ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2020/2148 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 8ης Οκτωβρίου 2020

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014 όσον αφορά την ασφάλεια των διαδρόμων των αεροδρομίων και τα αεροναυτικά δεδομένα

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Ιουλίου 2018, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας, και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, (ΕΕ) αριθ. 996/2010, (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και των οδηγιών 2014/30/ΕΕ και 2014/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 552/2004 και (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου ([1]), και ιδίως το άρθρο 39 παράγραφος 1,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 139/2014 της Επιτροπής ([2]) καθορίζει απαιτήσεις και διοικητικές διαδικασίες για τα αεροδρόμια, συμπεριλαμβανομένης της διαχείρισης, της λειτουργίας, της πιστοποίησης και της εποπτείας τους.

(2) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 139/2014 περιλαμβάνει γενικές απαιτήσεις για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων όσον αφορά τη διαχείριση των αεροναυτικών δεδομένων και των αεροναυτικών πληροφοριών. Προκειμένου να διατηρηθούν ή να ενισχυθούν τα υφιστάμενα επίπεδα ασφαλείας των λειτουργιών των αεροδρομίων, θα πρέπει να απαιτείται από τους φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίου να διασφαλίζουν υψηλό επίπεδο ποιότητας των αεροναυτικών δεδομένων και αεροναυτικών πληροφοριών που αποτελούν μέρος της αλυσίδας αεροναυτικών δεδομένων, από την αποστολή μέχρι την παροχή των δεδομένων, για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτικών πληροφοριών. Για τον σκοπό αυτό, οι απαιτήσεις ποιότητας των δεδομένων στο επίπεδο των λειτουργιών θα πρέπει να συμπληρωθούν έτι περαιτέρω, κατά τρόπο ανάλογο προς τις απαιτήσεις που ισχύουν για τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας ATM/ANS, ιδίως σε ό,τι αφορά την προστασία των δεδομένων, τον κατάλογο δεδομένων και την ανταλλαγή δεδομένων.

(3) Η ασφάλεια των διαδρόμων είναι μία από τις κατηγορίες περιστατικών ατυχημάτων υψηλού ρίσκου που έχει προσδιορίσει ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ). Πρόκειται για την πλειονότητα των ατυχημάτων σε παγκόσμιο επίπεδο. Ως εκ τούτου, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 139/2014 θα πρέπει να τροποποιηθεί προκειμένου να μειωθεί ο αριθμός ατυχημάτων και σοβαρών περιστατικών σχετικών με την ασφάλεια των διαδρόμων, όπως οι παρεισφρήσεις στους διαδρόμους, αλλά και άλλα συμβάντα σχετικά με την ασφάλεια των διαδρόμων, όπως η χρήση εσφαλμένου διαδρόμου, οι συγκρούσεις στο έδαφος και οι υπερβάσεις των ορίων των διαδρόμων.

(4) Τα εκπαιδευτικά προγράμματα και οι περιοδικοί έλεγχοι επαγγελματικής επάρκειας, περιλαμβανομένης της αρχικής και της περιοδικής εκπαίδευσης, του επιχειρησιακού προσωπικού θα πρέπει να εναρμονιστούν μεταξύ των κρατών μελών με την καθιέρωση κοινών απαιτήσεων εκπαίδευσης προς τις οποίες θα πρέπει να συμμορφώνονται οι φορείς εκμετάλλευσης των αεροδρομίων.

(5) Οι φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων θα πρέπει να τηρούν αρχεία για το ιστορικό εκπαίδευσης, τις εξουσιοδοτήσεις οδήγησης, τις εξουσιοδοτήσεις οχημάτων, καθώς και τη συντήρηση και τη γλωσσική επάρκεια.

(6) Το υφιστάμενο κανονιστικό πλαίσιο δεν προβλέπει απαίτηση για την αποστολή NOTAM (αγγελία προς αεροναυτιλόμενους) από τον φορέα εκμετάλλευσης αεροδρομίου. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία ανασφάλειας δικαίου ως προς το πότε, για ποιους λόγους, και υπό ποιες συνθήκες υποχρεούται ένας φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου να αποστέλλει NOTAM σχετικά με πιθανή διακινδύνευση της ασφάλειας. Ως εκ τούτου, η τροποποίηση θα πρέπει να συμπληρώνει το κανονιστικό πλαίσιο αποστολής και έκδοσης NOTAM από τον φορέα εκμετάλλευσης του αεροδρομίου, λαμβανομένων υπόψη των διατάξεων του παραρτήματος 15 της σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, που υπογράφηκε στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944 («σύμβαση του Σικάγο»).

([1]) ΕΕ L 212 της 22.8.2018, σ. 1.

([2]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 139/2014 της Επιτροπής, της 12ης Φεβρουαρίου 2014, για τη θέσπιση απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών για τα αεροδρόμια σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 44 της 14.2.2014, σ. 1).

(7) Από τις διερευνήσεις ατυχημάτων διαπιστώθηκε ότι δεν είναι εναρμονισμένα τα πρότυπα αξιολόγησης και υποβολής αναφορών σχετικά με την κατάσταση της επιφάνειας των διαδρόμων, και αποδείχθηκε ότι το συγκεκριμένο γεγονός συμβάλλει σε σημαντικό βαθμό στις υπερβάσεις των ορίων των διαδρόμων, ιδίως όταν ο διάδρομος είναι υγρός ή φέρει επικαθίσεις. Για τον λόγο αυτό, ο ΔΟΠΑ τροποποίησε μια σειρά προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών (SARP) σε αρκετά παραρτήματα της σύμβασης του Σικάγο και συνέταξε εκτενές υλικό καθοδήγησης προκειμένου να καθιερωθεί ένα παγκόσμια εναρμονισμένο μορφότυπο υποβολής αναφορών για την αξιολόγηση της κατάστασης της επιφάνειας των διαδρόμων και την υποβολή των σχετικών αναφορών.

(8) Ως εκ τούτου, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 139/2014 θα πρέπει να τροποποιηθεί για να τεθούν σε εφαρμογή τα ισχύοντα πρότυπα και οι συνιστώμενες πρακτικές (SARP) του ΔΟΠΑ για την αξιολόγηση της κατάστασης της επιφάνειας των διαδρόμων και την υποβολή αναφορών, καθώς και για να προστεθούν ορισμοί νέων όρων.

(9) Για να περιοριστεί το ενδεχόμενο περιστατικού λόγω σφάλματος εν αναμονή της μεταβίβασης επιχειρησιακών δραστηριοτήτων, θα πρέπει να παρέχονται στο προσωπικό του αεροδρομίου επικαιροποιημένες πληροφορίες σχετικά με την επιχειρησιακή κατάσταση κατά τη χρονική στιγμή της μεταβίβασης.

(10) Τα θραύσματα από ξένα σώματα (FOD) στις περιοχές ελιγμών και στον χώρο στάθμευσης ενέχουν σημαντική διακινδύνευση της ασφάλειας των λειτουργιών στα αεροδρόμια. Τα μέτρα για τον αποτελεσματικό μετριασμό της εν λόγω διακινδύνευσης θα πρέπει να βασίζονται στα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές και το υλικό καθοδήγησης του ΔΟΠΑ, καθώς και στις διεθνώς αποδεκτές πρακτικές.

(11) Οι οδηγοί οχημάτων, η κατάσταση και η καταλληλότητα των οχημάτων, καθώς και ο εξοπλισμός επικοινωνιών και επιτήρησης αποτελούν επίσης παράγοντες που συμβάλλουν στην εμφάνιση συμβάντων ασφαλείας στους διαδρόμους και πρόκλησης ζημιών στα αεροσκάφη. Οι όροι εξουσιοδότησης οδηγών και οχημάτων θα πρέπει να αυστηροποιηθούν και να θεσπιστούν νέοι κανόνες για τη λειτουργία οχημάτων στην περιοχή κινήσεων και άλλες επιχειρησιακές περιοχές του αεροδρομίου.

(12) Με βάση τις συστάσεις για την ασφάλεια και τις παρατηρήσεις των κρατών μελών και των ενδιαφερόμενων μερών, η Επιτροπή αναγνώρισε την ανάγκη ενίσχυσης της επίγνωσης της κατάστασης εκ μέρους των πιλότων, του προσωπικού υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και των οδηγών οχημάτων στην περιοχή ελιγμών, ως μέτρο πρόληψης των παρεισφρήσεων στους διαδρόμους. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να θεσπιστούν διατάξεις για να διασφαλίζεται η σε επιχειρησιακό επίπεδο επάρκεια στην αγγλική γλώσσα των οδηγών οχημάτων που εργάζονται στην περιοχή ελιγμών του αεροδρομίου. Ωστόσο, σε ορισμένα αεροδρόμια, η χρήση αυτής της γλώσσας ενδέχεται να μην βελτιώνει απαραιτήτως την ασφάλεια των λειτουργιών στους διαδρόμους. Συνεπώς, οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να έχουν το δικαίωμα να παρεκκλίνουν από την απαίτηση περί επάρκειας στην αγγλική γλώσσα, βάσει αξιολόγησης της ασφάλειας που καλύπτει ένα ή περισσότερα αεροδρόμια.

(13) Ο αριθμός των οχημάτων σε ένα αεροδρόμιο θα πρέπει να περιορίζεται μόνο σε εκείνα που σχετίζονται με την εξασφάλιση της ασφάλειας των λειτουργιών. Για την αντιμετώπιση του προβλήματος της σύγχυσης των σημάτων κλήσης, τα εν λόγω οχήματα θα πρέπει να είναι δεόντως εξοπλισμένα, συμπεριλαμβανομένου του ασυρμάτου ή των φώτων. Θα πρέπει να προβλέπονται εξαιρέσεις για όσα οχήματα δεν συμμορφώνονται με τους όρους λειτουργίας αλλά είναι αναγκαίο να εισέρχονται και να χρησιμοποιούνται προσωρινά στο αεροδρόμιο. Για να διασφαλιστεί η εναρμόνιση της ενωσιακής νομοθεσίας με τα πρότυπα του ΔΟΠΑ, οι κανόνες οδήγησης σε ένα αεροδρόμιο θα πρέπει να βασίζονται στα παραρτήματα 2 και 14 της σύμβασης του Σικάγο και στο έγγραφο καθοδήγησης 4444 PANS-ATM του ΔΟΠΑ.

(14) Οι διερευνήσεις ατυχημάτων και σοβαρών συμβάντων κατά τη διάρκεια εργασιών ρυμούλκησης αεροσκαφών υποδεικνύουν ότι η έλλειψη επίγνωσης της κατάστασης, οι ανεπαρκείς εξουσιοδοτήσεις αεροσκαφών και ο ανεπαρκής ή ακατάλληλος φωτισμός του ρυμουλκούμενου αεροσκάφους τη νύχτα αποτελούν τους παράγοντες που συμβάλλουν στην πρόκληση ζημιών στα αεροσκάφη. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να εισαχθούν μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας κατά τη ρυμούλκηση αεροσκαφών όσον αφορά τη δρομολόγηση, την καθοδήγηση, τον φωτισμό, τις διαδικασίες επικοινωνίας, τον συντονισμό των διαφόρων παραγόντων, καθώς και ειδικά μέτρα για την αντιμετώπιση των δυσμενών καιρικών ή μετεωρολογικών συνθηκών.

(15) Θα πρέπει να εισαχθούν κανόνες προκειμένου να αποσαφηνιστεί ποια κινητά αντικείμενα, εκτός των οχημάτων, θα πρέπει να φωτίζονται σε ένα αεροδρόμιο. Σε αυτό το πλαίσιο θα πρέπει να αρθεί η ασυνέπεια όσον αφορά τις περιοχές του αεροδρομίου στις οποίες ισχύουν οι απαιτήσεις σήμανσης και φωτισμού για οχήματα.

(16) Για να βελτιωθεί η ασφάλεια, η ομαλότητα και η αποτελεσματικότητα των λειτουργιών, θα πρέπει να καθιερωθούν τυποποιημένες διαδρομές τροχοδρόμησης στα αεροδρόμια. Θα πρέπει να ληφθεί υπόψη η χρήση αποκριτών αεροσκαφών, εφόσον υποστηρίζονται από το σύστημα καθοδήγησης και ελέγχου των κινήσεων επιφανείας ενός αεροδρομίου.

