουσες διατάξεις αφορούν τον επίγειο τροχόδρομο. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
5.2.13.11 Χρώμα δείκτη άκρων τροχοδρόμων ελικοπτέρου	C	Οι ισχύουσες διατάξεις αφορούν τον επίγειο τροχόδρομο. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
5.2.13.12 Φωτισμός δείκτη άκρων τροχοδρόμων ελικοπτέρου	C	Οι ισχύουσες διατάξεις αφορούν τον επίγειο τροχόδρομο. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.

		κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	
5.2.14.1 Ενδείξεις και δείκτες διαδρομής αεροτροχοδρόμησης ελικοπτέρου	C	Η παροχή σχετικών σημάνσεων και δεικτών απαιτείται μόνο υπό ορισμένες συνθήκες σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
5.2.14.2 Θέση ενδείξεων και δεικτών αεροτροχοδρόμησης ελικοπτέρου	C	Οι ισχύουσες διατάξεις αφορούν τον αεροτροχόδρομο. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
5.2.14.3 Ένδειξη κεντρικής γραμμής αεροτροχοδρόμησης ελικοπτέρου	C	Οι ισχύουσες διατάξεις αφορούν τον αεροτροχόδρομο. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.

5.2.14.4 Ένδειξη κεντρικής γραμμής μη ασφαλτοστρωμένου αεροτροχοδρόμου ελικοπτέρου	C	Οι ισχύουσες διατάξεις αφορούν τον αεροτροχόδρομο. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
5.2.14.5 Δείκτες διαδρομών αεροτροχοδρόμου ελικοπτέρου	C	Οι ισχύουσες διατάξεις αφορούν τον αεροτροχόδρομο. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
5.2.15.1 Παροχή σημάνσεων θέσης στάθμευσης ελικοπτέρου	C	Η παροχή περιμετρικών σημάνσεων θέσης στάθμευσης απαιτείται μόνο υπό ορισμένες συνθήκες σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις. . Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
5.2.15.2 Παροχή TDPM θέσης στάθμευσης ελικοπτέρου	C	Οι ισχύουσες διατάξεις δεν καλύπτουν αυτή την προδιαγραφή. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.

5.2.15.4 Θέση TDPM, γραμμές ευθυγράμμισης και γραμμές εισόδου/εξόδου	C	Οι ισχύουσες διατάξεις δεν καλύπτουν αυτή την προδιαγραφή. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
5.2.15.6 Χαρακτηριστικά περιμετρικών σημάνσεων θέσης στάθμευσης ελικοπτέρου	C	Οι ισχύουσες διατάξεις δεν αφορούν τα νέα χαρακτηριστικά της σήμανσης. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
5.2.15.7 Χαρακτηριστικά TDPM	C	Τα χαρακτηριστικά του TDPM ορίζονται διαφορετικά στις ισχύουσες διατάξεις. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
5.3.1 Φώτα γενικά - Αφαίρεση της απεικόνισης HAPI από το Σχήμα 5-11	C	Οι ισχύουσες διατάξεις περιέχουν την απεικόνιση HAPI. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Οι ισχύουσες προδιαγραφές θεωρούνται απαραίτητες και προβλέπεται να διατηρηθούν.

5.3.5 Σύστημα καθοδήγησης οπτικής ευθυγράμμισης	C	Οι ισχύουσες διατάξεις περιλαμβάνουν προδιαγραφές για τη θέση, τη μορφή σήματος, την κατανομή φωτός, τη διαδρομή προσέγγισης και τη ρύθμιση αζιμουθίου και τα χαρακτηριστικά του συστήματος καθοδήγησης οπτικής ευθυγράμμισης. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Οι ισχύουσες προδιαγραφές θεωρούνται απαραίτητες και προβλέπεται να διατηρηθούν.
5.3.6 Ενδείκτης κλίσης εξ όψεως προσέγγισης	C	Οι ισχύουσες διατάξεις περιλαμβάνουν προδιαγραφές για τη θέση, τη μορφή σήματος, την κατανομή φωτός, τη ρύθμιση κλίσης προσέγγισης και υψομέτρου, τα χαρακτηριστικά της μονάδας φωτός, τις επιφάνειες προστασίας εμποδίων. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Οι ισχύουσες προδιαγραφές θεωρούνται απαραίτητες και προβλέπεται να διατηρηθούν.
5.3.9.17 Περιμετρικά φώτα TLOF που βρίσκονται στην περιοχή FATO στο επίπεδο της επιφάνειας υπερυψωμένου ελικοδρόμου	C	Η ισχύουσα προδιαγραφή επιτρέπει στα φώτα περιμέτρου TLOF να υπερβαίνουν τα 5cm. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.