(17) Οι διερευνήσεις ατυχημάτων και περιστατικών παρείσφρησης σε διαδρόμους υποδηλώνουν τις ανεπάρκειες των διαδικασιών επικοινωνίας μεταξύ των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και των οδηγών των οχημάτων, καθώς και αμέριμνων πεζών. Συνεπώς, θα πρέπει να καθιερωθούν συντονισμένες διαδικασίες επικοινωνίας μεταξύ του φορέα εκμετάλλευσης του αεροδρομίου και της μονάδας υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας προκειμένου να ρυθμίζονται ζητήματα όπως οι χρησιμοποιούμενες γλώσσες, οι συχνότητες, η κίνηση των πεζών στην περιοχή ελιγμών, η χρήση των σημάτων και άλλων μέσων επικοινωνίας σε περίπτωση απωλειών επικοινωνίας. Οι εν λόγω διαδικασίες θα πρέπει να καλύπτουν τη διάδοση των σχετικών με το αεροδρόμιο σημαντικών πληροφοριών μέσω ραδιοεπικοινωνιών.

(18) Για την αποτροπή εμφάνισης περαιτέρω περιστατικών που οφείλονται στην παρουσία πεζών στην περιοχή κινήσεων, θα πρέπει να απαγορεύεται η είσοδος μη εξουσιοδοτημένου προσωπικού στην περιοχή ελιγμών και σε άλλες περιοχές ελέγχου. Θα πρέπει να ληφθούν μέτρα για τον έλεγχο της κίνησης των πεζών.

(19) Στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 139/2014 δεν προβλέπονται ρητά υποχρεώσεις των φορέων εκμετάλλευσης αεροδρομίων σχετικά με τις λειτουργίες τον χειμώνα. Για την ευθυγράμμιση της ενωσιακής νομοθεσίας με τα πρότυπα του ΔΟΠΑ στα παραρτήματα 14 και 15 της σύμβασης του Σικάγο, θα πρέπει να καθιερωθούν υποχρεώσεις για τα αεροδρόμια που υπόκεινται σε μακράς διάρκειας χειμερινές περιόδους με διαδρόμους που καλύπτονται από συμπαγές χιόνι ή πάγο. Οι εν λόγω υποχρεώσεις θα πρέπει να βασίζονται στις υφιστάμενες πρακτικές μετά τη λήψη παρατηρήσεων από τους κατασκευαστές αεροσκαφών και τον ΔΟΠΑ.

(20) Προκειμένου να διασφαλιστεί η ευθυγράμμιση της ενωσιακής νομοθεσίας με τα πρότυπα του ΔΟΠΑ, θα πρέπει να απαιτείται από τον φορέα εκμετάλλευσης του αεροδρομίου να αξιολογεί την κατάσταση της επιφάνειας των διαδρόμων και να εκχωρεί RWYCC (κωδικός κατάστασης διαδρόμου).

(21) Το πρόγραμμα συντήρησης ενός αεροδρομίου θα πρέπει να διασφαλίζει ότι οι εγκαταστάσεις, τα συστήματα, τα οχήματα και ο εξοπλισμός που απαιτούνται για τη λειτουργία του αεροδρομίου δεν διακυβεύουν την ασφάλεια, την ομαλότητα και την αποτελεσματικότητα της αεροναυτιλίας. Το πρόγραμμα συντήρησης θα πρέπει να συνάδει με τις αρχές του ανθρώπινου παράγοντα σύμφωνα με το παράρτημα 14 της σύμβασης του Σικάγο και ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου θα πρέπει να διαθέτει τα μέσα αποτελεσματικής υλοποίησης του προγράμματος συντήρησης.

(22) Οι απαιτήσεις που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 139/2014 όσον αφορά τη συντήρηση των οδοστρωμάτων, ιδίως σε ό,τι αφορά τα χαρακτηριστικά τριβής της επιφάνειας των διαδρόμων, θα πρέπει να εναρμονιστούν με τα πρότυπα του ΔΟΠΑ προκειμένου να μετριαστεί ο κίνδυνος υπερβάσεων των ορίων των διαδρόμων, αλλά και το ρίσκο που ενέχει η ύπαρξη ξένων σωμάτων και θραυσμάτων.

(23) Βάσει των σχετικών διατάξεων του παραρτήματος 14 της σύμβασης του Σικάγο, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 139/2014 θα πρέπει να συμπληρωθεί με βελτιωμένες απαιτήσεις σχετικά με τη συντήρηση του συστήματος τροφοδοσίας ηλεκτρικού ρεύματος του αεροδρομίου και νέες απαιτήσεις αναφορικά με τη συντήρηση του συστήματος φωτισμού του αεροδρομίου. Επιπλέον, θα πρέπει να περιληφθούν ειδικές απαιτήσεις για τη συντήρηση των σημάτων και των σημάνσεων του αεροδρομίου.

(24) Ο Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας κατάρτισε σχέδιο εκτελεστικών κανόνων και το υπέβαλε με τη γνώμη αριθ. 02/2018 και αριθ. 03/2019, σύμφωνα με το άρθρο 75 παράγραφος 2 στοιχεία β) και γ) και το άρθρο 76 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139.

(25) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 139/2014 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

(26) Λαμβάνοντας υπόψη τις επιπτώσεις της έξαρσης της νόσου COVID-19 στους πόρους των αρμόδιων αρχών και των ενδιαφερόμενων φορέων και προκειμένου να τους παρασχεθεί άμεση ανακούφιση και να καταστεί δυνατή η κατάλληλη προετοιμασία, η εφαρμογή των απαιτήσεων σχετικά με την υποβολή αναφορών για τις επικαθίσεις επιφανείας, τις καταστάσεις της επιφάνειας των διαδρόμων και τη λειτουργία κατά τη χειμερινή περίοδο, θα πρέπει να αναβληθεί έως τις 12 Αυγούστου 2021, και η εφαρμογή των κανόνων σχετικά με το σύστημα διαχείρισης της ποιότητας θα πρέπει να αναβληθεί έως τις 27 Ιανουαρίου 2022.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014

Τα παραρτήματα I, III και IV του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014 τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Ημερομηνία έναρξης ισχύος και εφαρμογής

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

Το σημείο (3) στοιχεία δ), ε), ιζ) και ιη) του παραρτήματος του παρόντος κανονισμού, καθώς και η ADR.OPS.A.057 δ) (4) του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014 εφαρμόζονται από τις 12 Αυγούστου 2021.

Το σημείο (2) στοιχείο α) και το σημείο (3) στοιχεία α) και β) του παραρτήματος εφαρμόζονται από τις 27 Ιανουαρίου 2022.

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

Βρυξέλλες, 8 Οκτωβρίου 2020.

Για την Επιτροπή
Η Πρόεδρος
Ursula VON DER LEYEN

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Τα παραρτήματα I, III και IV τροποποιούνται ως εξής:

1) το παράρτημα I τροποποιείται ως εξής:

α) παρεμβάλλονται τα ακόλουθα σημεία 6α, 6β και 6γ:

"6α. "εγκύκλιος αεροναυτικών πληροφοριών (AIC)": αγγελία που περιλαμβάνει πληροφορίες και δεν πληροί τις προϋποθέσεις αποστολής αγγελίας προς αεροναυτιλόμενους (NOTAM) ή δημοσίευσης στο AIP (εγχειρίδιο αεροναυτικών πληροφοριών), η οποία όμως σχετίζεται με την ασφάλεια πτήσεων, την αεροναυτιλία, τεχνικά, διοικητικά ή νομοθετικά ζητήματα·

6β. "προϊόν αεροναυτικών πληροφοριών": αεροναυτικά δεδομένα και αεροναυτικές πληροφορίες που παρέχονται είτε ως σύνολα ψηφιακών δεδομένων είτε υπό τυποποιημένη έντυπη μορφή ή με ηλεκτρονικά μέσα. Προϊόντα αεροναυτικών πληροφοριών είναι τα ακόλουθα:

— AIP, περιλαμβανομένων των τροποποιήσεων και των συμπληρωμάτων,

— AIC,

— αεροπορικοί χάρτες,

— αγγελία (NOTAM),

— σύνολα ψηφιακών δεδομένων·

6γ. "εγχειρίδιο αεροναυτικών πληροφοριών (aeronautical information publication/AIP)": δημοσίευμα που εκδίδεται από την αρχή κράτους ή σε συνεργασία με αυτήν, το οποίο περιέχει αεροναυτικές πληροφορίες μακροχρόνιου χαρακτήρα, ουσιώδεις για την αεροναυτιλία·"·

β) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 15α:

"15α. "διάδρομος με επικαθίσεις": διάδρομος του οποίου η επιφάνεια (απομονωμένες ή μη περιοχές) κατά μήκος και κατά πλάτος καλύπτεται σε σημαντικό τμήμα από μία ή περισσότερες από τις ουσίες που απαριθμούνται στους περιγραφείς της κατάστασης της επιφάνειας του διαδρόμου·"·

γ) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 17α:

"17α. "σύνολο δεδομένων": αναγνωρίσιμη συλλογή δεδομένων·"·

δ) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 18α:

"18α. "ξηρός διάδρομος": όσον αφορά τις καταστάσεις διαδρόμου, διάδρομος του οποίου η επιφάνεια είναι απαλλαγμένη από ορατή υγρασία και δεν έχει επικαθίσεις εντός της περιοχής που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί·"·

ε) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 19α:

"19α. "ξένα σώματα και θραύσματα (foreign object debris/FOD)": άψυχο αντικείμενο εντός της περιοχής κινήσεων το οποίο δεν έχει επιχειρησιακή ή αεροναυτική λειτουργία και δύναται να αποβεί επικίνδυνο για τη λειτουργία αεροσκάφους·"·

στ) παρεμβάλλονται τα ακόλουθα σημεία 24α και 24β:

"24α. "αξιοπιστία συστήματος φωτισμού": η πιθανότητα η συνολική εγκατάσταση να λειτουργεί εντός των καθορισμένων ανοχών και το σύστημα να μπορεί να χρησιμοποιηθεί επιχειρησιακά·

24β. "ενδείκτες τοπωνυμίας": η τελευταία ισχύουσα έκδοση του εγγράφου "Location Indicators" (έγγρ. 7910), εγκεκριμένη και δημοσιευμένη από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας·"·

ζ) παρεμβάλλονται τα ακόλουθα σημεία 34α και 34β:

"34α. "αγγελία προς αεροναυτιλόμενους (notice to airmen/NOTAM)": αγγελία που διανέμεται με τηλεπικοινωνιακό μέσο και περιέχει πληροφορίες για την καθιέρωση, την κατάσταση ή την αλλαγή κάθε αεροναυτικού βοηθήματος, υπηρεσίας, διαδικασίας ή κινδύνου, η έγκαιρη γνώση των οποίων είναι ζωτικής σημασίας για το προσωπικό που είναι αρμόδιο για τις πτητικές λειτουργίες·

34β. "κωδικός NOTAM":ο κωδικός που περιλαμβάνεται στην τελευταία ισχύουσα έκδοση του εγγράφου "Procedures for Air Navigation Services - ICAO Abbreviations and Codes" (PANS ABC - έγγρ. 8400), εγκεκριμένη και δημοσιευμένη από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας·"·

η) παρεμβάλλονται τα ακόλουθα σημεία 38α, 38β, 38γ, 38δ, 38ε, 38στ, 38ζ και 38η:

«38α. "πίνακας αξιολόγησης της κατάστασης διαδρόμου (runway condition assessment matrix/RCAM)": πίνακας που επιτρέπει την αξιολόγηση του κωδικού κατάστασης διαδρόμου (RWYCC), με χρήση σχετικών διαδικασιών, με βάση σύνολο παρατηρηθεισών καταστάσεων της επιφάνειας των διαδρόμων και την αναφορά του χειριστή όσον αφορά την επενέργεια της πέδησης·

38β. "κωδικός κατάστασης διαδρόμου (runway condition code/RWYCC)": αριθμός χρησιμοποιούμενος στην αναφορά της κατάστασης διαδρόμου (RCR), που περιγράφει την επίδραση της κατάστασης της επιφάνειας διαδρόμου στις επιδόσεις επιβράδυνσης και στον πλευρικό έλεγχο των αεροπλάνων·

38γ. "αναφορά κατάστασης διαδρόμου (runway condition report/RCR)": αναλυτική τυποποιημένη αναφορά της κατάστασης της επιφάνειας διαδρόμου και της επίδρασής της στις επιδόσεις προσγείωσης και απογείωσης των αεροπλάνων, η οποία περιγράφεται με βάση τον κωδικό κατάστασης διαδρόμου·

38δ. "περιοχή ασφαλείας του τέλους διαδρόμου (runway-end safety area/RESA)": περιοχή συμμετρική προς τον κεντρικό άξονα του διαδρόμου και παρακείμενη του πέρατος της λωρίδας, σκοπός της οποίας είναι πρωτίστως η μείωση του ρίσκου πρόκλησης ζημιάς σε αεροπλάνο που προσγειώνεται πριν τον διάδρομο ή με υπέρβαση του τέλους του διαδρόμου·

38ε. "σημείο κράτησης διαδρόμου": καθορισμένο σημείο που προορίζεται για την προστασία διαδρόμου, επιφάνειας περιορισμού εμποδίων ή κρίσιμης/ευαίσθητης περιοχής του συστήματος ενόργανης προσγείωσης (ILS)/του μικροκυματικού συστήματος προσγείωσης (MLS), στην οποία τα αεροσκάφη που τροχοδρομούν και τα οχήματα πρέπει να σταματήσουν και να περιμένουν, εκτός αν λάβουν διαφορετικές οδηγίες από τον πύργο ελέγχου του αεροδρομίου·

38στ. "λωρίδα διαδρόμου": καθορισμένη περιοχή που περιλαμβάνει τον διάδρομο και την περιοχή ακινητοποίησης, εφόσον υπάρχει, και χρησιμεύει για τα ακόλουθα:

α) τη μείωση του ρίσκου πρόκλησης ζημιάς σε αεροσκάφος που βγαίνει εκτός διαδρόμου,

β) την προστασία αεροσκάφους που ίπταται πάνω από τον διάδρομο κατά τις λειτουργίες απογείωσης ή προσγείωσης·

38ζ. "κατάσταση της επιφάνειας διαδρόμου": περιγραφή της κατάστασης της επιφάνειας διαδρόμου που χρησιμοποιείται στην αναφορά κατάστασης διαδρόμου (RCR) και χρησιμεύει ως βάση για τον προσδιορισμό του κωδικού κατάστασης διαδρόμου (RWYCC) για τους σκοπούς που σχετίζονται με τις επιδόσεις των αεροπλάνων·»·

38η. "περιγραφείς της κατάστασης επιφάνειας διαδρόμου": μία από τις ακόλουθες ουσίες στην επιφάνεια του διαδρόμου:

α) συμπαγές χιόνι: χιόνι που έχει συμπιεστεί ώστε να μετατραπεί σε τόσο συμπαγή μάζα, ώστε τα ελαστικά επίσωτρα των αεροπλάνων, υπό πιέσεις και φορτία λειτουργίας, να διατρέχουν την επιφάνεια χωρίς σημαντική περαιτέρω συμπίεση ή αυλάκωση της επιφάνειας,

β) ξηρό χιόνι: χιόνι με το οποίο δεν μπορεί σχηματιστεί εύκολα χιονόμπαλα,

γ) παγετός: κρύσταλλοι πάγου που σχηματίζονται από αερομεταφερόμενη υγρασία σε επιφάνεια της οποίας η θερμοκρασία είναι στο σημείο ή κάτω από το σημείο παγοποίησης· ο παγετός διαφέρει από τον πάγο κατά το ότι οι κρύσταλλοι παγετού σχηματίζονται ανεξάρτητα και, ως εκ τούτου, έχουν πιο κοκκώδη υφή·

δ) πάγος: νερό που έχει παγώσει ή συμπιεσμένο χιόνι που έχει μετατραπεί σε πάγο υπό ψυχρές και ξηρές συνθήκες·

ε) λάσπη χιονιού: χιόνι τόσο κορεσμένο σε νερό ώστε το νερό να στάζει από το χιόνι όταν μαζεύεται με το χέρι ή πετάγεται όταν πατηθεί με δύναμη·

στ) στάσιμα ύδατα: ύδατα βάθους άνω των 3 mm·

ζ) υγρός πάγος: υγρό χιόνι: πάγος με νερό στην επιφάνειά του ή πάγος που λιώνει·

η) υγρό χιόνι: χιόνι που περιέχει αρκετό νερό ώστε να είναι εφικτός ο σχηματισμός συμπαγούς, στερεής χιονόμπαλας, χωρίς να στάζει νερό»·

θ) παρεμβάλλονται τα ακόλουθα σημεία 41α, 41β και 41γ:

«41α. "ολισθηρός υγρός διάδρομος": υγρός διάδρομος του οποίου τα χαρακτηριστικά τριβής της επιφάνειας έχει διαπιστωθεί ότι έχουν υποβαθμιστεί σε σημαντικό ποσοστό·

41β. "ΑΓΓΕΛΙΑ ΧΙΟΝΙΟΥ (SNOWTAM)":

α) παράγει αποτελέσματα από τις 7 Ιανουαρίου 2021 μέχρι τις 12 Αυγούστου 2021: ειδική σειρά αγγελιών (NOTAM) με ειδικό μορφότυπο για την κοινοποίηση ύπαρξης ή παύσης επικίνδυνων συνθηκών λόγω χιονιού, πάγου, λάσπης χιονιού ή στάσιμων υδάτων σε συνδυασμό με χιόνι, λάσπη χιονιού και πάγο στην περιοχή κινήσεων·

β) παράγει αποτελέσματα από τις 12 Αυγούστου 2021: ειδική σειρά αγγελιών (NOTAM) που παρέχονται σε τυποποιημένο μορφότυπο, για την αναφορά της κατάστασης της επιφανείας για την κοινοποίηση ύπαρξης ή παύσης ύπαρξης συνθηκών λόγω χιονιού, πάγου, χιονολάσπης, παγετού ή νερού σε συνδυασμό με χιόνι, χιονολάσπη, πάγο ή παγετό στην περιοχή κινήσεων·

41γ. "ειδικά προετοιμασμένος για τον χειμώνα διάδρομος": διάδρομος με ξηρή παγωμένη επιφάνεια συμπαγούς χιονιού ή πάγου, ή και των δύο, που έχει υποστεί επεξεργασία με άμμο ή κοκκοειδές υλικό ή μηχανική επεξεργασία με σκοπό τη βελτίωση της τριβής του διαδρόμου·»·

ι) το σημείο 47 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«47. "όροι του πιστοποιητικού": τα ακόλουθα:

— ενδείκτες τοπωνυμίας του ΔΟΠΑ,

— συνθήκες λειτουργίας (VFR/IFR, ημέρα/νύχτα),

— λειτουργίες αεροπλάνων σε ειδικά προετοιμασμένους για τον χειμώνα διαδρόμους,

— διάδρομος,

— δηλωμένες αποστάσεις,

— τύποι διαδρόμου και προβλεπόμενες προσεγγίσεις,

— κωδικός αναφοράς αεροδρομίου,

— πεδίο λειτουργιών αεροσκαφών με ανώτερο χαρακτήρα κωδικού αναφοράς αεροδρομίου,

— παροχή υπηρεσιών διαχείρισης χώρων στάθμευσης (ναι/όχι),

— επίπεδο προστασίας για διάσωση και πυρόσβεση· 47α. "πτητική λειτουργία ενόργανης προσέγγισης τύπου Α·"·

ια) το σημείο 48 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

"48. "οπτικά βοηθήματα": ενδείκτες και διατάξεις σηματοδότησης, σημάνσεις, φώτα, σήματα και σημαντήρες ή συνδυασμός αυτών·"·

ιβ) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 49:

«49. "υγρός διάδρομος": διάδρομος του οποίου η επιφάνεια καλύπτεται από ορατή υγρασία ή ύδατα βάθους έως 3 mm εντός της περιοχής που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί.»·

2) το παράρτημα III τροποποιείται ως εξής:

α) η ADR.OR.D.007 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«**ADR.OR.D.007 Διαχείριση αεροναυτικών δεδομένων και αεροναυτικών πληροφοριών**

α) Στο πλαίσιο του οικείου συστήματος διαχείρισης, ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου εφαρμόζει και διατηρεί σύστημα διαχείρισης της ποιότητας, το οποίο καλύπτει τις ακόλουθες δραστηριότητες:

1. τις οικείες δραστηριότητες αεροναυτικών δεδομένων,

2. τις οικείες δραστηριότητες παροχής αεροναυτικών πληροφοριών.

β) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου καταρτίζει, στο πλαίσιο του οικείου συστήματος διαχείρισης, σύστημα διαχείρισης της προστασίας από έκνομες ενέργειες, προκειμένου να διασφαλίζει την προστασία των επιχειρησιακών δεδομένων που παραλαμβάνει, ή παράγει, ή κατά άλλο τρόπο χρησιμοποιεί, από έκνομες ενέργειες, ώστε να έχουν πρόσβαση στα εν λόγω δεδομένα μόνον εξουσιοδοτημένα άτομα.

γ) Στο σύστημα διαχείρισης της προστασίας από έκνομες ενέργειες που εφαρμόζει ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου καθορίζονται τα ακόλουθα στοιχεία:

1. οι διαδικασίες που αφορούν την αξιολόγηση και τον μετριασμό της διακινδύνευσης της προστασίας των δεδομένων από έκνομες ενέργειες, την παρακολούθηση και τη βελτίωση της ασφάλειας, την επανεξέταση των συστημάτων ασφάλειας και τη διάδοση των διδαγμάτων,

2. τα μέσα ανίχνευσης παραβιάσεων της ασφάλειας και συνέγερσης του προσωπικού με κατάλληλες προειδοποιήσεις,

3. τα μέσα ελέγχου των επιπτώσεων από παραβιάσεις της ασφάλειας, τα μέσα ανάκτησης και τις διαδικασίες μετριασμού για την αποτροπή παραβιάσεων.

δ) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου διασφαλίζει την εξουσιοδότηση ασφάλειας του οικείου προσωπικού όσον αφορά την προστασία των αεροναυτικών δεδομένων από έκνομες ενέργειες.

ε) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για την προστασία των αεροναυτικών δεδομένων από απειλές κατά της ασφάλειας στον κυβερνοχώρο.»

β) η ADR.OR.D.017 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«**ADR.OR.D.017 Εκπαιδευτικά προγράμματα και περιοδικοί έλεγχοι επάρκειας**

α) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου ορίζει και εφαρμόζει εκπαιδευτικό πρόγραμμα για το προσωπικό που εμπλέκεται στη λειτουργία, τη συντήρηση και τη διαχείριση του αεροδρομίου, με σκοπό να διασφαλίζει τη διατήρηση της επάρκειάς του, και ότι τα μέλη του προσωπικού γνωρίζουν τους κανόνες και τις διαδικασίες που σχετίζονται με τη λειτουργία του αεροδρομίου, καθώς και τη σχέση των αρμοδιοτήτων και των καθηκόντων τους με τη συνολική λειτουργία του αεροδρομίου.

β) Η εκπαίδευση που αναφέρεται στο στοιχείο α):

1. περιλαμβάνει αρχική, περιοδική, την ανανεωτική και συνεχή εκπαίδευση,

2. συνάδει με τις αρμοδιότητες και τα καθήκοντα του προσωπικού,

3. περιλαμβάνει τις ισχύουσες επιχειρησιακές διαδικασίες και απαιτήσεις του αεροδρομίου, καθώς και της οδήγησης.