5.3.10.1 Παροχή προβολέα θέσης στάθμευσης	C	Οι ισχύουσες διατάξεις δεν καλύπτουν αυτή την προδιαγραφή. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
5.3.10.2 Θέση προβολέων θέσης στάθμευσης ελικοπτέρου	C	Οι ισχύουσες διατάξεις δεν καλύπτουν αυτή την προδιαγραφή. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
5.3.10.3 Φασματική κατανομή των προβολέων θέσης στάθμευσης	C	Οι ισχύουσες διατάξεις δεν καλύπτουν αυτή την προδιαγραφή. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
5.3.10.4 Οριζόντια και κατακόρυφη φωτεινότητα	C	Οι ισχύουσες διατάξεις δεν καλύπτουν αυτή την προδιαγραφή. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.

5.3.13.1 Εμπόδια σε περιοχές εκτός και κάτω από τα όρια του OLS	C	Οι ισχύουσες διατάξεις δεν καλύπτουν αυτή την προδιαγραφή. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
5.3.13.2 Εναέρια καλώδια ή καλώδια που διασχίζουν ποταμό	C	Οι ισχύουσες διατάξεις δεν καλύπτουν αυτή την προδιαγραφή. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
6.2.1.3 Εξοπλισμός και υπηρεσίες RFF σε μη υπερυψωμένα και υπερυψωμένα ελικοδρόμια που βρίσκονται πάνω από μη κατοικημένες κατασκευές	C	Οι ισχύουσες διατάξεις προβλέπουν την παροχή RFFS χωρίς την ανάγκη πραγματοποίησης εκτίμησης κινδύνου. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή για αυτόνομα ελικοδρόμια θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
6.2.2.2 Πρακτικός υπολογισμός κρίσιμης περιοχής όπου τα πρωτογενή μέσα εφαρμόζονται ως σταθερή ροή	C	Το επίπεδο προστασίας καθορίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις που ισχύουν για τα αεροδρόμια. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή για αυτόνομα ελικοδρόμια θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.

6.2.2.3 Πρακτικός υπολογισμός κρίσιμης περιοχής όπου τα πρωτογενή μέσα εφαρμόζονται σε διασκορπισμένο μοτίβο (εκτός από τα ελικοδρόμια επί θαλάσσιας εξέδρας)	C	Ισχύουν οι προδιαγραφές του αεροδρομίου για RFFS. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή για αυτόνομα ελικοδρόμια θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
6.2.3.1 Ποσότητα πρωτογενών μέσων και συμπληρωματικών παραγόντων	C	Η ποσότητα μέσων και παραγόντων καθορίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις που ισχύουν για τα αεροδρόμια. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή για αυτόνομα ελικοδρόμια θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
6.2.3.5 Συμπληρωματικά μέσα	C	Ισχύουν οι προδιαγραφές του αεροδρομίου για RFFS. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή για αυτόνομα ελικοδρόμια θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
6.2.3.8 Συμπληρωματικά μέσα	C	Ισχύουν οι προδιαγραφές του αεροδρομίου για RFFS. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή για αυτόνομα ελικοδρόμια θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
6.2.4.1 Χρόνος απόκρισης σε μη υπερυψωμένα ελικοδρόμια	C	Οι εφαρμοστέοι κανόνες δεν προβλέπουν ότι πρέπει να επιτυγχάνεται συγκεκριμένος χρόνος απόκρισης. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν	Η προδιαγραφή για αυτόνομα ελικοδρόμια θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.

		στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	
6.2.5.1 Μέσα διάσωσης	C	Ισχύουν οι προδιαγραφές του αεροδρομίου για RFFS. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή για αυτόνομα ελικοδρόμια θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
6.2.6 Σύστημα επικοινωνίας και ειδοποίησης	C	Ισχύουν οι προδιαγραφές του αεροδρομίου για RFFS. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή για αυτόνομα ελικοδρόμια θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
6.2.7.1 Αριθμός προσωπικού RFF	C	Ισχύουν οι προδιαγραφές του αεροδρομίου για RFFS και παρέχεται πάντα προσωπικό RFSS. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Η προδιαγραφή για αυτόνομα ελικοδρόμια θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.
6.2.7.2 Εκπαίδευση προσωπικού RFF	C	Ισχύουν οι προδιαγραφές του αεροδρομίου για RFFS και παρέχεται και εκπαιδεύεται πάντα προσωπικό RFSS. Επιπλέον, η ισχύουσα διάταξη ισχύει μόνο για ελικοδρόμια VFR που βρίσκονται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ.	Η προδιαγραφή για αυτόνομα ελικοδρόμια θα εξεταστεί σε μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων.