γ) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου διασφαλίζει ότι τα μέλη οποιουδήποτε άλλου προσωπικού, συμπεριλαμβανομένων των μελών του προσωπικού άλλων φορέων που λειτουργούν ή παρέχουν υπηρεσίες στο αεροδρόμιο, στα οποία επιτρέπεται η χωρίς συνοδεία πρόσβαση στην περιοχή κινήσεων και σε άλλες επιχειρησιακές περιοχές του αεροδρομίου, είναι επαρκώς εκπαιδευμένα και ειδικευμένα για την εν λόγω πρόσβαση χωρίς συνοδεία.

δ) Η εκπαίδευση που αναφέρεται στο στοιχείο γ):

1. περιλαμβάνει αρχική, περιοδική, την ανανεωτική και συνεχή εκπαίδευση,

2. περιλαμβάνει τις ισχύουσες επιχειρησιακές διαδικασίες και απαιτήσεις του αεροδρομίου, καθώς και της οδήγησης.

ε) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου διασφαλίζει ότι τα μέλη του προσωπικού που αναφέρονται στα στοιχεία α) και γ) έχουν ολοκληρώσει με επιτυχία την απαραίτητη αρχική εκπαίδευση προκειμένου να τους επιτρέπεται:

1. να εκτελούν ανεπίβλεπτα τα καθήκοντά τους,

2. η πρόσβαση χωρίς συνοδεία στην περιοχή κινήσεων αεροσκαφών και σε άλλες επιχειρησιακές περιοχές του αεροδρομίου.

Η αρχική εκπαίδευση περιλαμβάνει θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση επαρκούς διάρκειας και αξιολογήσεις της επάρκειας του προσωπικού μετά την παροχή της εκπαίδευσης.

στ) Προκειμένου να συνεχίσουν να εκτελούν ανεπίβλεπτα τα καθήκοντά τους και να έχουν το δικαίωμα πρόσβασης χωρίς συνοδεία στην περιοχή κινήσεων και σε άλλες επιχειρησιακές περιοχές του αεροδρομίου, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά στο παρόν Μέρος και το Μέρος-ADR.OPS, ο φορέας εκμετάλλευσης διασφαλίζει ότι το προσωπικό που αναφέρεται στα στοιχεία α) και γ) έχει εκπαιδευτεί στους κανόνες και τις διαδικασίες που σχετίζονται με τη λειτουργία του αεροδρομίου με επιτυχή ολοκλήρωση:

1. περιοδικής εκπαίδευσης, ανά χρονικά διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τους 24 μήνες από την ολοκλήρωση της αρχικής εκπαίδευσης. Σε περίπτωση που η περιοδική εκπαίδευση παρέχεται κατά τη διάρκεια των τελευταίων 3 ημερολογιακών μηνών του ενδιάμεσου χρονικού διαστήματος, το νέο ενδιάμεσο χρονικό διάστημα υπολογίζεται από την ημερομηνία λήξης του αρχικού ενδιάμεσου χρονικού διαστήματος·

2. ανανεωτικής εκπαίδευσης, προκειμένου να έχουν τη δυνατότητα να εκτελούν ανεπίβλεπτα τα καθήκοντά τους ή να τους επιτρέπεται η πρόσβαση χωρίς συνοδεία στην περιοχή κινήσεων ή σε άλλη επιχειρησιακή περιοχή του αεροδρομίου, όταν απουσιάσουν από την εργασία τους για χρονικό διάστημα τουλάχιστον 3 έως 12 διαδοχικών μηνών. Σε περίπτωση απουσίας άνω των 12 διαδοχικών μηνών, παρέχεται στα εν λόγω μέλη προσωπικού αρχική εκπαίδευση σύμφωνα με το στοιχείο γ)·

3. συνεχούς εκπαίδευσης λόγω αλλαγών στο επιχειρησιακό περιβάλλον ή στα καθήκοντα που τους ανατίθενται, όπως απαιτείται.

ζ) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου ορίζει και εφαρμόζει περιοδικούς ελέγχους επάρκειας για το προσωπικό που αναφέρεται στο στοιχείο α) και διασφαλίζει ότι το προσωπικό που αναφέρεται στο στοιχείο γ) έχει καταδείξει τις ικανότητές του στην εκτέλεση των καθηκόντων του, σύμφωνα με περιοδικούς ελέγχους επάρκειας, με σκοπό να διασφαλίζονται τα ακόλουθα:

1. η συνεχής επάρκειά του,

2. η εκ μέρους του γνώση των κανόνων και των διαδικασιών που σχετίζονται με τις λειτουργίες και τα καθήκοντά του.

Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου διασφαλίζει ότι τα πρόσωπα που αναφέρονται στα στοιχεία α) και γ) υποβάλλονται σε περιοδικούς ελέγχους επάρκειας ανά χρονικά διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τους 24 μήνες από την ολοκλήρωση της αρχικής τους εκπαίδευσης, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά στο παρόν Μέρος και στο Μέρος-ADR.OPS.

η) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου εξασφαλίζει ότι:

1. χρησιμοποιούνται επαρκώς ειδικευμένοι και έμπειροι εκπαιδευτές για την παροχή της εκπαίδευσης και αξιολογητές για τις αξιολογήσεις και τους περιοδικούς ελέγχους επάρκειας·

2. χρησιμοποιούνται κατάλληλες εγκαταστάσεις, μέσα και εξοπλισμός για την παροχή της εκπαίδευσης και, ανάλογα με την περίπτωση, για τη διενέργεια των περιοδικών ελέγχων επάρκειας.

θ) Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου ορίζει και εφαρμόζει διαδικασίες υλοποίησης των εκπαιδευτικών προγραμμάτων και των περιοδικών ελέγχων επάρκειας, όπως επίσης:

1. τηρεί κατάλληλα αρχεία ειδίκευσης, εκπαίδευσης και περιοδικού ελέγχου επάρκειας, ώστε να αποδεικνύεται η συμμόρφωση με την παρούσα απαίτηση·

2. κατόπιν αιτήματος, διαθέτει τα εν λόγω αρχεία στο ενδιαφερόμενο προσωπικό·

3. εάν πρόκειται για πρόσωπο απασχολούμενο από άλλον εργοδότη, κατόπιν αιτήματος, διαθέτει τα αρχεία που αφορούν το πρόσωπο αυτό στον νέο εργοδότη του.»·

γ) η ADR.OR.D.035 στοιχείο δ) τροποποιείται ως εξής:

i) το σημείο 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

"6. η τρέχουσα έκδοση του μητρώου κινδύνων·"·

ii) προστίθενται τα ακόλουθα σημεία 7 και 8:

«7. τις εξουσιοδοτήσεις οδήγησης και, ανάλογα με την περίπτωση, τα πιστοποιητικά γλωσσικής επάρκειας, για τουλάχιστον τέσσερα έτη μετά το τέλος της περιόδου απασχόλησης προσώπου, ή της ανάκλησης ή ακύρωσης εξουσιοδότησης οδήγησης, ή μέχρις ότου ο εν λόγω τομέας δραστηριότητας υποβληθεί σε έλεγχο από την αρμόδια αρχή·

8. τις εξουσιοδοτήσεις οχημάτων και τα αρχεία συντήρησης οχημάτων του φορέα εκμετάλλευσης, για τουλάχιστον τέσσερα έτη μετά την παύση λειτουργίας οχήματος, ή μέχρις ότου ο εν λόγω τομέας υποβληθεί σε έλεγχο από την αρμόδια αρχή.»·

3) το παράρτημα IV τροποποιείται ως εξής:

α) η ADR.OPS.A.010 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«**ADR.OPS.A.010 Απαιτήσεις ποιότητας των δεδομένων**

Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου προβαίνει σε επίσημους διακανονισμούς με φορείς με τους οποίους ανταλλάσσει αεροναυτικά δεδομένα ή αεροναυτικές πληροφορίες και διασφαλίζει τα ακόλουθα:

α) όλα τα δεδομένα που αφορούν το αεροδρόμιο και τις παρεχόμενες υπηρεσίες παρέχονται με την απαιτούμενη ποιότητα· οι απαιτήσεις ποιότητας των δεδομένων (data quality requirements/DQR) πληρούνται κατά την αποστολή των δεδομένων και διατηρούνται κατά τη διαβίβαση των δεδομένων·

β) η ορθότητα των αεροναυτικών δεδομένων είναι αυτή που ορίζεται στον κατάλογο αεροναυτικών δεδομένων·

γ) η ακεραιότητα των αεροναυτικών δεδομένων διατηρείται καθ' όλη την επεξεργασία των δεδομένων, από την αποστολή μέχρι τη διαβίβασή τους, με βάση την ταξινόμηση ακεραιότητας που καθορίζεται στον κατάλογο αεροναυτικών δεδομένων. Επιπλέον, εφαρμόζονται διαδικασίες ώστε:

1. όσον αφορά τα συνήθη δεδομένα, να αποφεύγεται η αλλοίωση καθ' όλη την επεξεργασία των δεδομένων·

2. όσον αφορά τα βασικά δεδομένα, να μην επέρχεται αλλοίωση των δεδομένων σε κανένα στάδιο της συνολικής επεξεργασίας και να περιλαμβάνονται πρόσθετες διαδικασίες, εάν χρειάζεται, για την αντιμετώπιση πιθανών διακινδυνεύσεων στη συνολική αρχιτεκτονική του συστήματος, ώστε να διασφαλίζεται η ακεραιότητα των δεδομένων στο συγκεκριμένο επίπεδο·

3. όσον αφορά τα κρίσιμα δεδομένα, να μην επέρχεται αλλοίωση των δεδομένων σε κανένα στάδιο της συνολικής επεξεργασίας και να περιλαμβάνονται πρόσθετες διαδικασίες διασφάλισης της ακεραιότητας για τον πλήρη μετριασμό των επιπτώσεων από σφάλματα που εντοπίζονται κατά την ανάλυση της συνολικής αρχιτεκτονικής του συστήματος και θεωρούνται πιθανές διακινδυνεύσεις της ακεραιότητας των δεδομένων·

δ) η ανάλυση των αεροναυτικών δεδομένων να είναι σύμμετρη προς την πραγματική ορθότητα των δεδομένων·

ε) την ιχνηλασιμότητα των αεροναυτικών δεδομένων·

στ) την επικαιρότητα των αεροναυτικών δεδομένων, συμπεριλαμβανομένων τυχόν ορίων της περιόδου ισχύος τους·

ζ) την πληρότητα των αεροναυτικών δεδομένων·

η) ο μορφότυπος των διαβιβαζόμενων δεδομένων να πληροί τις καθορισμένες απαιτήσεις.»·

β) προστίθενται οι ακόλουθες ADR.OPS.A.020 έως ADR.OPS.A.055:

«**ADR.OPS.A.020 Κοινά συστήματα αναφοράς**

Για τους σκοπούς της αεροναυτιλίας, ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου χρησιμοποιεί:

α) το παγκόσμιο γεωδαιτικό σύστημα — 1984 (WGS-84) ως οριζόντιο σύστημα αναφοράς,

β) το δεδομένο αναφοράς της μέσης στάθμης της θάλασσας (MSL) ως κάθετο σύστημα αναφοράς,

γ) το Γρηγοριανό ημερολόγιο και τη συντονισμένη παγκόσμια ώρα (UTC) ως συστήματα χρονικής αναφοράς.

ADR.OPS.A.025 Ανίχνευση σφαλμάτων δεδομένων και επαλήθευση της ταυτότητας δεδομένων

Κατά την αποστολή, την επεξεργασία ή τη διαβίβαση δεδομένων στον πάροχο υπηρεσιών αεροναυτικών πληροφοριών (AIS), ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου διασφαλίζει ότι:

α) κατά τη διαβίβαση και την αποθήκευση αεροναυτικών δεδομένων χρησιμοποιούνται τεχνικές ανίχνευσης σφαλμάτων ψηφιακών δεδομένων, με σκοπό τη συμμόρφωση προς τα ισχύοντα επίπεδα ακεραιότητας δεδομένων·

β) η διαβίβαση αεροναυτικών δεδομένων υπόκειται σε κατάλληλη διαδικασία επαλήθευσης της ταυτότητας, ώστε οι αποδέκτες να είναι σε θέση να επιβεβαιώνουν ότι τα δεδομένα ή οι πληροφορίες έχουν διαβιβαστεί από εξουσιοδοτημένη πηγή.

ADR.OPS.A.030 Κατάλογος αεροναυτικών δεδομένων

Κατά την αποστολή, την επεξεργασία ή τη διαβίβαση δεδομένων στον πάροχο υπηρεσιών αεροναυτικών πληροφοριών, ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου διασφαλίζει ότι τα αεροναυτικά δεδομένα που αναφέρονται στο προσάρτημα 1 του παραρτήματος III (Μέρος-ATM/ANS.OR) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/373 (*) της Επιτροπής συμμορφώνονται προς τα οριζόμενα στον κατάλογο δεδομένων.

ADR.OPS.A.035 Επικύρωση και επαλήθευση δεδομένων

Κατά την αποστολή, την επεξεργασία ή τη διαβίβαση δεδομένων στον πάροχο υπηρεσιών αεροναυτικών πληροφοριών, ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου διασφαλίζει την εφαρμογή τεχνικών επικύρωσης και επαλήθευσης, ώστε τα αεροναυτικά δεδομένα να πληρούν τις συναφείς απαιτήσεις ποιότητας δεδομένων. Επιπλέον:

α) με την επαλήθευση διασφαλίζει ότι τα αεροναυτικά δεδομένα λαμβάνονται χωρίς να έχουν υποστεί αλλοίωση και ότι η επεξεργασία αεροναυτικών δεδομένων δεν προκαλεί αλλοίωση·

β) τα αεροναυτικά δεδομένα και οι αεροναυτικές πληροφορίες που εισάγονται μη αυτόματα υπόκεινται σε ανεξάρτητη επαλήθευση για να ανιχνεύονται τυχόν σφάλματα·

γ) κατά τη χρήση αεροναυτικών δεδομένων για τη λήψη ή τον υπολογισμό νέων αεροναυτικών δεδομένων, τα αρχικά δεδομένα επαληθεύονται και επικυρώνονται, εκτός της περίπτωσης κατά την οποία τα δεδομένα παρέχονται από έγκυρη πηγή.

ADR.OPS.A.040 Απαιτήσεις χειρισμού σφαλμάτων

Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου εξασφαλίζει ότι:

α) τα σφάλματα που εντοπίζονται κατά την αποστολή δεδομένων και μετά τη διαβίβασή τους αντιμετωπίζονται, διορθώνονται ή επιλύονται·

β) δίδεται προτεραιότητα στον χειρισμό των σφαλμάτων που αφορούν κρίσιμα ή βασικά αεροναυτικά δεδομένα.

ADR.OPS.A.045 Μεταδεδομένα

Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου διασφαλίζει ότι τα μεταδεδομένα περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα ακόλουθα:

α) την ταυτοποίηση των φορέων ή των οντοτήτων που διενεργούν οποιαδήποτε ενέργεια αποστολής, διαβίβασης ή χειρισμού των αεροναυτικών δεδομένων,

β) την εκτελούμενη ενέργεια,

γ) την ημερομηνία και την ώρα εκτέλεσης της ενέργειας.

ADR.OPS.A.050 Διαβίβαση δεδομένων

Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου διασφαλίζει ότι τα αεροναυτικά δεδομένα διαβιβάζονται με ηλεκτρονικά μέσα.

ADR.OPS.A.055 Εργαλεία και λογισμικό

Κατά την αποστολή, την επεξεργασία ή τη διαβίβαση αεροναυτικών δεδομένων στον πάροχο υπηρεσιών αεροναυτικών πληροφοριών, ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου διασφαλίζει ότι η λειτουργία των εργαλείων και του λογισμικού που χρησιμοποιούνται για την υποστήριξη ή την αυτοματοποίηση της επεξεργασίας αεροναυτικών δεδομένων δεν έχει αρνητικές επιπτώσεις στην ποιότητα των αεροναυτικών δεδομένων.

(*) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/373 της Επιτροπής, της 1ης Μαρτίου 2017, σχετικά με τον καθορισμό κοινών απαιτήσεων για τους παρόχους υπηρεσιών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας/αεροναυτιλίας και άλλων λειτουργιών του δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και της εποπτείας τους, με την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 482/2008, των εκτελεστικών κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1034/2011, (ΕΕ) αριθ. 1035/2011 και (ΕΕ) 2016/1377, και με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 677/2011 (ΕΕ L 62 της 8.3.2017, σ. 1).».

γ) προστίθεται η ακόλουθη ADR.OPS.A.057:

«**ADR.OPS.A.057 Αποστολή αγγελίας (NOTAM)**

α) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου:

1. ορίζει και εφαρμόζει διαδικασίες με βάση τις οποίες αποστέλλει αγγελία (NOTAM) που έχει εκδώσει ο σχετικός πάροχος υπηρεσιών αεροναυτικών πληροφοριών, η οποία:

   i) περιέχει πληροφορίες για την εγκατάσταση, την κατάσταση ή την αλλαγή αεροναυτικής διευκόλυνσης, υπηρεσίας, διαδικασίας ή κινδύνου, η έγκαιρη γνώση των οποίων είναι ζωτικής σημασίας για το προσωπικό που εμπλέκεται στις πτητικές λειτουργίες·

   ii) περιέχει πληροφορίες προσωρινού χαρακτήρα και μικρής διάρκειας ή αφορά την επείγουσα εφαρμογή επιχειρησιακά σημαντικών μόνιμων αλλαγών ή προσωρινών αλλαγών μεγάλης διάρκειας, εξαιρουμένων των εκτενών κειμένων ή των γραφικών, ή και των δύο·

2. ορίζει μέλη του προσωπικού του αεροδρομίου, που έχουν ολοκληρώσει με επιτυχία τη σχετική εκπαίδευση, έχουν αποδείξει την επάρκειά τους, και είναι αρμόδια να αποστέλλουν αγγελίες (NOTAM) και να παρέχουν τις σχετικές πληροφορίες στους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτικών πληροφοριών με τους οποίους έχει προβεί σε διακανονισμούς·

3. διασφαλίζει ότι το σύνολο των υπόλοιπων μελών προσωπικού του αεροδρομίου, στα καθήκοντα των οποίων περιλαμβάνεται η αποστολή αγγελιών (NOTAM), έχουν ολοκληρώσει με επιτυχία τη σχετική εκπαίδευση και έχουν αποδείξει την επάρκειά τους επί του αντικειμένου.

β) Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου αποστέλλει αγγελία (NOTAM) όταν είναι απαραίτητη η παροχή των ακόλουθων πληροφοριών:

1. εισαγωγή σημαντικών αλλαγών, ή παύση αυτών, στη λειτουργία αεροδρομίων, ελικοδρομίων ή διαδρόμων,

2. εισαγωγή σημαντικών αλλαγών, ή ανάκληση αυτών, στη λειτουργία των υπηρεσιών αεροδρομίου,

3. εισαγωγή σημαντικών αλλαγών, ή ανάκληση αυτών, στην επιχειρησιακή ικανότητα των υπηρεσιών ραδιοναυτιλίας και των επικοινωνιών αέρος-εδάφους για τις οποίες είναι υπεύθυνος ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου,

4. μη διαθεσιμότητα εφεδρικών και δευτερευόντων συστημάτων, με άμεσες επιχειρησιακές επιπτώσεις,

5. εισαγωγή ή απόσυρση οπτικών βοηθημάτων ή σημαντικές αλλαγές σε αυτά,

6. διακοπή ή αποκατάσταση της λειτουργίας μειζόνων στοιχείων των συστημάτων φωτισμού αεροδρομίων,

7. εισαγωγή ή απόσυρση διαδικασιών αεροναυτιλιακών υπηρεσιών ή σημαντικές αλλαγές σε αυτές, για τις οποίες είναι υπεύθυνος ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου,

8. εμφάνιση ή αποκατάσταση μειζόνων ελαττωμάτων ή εμποδίων στην περιοχή ελιγμών,

9. μεταβολές και περιορισμοί της διαθεσιμότητας καυσίμου, πετρελαίου και οξυγόνου,

10. εισαγωγή, ανάκληση ή αποκατάσταση της λειτουργίας φάρων κινδύνου για τη σήμανση εμποδίων στην αεροναυτιλία,

11. προγραμματισμένες εκπομπές λέιζερ, απεικονίσεις με λέιζερ και φώτα αναζήτησης στον περίγυρο του αεροδρομίου, αν υπάρχει πιθανότητα η νυχτερινή ορατότητα των χειριστών να είναι μειωμένη,

12. ανόρθωση ή απομάκρυνση εμποδίων στην αεροναυτιλία, ή αλλαγές σε αυτά, στις περιοχές απογείωσης, ανόδου, αποτυχημένης προσέγγισης, προσέγγισης, καθώς και στη λωρίδα διαδρόμου,

13. αλλαγές της κατηγορίας διάσωσης και πυρόσβεσης αεροδρομίου ή ελικοδρομίου,

14. εμφάνιση, παύση επικίνδυνων συνθηκών, ή σημαντικές αλλαγές σε αυτές, λόγω χιονιού, λάσπης χιονιού, πάγου, ραδιενεργού υλικού, τοξικών χημικών, εναπόθεσης ηφαιστειακής τέφρας ή νερού στην περιοχή κινήσεων αεροσκαφών,

15. ύπαρξη υγρού και ολισθηρού διαδρόμου ή τμήματος αυτού,

16. ύπαρξη διαδρόμου που δεν είναι διαθέσιμος λόγω εργασιών σήμανσης του διαδρόμου· ή πληροφορίες σχετικά με τον χρόνο που απαιτείται προκειμένου να καταστεί λειτουργικός ο διάδρομος, εφόσον είναι εφικτή η απομάκρυνση του εξοπλισμού που χρησιμοποιείται για αυτού του είδους τις εργασίες, όταν χρειάζεται,

17. ύπαρξη κινδύνων που επηρεάζουν την αεροναυτιλία, συμπεριλαμβανομένης της ύπαρξης άγριων ζώων, εμποδίων, οθονών και μείζονων συμβάντων.

γ) Για τους σκοπούς του στοιχείου β), ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου διασφαλίζει τα ακόλουθα:

1. αγγελία (NOTAM) αποστέλλεται με επαρκές χρονικό περιθώριο ώστε τα ενδιαφερόμενα μέρη να προβούν στις απαιτούμενες ενέργειες, εκτός αν πρόκειται για διακοπή λειτουργίας, έκλυση ραδιενεργών υλικών, τοξικά χημικά και άλλα συμβάντα που δεν είναι δυνατόν να προβλεφθούν·

2. αγγελία (NOTAM) που κοινοποιεί τη θέση εκτός λειτουργίας των σχετικών εγκαταστάσεων, υπηρεσιών και βοηθημάτων αεροναυτιλίας στο αεροδρόμιο, παρέχει εκτίμηση του χρονικού διαστήματος εκτός λειτουργίας ή του χρόνου στον οποίο αναμένεται η αποκατάσταση των υπηρεσιών·

3. εντός τριών μηνών από την έκδοση μόνιμης NOTAM, οι πληροφορίες που περιέχει η NOTAM περιλαμβάνονται στα επηρεαζόμενα προϊόντα αεροναυτικών πληροφοριών·

4. εντός τριών μηνών από την έκδοση προσωρινής NOTAM μεγάλης διάρκειας, οι πληροφορίες που περιέχει η NOTAM περιλαμβάνονται σε συμπλήρωμα του AIP·

5. όταν μια NOTAM με εκτιμώμενο τέλος περιόδου ισχύος υπερβαίνει το χρονικό διάστημα των τριών μηνών, αποστέλλεται NOTAM αντικατάστασης, εκτός αν η κατάσταση αναμένεται να διαρκέσει για διάστημα άνω των τριών μηνών· στην περίπτωση αυτή, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου εξασφαλίζει τη δημοσίευση των πληροφοριών σε συμπλήρωμα του AIP.