		139/2014	

1.7. Τροποποίηση 41 του παραρτήματος 15 σχετικά με τις υπηρεσίες αεροναυτικών πληροφοριών

1.7.1. Περιγραφή

Η προτεινόμενη τροποποίηση αφορά τον σχεδιασμό αντιμετώπισης έκτακτων καταστάσεων σε σχέση με περιοχές συγκρούσεων.

1.7.2. Σχετική ενωσιακή νομοθεσία

Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/373 της Επιτροπής[14]

1.7.3. Πίνακας διαφορών που θα κοινοποιηθούν για την τροποποίηση 41 του παραρτήματος 15

Διάταξη παραρτήματος	**Κατηγορία διαφοράς**	**Λεπτομερής περιγραφή της διαφοράς**	**Παρατηρήσεις**
6.3.2.3	C	Δεν εφαρμόστηκε. Η δημοσίευση πληροφοριών μέσω του NOTAM σχετικά με τις επικίνδυνες δραστηριότητες στην πολιτική αεροπορία και την αντιμετώπιση της συγκεκριμένης περίπτωσης ζωνών σύγκρουσης δεν απαιτείται επί του παρόντος από τους κανονισμούς της ΕΕ.	Αυτή η τροποποίηση θα μεταφερθεί κατά την ενημέρωση των απαιτήσεων του παραρτήματος VI του κανονισμού (ΕΕ) 2017/373.

1.1.0.

1.8. Τροποποιήσεις 13, 10 και 1 του παραρτήματος 16 για το περιβάλλον, τόμοι I, II και III

1.8.1. Περιγραφή

Τόμος I: Η τροποποίηση αφορά απαιτήσεις πιστοποίησης θορύβου αεροσκαφών.

Τόμος II: Η τροποποίηση αφορά απαιτήσεις πιστοποίησης εκπομπών κινητήρων αεροσκαφών

Τόμος III: Η τροποποίηση αφορά τις απαιτήσεις πιστοποίησης εκπομπών CO2 αεροπλάνων

[14] ΕΕ L 62 της 8.3.2017, σ. 1.

1.8.2. Σχετική ενωσιακή νομοθεσία

Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1139[15]

1.8.3. Πίνακας διαφορών που θα κοινοποιηθούν για την τροποποίηση 13 του παραρτήματος 16, τόμος Ι

Διάταξη παραρτήματος	**Κατηγορία διαφοράς**	**Λεπτομερής περιγραφή της διαφοράς**	**Παρατηρήσεις**
Παράρτημα 16, τόμος Ι τροποποίηση 13	C	Ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/1139 αναφέρεται στο παράρτημα 16 του ΔΟΠΑ, τόμος Ι, τροποποίηση 12.	Θα υπάρξει διαφορά έως τις 31 Μαρτίου 2022 μεταξύ των εθνικών κανονισμών ή/και πρακτικών του/της [κράτος μέλος] και των διατάξεων του παραρτήματος 16, τόμος Ι, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως και την τροποποίηση 13.

1.1.4. Πίνακας διαφορών που θα κοινοποιηθούν για την τροποποίηση 10 του παραρτήματος 16 τόμος ΙΙ

Διάταξη παραρτήματος	**Κατηγορία διαφοράς**	**Λεπτομερής περιγραφή της διαφοράς**	**Παρατηρήσεις**
Παράρτημα 16, τόμος ΙΙ τροποποίηση 10 για τα εν λόγω πρότυπα με ημερομηνία εφαρμογής τον Ιανουάριο 2021	C	Ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/1139 αναφέρεται στο παράρτημα 16 του ΔΟΠΑ, τόμος ΙΙ, τροποποίηση 9.	Θα υπάρξει διαφορά έως τις 31 Μαρτίου 2022 μεταξύ των εθνικών κανονισμών ή/και πρακτικών του/της [κράτος μέλος] και των διατάξεων του παραρτήματος 16, τόμος ΙΙ, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως και την τροποποίηση 10.

1.1.5. Πίνακας διαφορών που θα κοινοποιηθούν για την τροποποίηση 1 του παραρτήματος 16 τόμος ΙΙΙ

Διάταξη παραρτήματος	**Κατηγορία διαφοράς**	**Λεπτομερής περιγραφή της διαφοράς**	**Παρατηρήσεις**

[15] ΕΕ L 212 της 22.8.2018, σ. 1.

Παράρτημα 16, τόμος III τροποποίηση 1	C	Ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/1139 αναφέρεται στο παράρτημα 16 του ΔΟΠΑ, τόμος III.	Θα υπάρξει διαφορά έως τις 31 Μαρτίου 2022 μεταξύ των εθνικών κανονισμών και/ή πρακτικών του/της [κράτος μέλος] και των διατάξεων του παραρτήματος 16, τόμος III, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως και την τροποποίηση 1