δ) Επιπλέον, ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου εξασφαλίζει ότι:

1. με εξαίρεση τα οριζόμενα στο στοιχείο δ) σημείο (4), κάθε NOTAM που αποστέλλει περιέχει τις εφαρμοστέες πληροφορίες με τη σειρά που απεικονίζεται στον μορφότυπο NOTAM του προσαρτήματος που καθορίζεται στο προσάρτημα 1 του παρόντος παραρτήματος·

2. το κείμενο της NOTAM περιέχει τις σημασίες ή την ενιαία συντετμημένη φρασεολογία που έχει αποδοθεί στον κωδικό NOTAM του ΔΟΠΑ και συμπληρώνεται από συντομογραφίες του ΔΟΠΑ, ενδείκτες, αναγνωριστικά, προσδιοριστές, σήματα κλήσης, συχνότητες, αριθμητικά στοιχεία και απλή γλώσσα·

3. μια NOTAM αποστέλλεται στην αγγλική ή την εθνική γλώσσα, όπως έχει συμφωνηθεί με τον σχετικό πάροχο υπηρεσιών αεροναυτικών πληροφοριών·

4. πληροφορίες για χιόνι, λάσπη χιονιού, πάγο, παγετό, στάσιμα ύδατα ή ύδατα σε συνδυασμό με χιόνι, λάσπη χιονιού, πάγο ή παγετό στην περιοχή κινήσεων διαδίδονται μέσω SNOWTAM και περιέχουν τις πληροφορίες με τη σειρά που απεικονίζεται στον μορφότυπο SNOWTAM που καθορίζεται στο προσάρτημα 2 του παρόντος παραρτήματος·

5. όταν προκύπτει σφάλμα σε NOTAM, αποστέλλεται NOTAM με νέο αριθμό προς αντικατάσταση της εσφαλμένης NOTAM ή η εσφαλμένη NOTAM ακυρώνεται και αποστέλλεται νέα·

6. όταν αποστέλλεται NOTAM που ακυρώνει ή αντικαθιστά παλαιότερη:

α) υποδεικνύεται η σειρά και ο αριθμός/έτος της προηγούμενης NOTAM,

β) οι ενδείκτες τοπωνυμίας και το θέμα αμφότερων των NOTAM είναι ίδια·

7. νέα NOTAM ακυρώνει ή αντικαθιστά μόνο μία NOTAM·

8. έκαστη αποστελλόμενη NOTAM έχει ως αντικείμενο μόνον ένα θέμα και μία κατάσταση του θέματος·

9. έκαστη αποστελλόμενη NOTAM είναι όσο το δυνατόν συντομότερη και περιεκτική ώστε να είναι σαφής χωρίς να απαιτείται παραπομπή σε άλλο έγγραφο·

10. αποστελλόμενη NOTAM που περιλαμβάνει μόνιμες ή προσωρινές πληροφορίες μεγάλης διάρκειας περιλαμβάνει τις δέουσες παραπομπές στο AIP ή σε συμπλήρωμα του AIP·

11. ο ενδείκτης τοπωνυμίας του ΔΟΠΑ που περιλαμβάνονται σε κείμενο αποστελλόμενης NOTAM για το αεροδρόμιο είναι εκείνος που περιέχει το έγγραφο "Ενδείκτες τοπωνυμίας". Δεν χρησιμοποιείται σύντομη μορφή τέτοιων ενδεικτών.

ε) Μετά τη δημοσίευση NOTAM που έχει αποστείλει, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου επανεξετάζει το περιεχόμενό της για να διασφαλίσει την ορθότητά της, καθώς και τη διάδοση των πληροφοριών σε όλο το σχετικό προσωπικό του αεροδρομίου και τους φορείς του αεροδρομίου.

στ) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου τηρεί αρχεία:

1. των NOTAM που έχει αποστείλει και όσων εκδόθηκαν,

2. αναφορικά με την εφαρμογή του στοιχείου α) σημεία (2) και 3.»·

δ) προστίθεται η ακόλουθη ADR.OPS.A.60:

«**ADR.OPS.A.060 Αναφορά επικαθίσεων επιφανείας**

Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου αναφέρεται στις μονάδες υπηρεσιών αεροναυτικών πληροφοριών και υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας σε ό,τι αφορά ζητήματα επιχειρησιακής σημασίας που αφορούν τις λειτουργίες των αεροσκαφών και τις λειτουργίες του αεροδρομίου στην περιοχή κινήσεων, ιδίως σε ό,τι αφορά την ύπαρξη των ακόλουθων:

α) νερό,

β) χιόνι,

γ) λάσπη χιονιού,

δ) πάγος,

ε) παγετός,

στ) αντιπαγωτικά ή αποπαγωτικά χημικά ή άλλες επικαθίσεις,

ζ) σωροί ή εκπτώσεις χιονιού.»·

ε) προστίθεται η ακόλουθη ADR.OPS.065:

«**ADR.OPS.A.065 Αναφορά της κατάστασης επιφανείας διαδρόμου**

α) Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου αναφέρει την κατάσταση της επιφανείας διαδρόμου για κάθε τρίτο του διαδρόμου με χρήση της αναφοράς κατάστασης διαδρόμου (RCR). Στην αναφορά περιλαμβάνεται κωδικός κατάστασης διαδρόμου (RWYCC) με χρήση των αριθμών 0 έως 6, η κάλυψη και το βάθος των επικαθίσεων, καθώς και περιγραφή με χρήση των ακόλουθων όρων:

1) COMPACTED SNOW (ΣΥΜΠΑΓΕΣ ΧΙΟΝΙ),

2) DRY (ΞΗΡΗ),

3) DRY SNOW (ΞΗΡΟ ΧΙΟΝΙ),

4) DRY SNOW ON TOP OF ICE (ΞΗΡΟ ΧΙΟΝΙ ΠΑΝΩ ΑΠΟ ΣΥΜΠΑΓΕΣ ΧΙΟΝΙ),

5) DRY SNOW ON TOP OF ICE (ΞΗΡΟ ΧΙΟΝΙ ΠΑΝΩ ΑΠΟ ΠΑΓΟ),

6) FROST (ΠΑΓΕΤΟΣ),

7) ICE (ΠΑΓΟΣ),

8) SLIPPERY WET (ΟΛΙΣΘΗΡΗ ΥΓΡΗ),

9) SLUSH (ΛΑΣΠΗ ΧΙΟΝΙΟΥ),

10) SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY (ΕΙΔΙΚΑ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΜΕΝΟΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΧΕΙΜΩΝΑ ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ),

11) STANDING WATER (ΣΤΑΣΙΜΑ ΥΔΑΤΑ),

12) WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW (ΥΔΑΤΑ ΠΑΝΩ ΑΠΟ ΣΥΜΠΑΓΕΣ ΧΙΟΝΙ),

13) WET (ΥΓΡΗ),

14) WET ICE (ΥΓΡΟΣ ΠΑΓΟΣ),

15) WET SNOW (ΥΓΡΟ ΧΙΟΝΙ),

16) WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW (ΥΓΡΟ ΧΙΟΝΙ ΠΑΝΩ ΑΠΟ ΣΥΜΠΑΓΕΣ ΧΙΟΝΙ),

17) WET SNOW ON TOP OF ICE (ΥΓΡΟ ΧΙΟΝΙ ΠΑΝΩ ΑΠΟ ΠΑΓΟ),

18) CHEMICALLY TREATED (ΧΗΜΙΚΗ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ),

19) LOOSE SAND (ΧΑΛΑΡΗ ΑΜΜΟΣ).

β) Αναφορά υποβάλλεται σε περίπτωση σημαντικής αλλαγής της κατάστασης της επιφανείας διαδρόμου λόγω νερού, χιονιού, λάσπης χιονιού, πάγου ή παγετού.

γ) Αναφορά της κατάστασης της επιφανείας διαδρόμου εξακολουθεί να αποτυπώνει τις σημαντικές αλλαγές έως ότου ο διάδρομος δεν φέρει πλέον επικαθίσεις. Σε περίπτωση σημαντικής αλλαγής, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου εκδίδει αναφορά της κατάστασης διαδρόμου στην οποία αναφέρεται ότι ο διάδρομος είναι υγρός ή ξηρός, ανάλογα με την περίπτωση.

δ) Οι μετρήσεις τριβής δεν αναφέρονται.

ε) Όταν ένας διάδρομος με οδόστρωμα ή τμήμα αυτού είναι ολισθηρός και υγρός, ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου παρέχει τις εν λόγω πληροφορίες στους σχετικούς χρήστες του αεροδρομίου. Η παροχή των εν λόγω πληροφοριών πραγματοποιείται μέσω της αποστολής NOTAM στην οποία περιγράφεται η θέση του επηρεαζόμενου τμήματος.»·

στ) προστίθεται το ακόλουθο προσάρτημα 1:

«*«Προσάρτημα 1*

ΜΟΡΦΟΤΥΠΟΣ NOTAM»»

| | | |

ζ) προστίθεται το ακόλουθο προσάρτημα 2:

«Προσάρτημα 2

ΜΟΡΦΟΤΥΠΟΣ SNOWTAM»

(Τίτλος COM)	(Ενδείκτης προτεραιότητας	(Διευθύνσεις)			<=
	(Ημερομηνία και ώρα υποβολής)	(Ενδείκτης αποστολέα)			<=
(Συντομογραφία COM)	(SWAA* ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΕΙΡΑΣ)	(ΕΝΔΕΙΚΤΕΣ ΤΟΠΩΝΥΜΙΑΣ)	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ-ΩΡΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ	(ΠΡΟΑΙΡΕΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ)	
	S W * *				<=(
SNOWTAM →	(Αριθμός σειράς) <=				

Ενότητα υπολογισμού επιδόσεων αεροπλάνου			
(ΕΝΔΕΙΚΤΕΣ ΤΟΠΩΝΥΜΙΑΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ)	Μ	Α)	<=
(ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ/ΩΡΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ (*Ώρα ολοκλήρωσης της αξιολόγησης σε UTC*))	Μ	Β)	→
(ΧΑΜΗΛΟΤΕΡΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΥ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ)	Μ	Γ)	→
(ΚΩΔΙΚΟΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ (RWYCC) ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΕΝΑ ΤΡΙΤΟ ΤΟΥ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ) (Από τον πίνακα αξιολόγησης κατάστασης διαδρόμου (RCAM) 0, 1, 2, 3, 4, 5 ή 6)	Μ	Δ)	// →
(ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΚΑΛΥΨΗ ΚΑΘΕ ΕΝΟΣ ΤΡΙΤΟΥ ΤΟΥ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ ΜΕ ΕΠΙΚΑΘΙΣΕΙΣ)	Γ	Ε)	// →
ΒΑΘΟΣ (mm) ΧΑΛΑΡΗΣ ΕΠΙΚΑΘΙΣΗΣ ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΕΝΑ ΤΡΙΤΟ ΤΟΥ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ)	Γ	ΣΤ)	// →
(ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΣΕ ΟΛΟ ΤΟ ΜΗΚΟΣ ΤΟΥ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ (Παρατηρούμενη σε κάθε ένα τρίτο του διαδρόμου, με αφετηρία το άκρο που αντιστοιχεί στον κατώτατο αριθμό προσδιορισμού διαδρόμου) ΣΥΜΠΑΓΕΣ ΧΙΟΝΙ ΞΗΡΗ ΞΗΡΟ ΧΙΟΝΙ ΞΗΡΟ ΧΙΟΝΙ ΠΑΝΩ ΑΠΟ ΣΥΜΠΑΓΕΣ ΧΙΟΝΙ ΞΗΡΟ ΧΙΟΝΙ ΠΑΝΩ ΑΠΟ ΠΑΓΟ ΠΑΓΕΤΟΣ ΠΑΓΟΣ ΟΛΙΣΘΗΡΗ ΥΓΡΗ ΛΑΣΠΗ ΧΙΟΝΙΟΥ ΕΙΔΙΚΑ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΜΕΝΟΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΧΕΙΜΩΝΑ ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ ΣΤΑΣΙΜΑ ΥΔΑΤΑ ΝΕΡΟ ΠΑΝΩ ΑΠΟ ΣΥΜΠΑΓΕΣ ΧΙΟΝΙ ΥΓΡΗ ΥΓΡΟΣ ΠΑΓΟΣ ΥΓΡΟ ΧΙΟΝΙ ΥΓΡΟ ΧΙΟΝΙ ΠΑΝΩ ΑΠΟ ΣΥΜΠΑΓΕΣ ΧΙΟΝΙ ΥΓΡΟ ΧΙΟΝΙ ΠΑΝΩ ΑΠΟ ΠΑΓΟ	Μ	Ζ)	// →
(ΠΛΑΤΟΣ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ ΓΙΑ ΤΟ ΟΠΟΙΟ ΙΣΧΥΟΥΝ ΟΙ ΚΩΔΙΚΟΙ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ, ΕΦΟΣΟΝ ΕΙΝΑΙ ΜΙΚΡΟΤΕΡΟ ΑΠΟ ΤΟ ΔΗΜΟΣΙΕΥΜΕΝΟ ΠΛΑΤΟΣ)	Ο	Η)	<==
Ενότητα επίγνωσης της κατάστασης			
(ΜΕΙΩΜΕΝΟ ΜΗΚΟΣ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ, ΕΦΟΣΟΝ ΕΙΝΑΙ ΜΙΚΡΟΤΕΡΟ ΑΠΟ ΤΟ ΔΗΜΟΣΙΕΥΜΕΝΟ ΜΗΚΟΣ (m)) Ο Θ)	Ο	Ι)	→
(ΧΑΜΗΛΗ ΕΚΠΤΩΣΗ ΧΙΟΝΙΟΥ ΣΤΟΝ ΔΙΑΔΡΟΜΟ)	Ο	ΙΑ)	→
(ΧΑΛΑΡΗ ΑΜΜΟΣ ΣΤΟΝ ΔΙΑΔΡΟΜΟ)	Ο	ΙΒ)	→
(ΧΗΜΙΚΗ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΟΝ ΔΙΑΔΡΟΜΟ)	Ο	ΙΓ)	→
(ΣΩΡΟΙ ΧΙΟΝΙΟΥ ΣΤΟΝ ΔΙΑΔΡΟΜΟ) (Εάν υπάρχει, απόσταση από τον κεντρικό άξονα του διαδρόμου (m) ακολουθούμενη από «L», «R» ή «LR», ανάλογα με την περίπτωση))	Ο	ΙΓ)	→
(ΣΩΡΟΙ ΧΙΟΝΙΟΥ ΣΕ ΤΡΟΧΟΔΡΟΜΟ)	Ο	ΙΔ)	→
(ΣΩΡΟΙ ΧΙΟΝΙΟΥ ΠΑΡΑΠΛΕΥΡΩΣ ΤΟΥ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ)	Ο	ΙΕ)	→
(ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΤΡΟΧΟΔΡΟΜΟΥ)	Ο	ΙΣΤ)	→
(ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΧΩΡΟΥ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ)	Ο	ΙΖ)	→
(ΜΕΤΡΟΥΜΕΝΟΣ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΤΡΙΒΗΣ)	Ο	ΙΗ)	→
(ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΣΕ ΑΠΛΗ ΓΛΩΣΣΑ)	Ο	ΙΘ)	) <<=
ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ: 1. *Καταχωρίζονται τα διακριτικά εθνικότητας του ΔΟΠΑ όπως παρέχονται στο έγγραφο του ΔΟΠΑ 7910, Μέρος 2 ή άλλο εφαρμοστέο αναγνωριστικό αεροδρομίου. 2. Πληροφορίες σχετικά με άλλους διαδρόμους, επαναλάβατε από το Β έως το Η. 3. Οι πληροφορίες στην ενότητα σχετικά με την επίγνωση της κατάστασης επαναλαμβάνονται για κάθε διάδρομο, τροχόδρομο και χώρο στάθμευσης. Επαναλάβατε, ανάλογα με την περίπτωση, όταν αναφέρονται. 4. Οι λέξεις εντός παρενθέσεων () δεν διαβιβάζονται. 5. Για τα γράμματα Α) έως Κ), ανατρέξτε στις *Οδηγίες για την ολοκλήρωση του μορφότυπου SNOWTAM, παράγραφος 1, στοιχείο β).*			

ΥΠΟΓΡΑΦΗ ΑΠΟΣΤΟΛΕΑ (*δεν διαβιβάζεται*)»·

η) παρεμβάλλεται η ακόλουθη ADR.OPS.B.003:

«ADR.OPS.B.003 Μεταβίβαση δραστηριοτήτων — παροχή επιχειρησιακών πληροφοριών

α) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου καθιερώνει και εφαρμόζει διαδικασίες για τη μεταβίβαση επιχειρησιακών δραστηριοτήτων μεταξύ των μελών του προσωπικού που συμμετέχουν στη λειτουργία και τη συντήρηση του αεροδρομίου, προκειμένου να διασφαλίζει ότι παρέχονται σε όλα τα νεοεισερχόμενα μέλη του προσωπικού επιχειρησιακές πληροφορίες σχετικά με τα καθήκοντά τους.

β) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου καθιερώνει και εφαρμόζει διαδικασίες για την παροχή στους φορείς που δραστηριοποιούνται ή παρέχουν υπηρεσίες στο αεροδρόμιο σχετικών με το αεροδρόμιο επιχειρησιακών πληροφοριών που ενδέχεται να επηρεάσουν την εκτέλεση των καθηκόντων του προσωπικού των εν λόγω φορέων.»·

ϑ) η ADR.OPS.B.010 τροποποιείται ως εξής:

i) τα στοιχεία γ), δ) και ε) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«γ) Το εκπαιδευτικό πρόγραμμα διεξάγεται σύμφωνα με την ADR.OR.D.017, με τις ακόλουθες εξαιρέσεις:

1. η περιοδική εκπαίδευση περιλαμβάνει θεωρητική και συνεχή πρακτική εκπαίδευση,

2. οι περιοδικοί έλεγχοι της επάρκειας διενεργούνται ανά χρονικά διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τους 12 μήνες από την ολοκλήρωση της αρχικής εκπαίδευσης.

δ) Η εκπαίδευση του προσωπικού διάσωσης και πυρόσβεσης σχεδιάζεται με σκοπό τη μετάδοση βασικών γνώσεων και πρακτικών δεξιοτήτων που σχετίζονται με την εκτέλεση των καθηκόντων του.

ε) Για την προσωρινή μείωση του επιπέδου προστασίας των υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης του αεροδρομίου, λόγω απρόβλεπτων περιστάσεων, δεν απαιτείται εκ των προτέρων έγκριση από την αρμόδια αρχή.»·

ii) το στοιχείο στ) απαλείφεται

ι) παρεμβάλλεται η ακόλουθη ADR.OPS.B.016:

«ADR.OPS.B.016 Πρόγραμμα ελέγχου ξένων σωμάτων και θραυσμάτων

α) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου καθιερώνει και εφαρμόζει πρόγραμμα ελέγχου ξένων σωμάτων και θραυσμάτων και ζητά από τους φορείς που δραστηριοποιούνται ή παρέχουν υπηρεσίες στο αεροδρόμιο να συμμετέχουν στο εν λόγω πρόγραμμα.

β) Στο πλαίσιο του εν λόγω προγράμματος ελέγχου, ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου:

1. διασφαλίζει τη σχετική ενημέρωση και συμμετοχή του προσωπικού, καθώς και ότι το εν λόγω προσωπικό έχει ολοκληρώσει με επιτυχία τη σχετική εκπαίδευση και έχει αποδείξει την επάρκειά του·

2. καθιερώνει και εφαρμόζει μέτρα για την πρόληψη της δημιουργίας ξένων σωμάτων και θραυσμάτων·

3. καθιερώνει και εφαρμόζει διαδικασίες:

i) εντοπισμού ξένων σωμάτων και θραυσμάτων, συμπεριλαμβανομένης της παρακολούθησης και της επιθεώρησης του χώρου κινήσεων ή παρακείμενων περιοχών βάσει προγράμματος επιθεώρησης και όποτε η εν λόγω επιθεώρηση απαιτείται λόγω δραστηριοτήτων, καιρικών φαινομένων, ή περιστατικών που ενδέχεται να έχουν ως αποτέλεσμα τη δημιουργία ξένων σωμάτων ή θραυσμάτων·

ii) απομακρύνει, συγκεντρώνει και απορρίπτει αμέσως τα ξένα σώματα και θραύσματα και προβλέπει όλα τα σχετικά αναγκαία μέσα·

iii) ειδοποιεί, το συντομότερο δυνατό, τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών σε περίπτωση εντοπισμού εξαρτημάτων αεροσκαφών·

γ) συλλέγει και αναλύει δεδομένα και πληροφορίες για τον προσδιορισμό πηγών και τάσεων ξένων σωμάτων και θραυσμάτων και εφαρμόζει διορθωτικά ή προληπτικά μέτρα, ή και τα δύο, για να βελτιώσει την αποτελεσματικότητα του προγράμματος.»·

ια) παρεμβάλλεται η ακόλουθη ADR.OPS.B.024:

«ADR.OPS.B.024 Εξουσιοδότηση των οδηγών οχημάτων

α) Με εξαίρεση όσα ορίζονται στο στοιχείο δ), για την οδήγηση οχήματος σε οποιοδήποτε τμήμα της περιοχής κινήσεων ή άλλες επιχειρησιακές περιοχές αεροδρομίου απαιτείται εξουσιοδότηση την οποία εκδίδει ο φορέας εκμετάλλευσης του συγκεκριμένου αεροδρομίου στον οδηγό. Η εξουσιοδότηση οδήγησης εκδίδεται στο πρόσωπο:

1. στο οποίο ανατίθενται καθήκοντα που περιλαμβάνουν οδήγηση σε αυτού του είδους τις περιοχές,

2. το οποίο διαθέτει ισχύουσα άδεια οδήγησης και οποιαδήποτε άλλη άδεια απαιτείται για τον χειρισμό ειδικών οχημάτων,

3. έχει ολοκληρώσει με επιτυχία σχετικό εκπαιδευτικό πρόγραμμα οδήγησης και έχει αποδείξει τις ικανότητές του/της σύμφωνα με το στοιχείο δ),

4. έχει αποδείξει τη γλωσσική του/της επάρκεια σύμφωνα με την ADR.OPS.B.029, σε περίπτωση που το εν λόγω πρόσωπο σκοπεύει να οδηγεί όχημα στην περιοχή ελιγμών,

5. έχει εκπαιδευθεί από τον εργοδότη του/της σχετικά με τη χρήση του οχήματος που πρόκειται να χειρίζεται στο αεροδρόμιο.

β) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου καθιερώνει και εφαρμόζει εκπαιδευτικό πρόγραμμα οδήγησης για τους οδηγούς που εργάζονται στον χώρο στάθμευσης ή σε άλλες επιχειρησιακές περιοχές, με εξαίρεση την περιοχή ελιγμών, και για τους οδηγούς που εργάζονται στην περιοχή ελιγμών. Το εκπαιδευτικό πρόγραμμα:

1. συνάδει με τα χαρακτηριστικά και τη λειτουργία του αεροδρομίου, τις αρμοδιότητες και τα καθήκοντα του οδηγού, και τις περιοχές του αεροδρομίου στις οποίες ενδέχεται να δραστηριοποιούνται οδηγοί κατόπιν εξουσιοδότησης,

2. περιλαμβάνει:

i) θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση επαρκούς διάρκειας, τουλάχιστον στους ακόλουθους τομείς:

Α) κανονιστικό πλαίσιο και προσωπικές ευθύνες,

Β) πρότυπα οχημάτων, επιχειρησιακές απαιτήσεις και διαδικασίες αεροδρομίου,

Γ) επικοινωνίες,

Δ) ραδιοτηλεφωνία, για οδηγούς που εργάζονται στην περιοχή ελιγμών,

Ε) ανθρώπινες επιδόσεις,

ΣΤ) εξοικείωση με το επιχειρησιακό περιβάλλον·

ii) αξιολόγηση της επάρκειας των οδηγών.

γ) Στην εξουσιοδότηση οδήγησης που εκδίδεται σύμφωνα με το στοιχείο α) προσδιορίζονται τα τμήματα της περιοχής κινήσεων ή άλλες επιχειρησιακές περιοχές στις οποίες επιτρέπεται να οδηγεί ο οδηγός, και η εξουσιοδότηση παραμένει σε ισχύ εφόσον:

1. πληρούνται οι απαιτήσεις του στοιχείου α) σημεία (1) και (2)·

2. ο κάτοχος της εξουσιοδότησης οδήγησης:

i) παρακολουθεί και ολοκληρώνει εκπαίδευση και υποβάλλεται σε περιοδικούς ελέγχους επάρκειας σύμφωνα με την ADR.OR.D.017 στοιχεία στ) και ζ)·

ii) εφόσον συντρέχει περίπτωση, εξακολουθεί να αποδεικνύει την απαιτούμενη γλωσσική επάρκεια σύμφωνα με την ADR.OPS.B.029.

δ) Παρά το στοιχείο α), ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου μπορεί να επιτρέψει σε πρόσωπο να οδηγεί προσωρινά όχημα στην περιοχή κινήσεων ή σε άλλες επιχειρησιακές περιοχές, εφόσον:

1. το εν λόγω πρόσωπο διαθέτει ισχύουσα άδεια οδήγησης και οποιαδήποτε άλλη άδεια απαιτείται για τον χειρισμό ειδικών οχημάτων·

2. το εν λόγω όχημα συνοδεύεται από όχημα που οδηγεί οδηγός εξουσιοδοτημένος σύμφωνα με το στοιχείο α).

ε) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου:

1. καθιερώνει σύστημα και εφαρμόζει διαδικασίες:

i) έκδοσης εξουσιοδοτήσεων οδήγησης και προσωρινής παροχής άδειας οδήγησης οχημάτων,

ii) διασφάλισης ότι οι οδηγοί στους οποίους έχει εκδοθεί εξουσιοδότηση οδήγησης, εξακολουθούν να συμμορφώνονται με το στοιχείο γ) σημεία (1) και (2)·

iii) παρακολούθησης της συμμόρφωσης των οδηγών προς οιεσδήποτε απαιτήσεις οδήγησης που ισχύουν στο αεροδρόμιο και λήψης των κατάλληλων μέτρων, συμπεριλαμβανομένης της αναστολής και της ανάκλησης εξουσιοδοτήσεων οδήγησης ή προσωρινών αδειών οδήγησης οχήματος·

2. τήρησης σχετικών αρχείων.»·

ιβ) η ADR.OPS.B.25 απαλείφεται·

ιγ) παρεμβάλλονται οι ακόλουθες ADR.OPS.B.026, ADR.OPS.B.027, ADR.OPS.B.028 και ADR.OPS.B.029:

«**ADR.OPS.B.026 Εξουσιοδότηση οχημάτων**

α) Για τη λειτουργία οχήματος στην περιοχή κίνησης ή σε άλλες επιχειρησιακές περιοχές απαιτείται εξουσιοδότηση που εκδίδεται από τον φορέα εκμετάλλευσης του αεροδρομίου. Η εξουσιοδότηση επιτρέπεται να εκδοθεί εφόσον το όχημα χρησιμοποιείται σε δραστηριότητες που σχετίζονται με τη λειτουργία του αεροδρομίου και:

1. είναι σε καλή λειτουργική κατάσταση και κατάλληλο για την προβλεπόμενη εργασία·
2. συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις σήμανσης και φωτισμού της ADR.OPS.B.080·
3. είναι εξοπλισμένο με ασύρματο που επιτρέπει την αμφίδρομη επικοινωνία στην κατάλληλη συχνότητα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και σε οποιαδήποτε άλλη συχνότητα απαιτείται, εφόσον προορίζεται για χρήση σε οποιαδήποτε από τις ακόλουθες δύο περιοχές:

i) την περιοχή ελιγμών·

ii) άλλες επιχειρησιακές περιοχές στις οποίες απαιτείται επικοινωνία με τη μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας ή σε άλλες επιχειρησιακές μονάδες του αεροδρομίου·

4. διαθέτει αποκριτή ή άλλο εξοπλισμό που υποστηρίζει την επιτήρηση, εάν προορίζεται για χρήση στην περιοχή ελιγμών, και το αεροδρόμιο διαθέτει σύστημα καθοδήγησης και ελέγχου των κινήσεων επιφανείας, για τη λειτουργία του οποίου απαιτείται η χρήση αποκριτή ή άλλου εξοπλισμού που υποστηρίζει την επιτήρηση και τοποθετείται στα οχήματα.

β) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου περιορίζει τον αριθμό των οχημάτων που εξουσιοδοτούνται να λειτουργούν στην περιοχή κινήσεων και σε άλλες επιχειρησιακές περιοχές στον ελάχιστο δυνατό αριθμό με σκοπό την ασφαλή και αποτελεσματική λειτουργία του αεροδρομίου.

γ) Εξουσιοδότηση που εκδίδεται σύμφωνα με το στοιχείο α):

1. περιλαμβάνει τα τμήματα της περιοχής κινήσεων ή άλλων επιχειρησιακών περιοχών όπου επιτρέπεται η χρήση του οχήματος,
2. παραμένει σε ισχύ εφόσον πληρούνται οι απαιτήσεις του στοιχείου α).

δ) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου εκχωρεί σήμα κλήσης σε όχημα εξουσιοδοτημένο σύμφωνα με το στοιχείο α) να χρησιμοποιείται στο αεροδρόμιο, εφόσον το εν λόγω όχημα απαιτείται να διαθέτει ασύρματο. Το σήμα κλήσης που εκχωρείται σε όχημα:

1. δεν προκαλεί σύγχυση όσον αφορά την ταυτότητά του,
2. είναι κατάλληλο για τη λειτουργία του,
3. για οχήματα που χρησιμοποιούνται στην περιοχή ελιγμών, είναι συντονισμένο με τη μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και διαδίδεται στους σχετικούς φορείς που δραστηριοποιούνται στο αεροδρόμιο.

ε) Κατά παρέκκλιση από το στοιχείο α), ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου μπορεί να επιτρέψει:

1. τη χρήση οχήματος που έχει εξουσιοδοτηθεί σύμφωνα με το στοιχείο α) σημεία (1) και (2), το οποίο δεν διαθέτει ασύρματο απαιτούμενο βάσει του στοιχείου α) σημείο (3) και, αποκριτή ή άλλο εξοπλισμό που υποστηρίζει την επιτήρηση και απαιτείται βάσει του στοιχείου α) σημείο (4), στις περιοχές που αναφέρονται στο σημείο 3 στοιχείο α) και στο σημείο 4 στοιχείο α), με την προϋπόθεση ότι:

i) το εν λόγω όχημα συνοδεύεται, πάντοτε, από εξουσιοδοτημένο όχημα που πληροί την απαίτηση του στοιχείου α) σημείο (3) και, εάν χρειάζεται, σημείο (4)·

ii) το συνοδεύον όχημα συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις σήμανσης και φωτισμού της ADR.OPS.B.080·

iii) δεν εφαρμόζονται διαδικασίες χαμηλής ορατότητας, εάν το συνοδευόμενο όχημα προορίζεται για χρήση στην περιοχή ελιγμών·

2. την προσωρινή είσοδο οχήματος στο αεροδρόμιο και τη χρήση του στην περιοχή κινήσεων ή σε άλλες επιχειρησιακές περιοχές, υπό τους ακόλουθους όρους:

α) με τη διενέργεια οπτικού ελέγχου του εν λόγω οχήματος διαπιστώνεται ότι η κατάστασή του δεν θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια·

β) το όχημα συνοδεύεται, πάντοτε, από εξουσιοδοτημένο όχημα το οποίο:

i) πληροί την απαίτηση του στοιχείου α) σημείο (3) και, εάν χρειάζεται, σημείο (4), όταν χρησιμοποιείται στις περιοχές που αναφέρονται στο στοιχείο α) σημεία (3) και (4)·

ii) συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις σήμανσης και φωτισμού της ADR.OPS.B.080·

γ) δεν εφαρμόζονται διαδικασίες χαμηλής ορατότητας, εάν το όχημα προορίζεται για χρήση στην περιοχή ελιγμών.

στ) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου:

1. καθιερώνει και εφαρμόζει διαδικασίες:

i) έκδοσης εξουσιοδοτήσεων και προσωρινής άδειας εισόδου στο αεροδρόμιο και χρήσης οχημάτων·

ii) εκχώρησης σημάτων κλήσης σε οχήματα·

iii) παρακολούθησης της συμμόρφωσης των οχημάτων με τις διατάξεις της ADR.OPS.B.026 και λήψης κατάλληλων μέτρων, συμπεριλαμβανομένης της αναστολής και της ανάκλησης εξουσιοδοτήσεων οχημάτων ή προσωρινών αδειών χρήσης οχήματος·

2. τήρησης σχετικών αρχείων.

ADR.OPS.B.027 Χρήση οχημάτων

α) Ο οδηγός οχήματος χρησιμοποιούμενου στην περιοχή ελιγμών χειρίζεται το όχημα:

1. μόνο σύμφωνα με την εξουσιοδότηση που έχει εκδώσει η μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, και σύμφωνα με τις οδηγίες που έχει εκδώσει η εν λόγω μονάδα·

2. σύμφωνα με το σύνολο των υποχρεωτικών οδηγιών που παρέχονται μέσω σημάνσεων και σημάτων, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά στην εξουσιοδότηση της μονάδας υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας·

3. σύμφωνα με όλες τις υποχρεωτικές οδηγίες που μεταδίδονται με φώτα.

β) Ο οδηγός οχήματος χρησιμοποιούμενου στην περιοχή ελιγμών χειρίζεται το όχημα σύμφωνα με τους ακόλουθους κανόνες:

1. στα οχήματα έκτακτης ανάγκης που σπεύδουν να συνδράμουν αεροσκάφος ευρισκόμενο σε κίνδυνο δίνεται προτεραιότητα έναντι οποιασδήποτε άλλης κυκλοφορίας στις κινήσεις επιφανείας·

2. σύμφωνα με τις διατάξεις του σημείου 1:

i) τα οχήματα και τα οχήματα που ρυμουλκούν αεροσκάφη παραχωρούν προτεραιότητα στα αεροσκάφη που προσγειώνονται, απογειώνονται ή τροχοδρομούν·

ii) τα οχήματα που δεν ρυμουλκούν αεροσκάφη παραχωρούν προτεραιότητα στα οχήματα που ρυμουλκούν αεροσκάφη·

iii) τα οχήματα που δεν ρυμουλκούν αεροσκάφη παραχωρούν προτεραιότητα σε άλλα οχήματα που δεν ρυμουλκούν αεροσκάφη σύμφωνα με τις οδηγίες της μονάδας υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας·

iv) με την επιφύλαξη των διατάξεων των περιπτώσεων i), ii και iii), τα οχήματα και τα οχήματα που ρυμουλκούν αεροσκάφη συμμορφώνονται προς τις οδηγίες που εκδίδει η μονάδα εναέριας κυκλοφορίας του αεροδρομίου.

γ) Ο οδηγός ραδιοεξοπλισμένου οχήματος, ο οποίος σκοπεύει να κινηθεί ή κινείται στην περιοχή ελιγμών:

1. αποκαθιστά ικανοποιητική αμφίδρομη ραδιοεπικοινωνία με τη μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας στην κατάλληλη συχνότητα των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας προτού εισέλθει στην περιοχή ελιγμών και διατηρεί συνεχή επαγρύπνηση ακρόασης στην εκχωρηθείσα συχνότητα·

2. προτού εισέλθει στην περιοχή ελιγμών, λαμβάνει εξουσιοδότηση από τη μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και ενεργεί αποκλειστικά βάσει της εξουσιοδότησης που έχει εκδώσει η μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Παρά την εν λόγω εξουσιοδότηση, η είσοδος σε διάδρομο ή λωρίδα διαδρόμου ή η αλλαγή της εξουσιοδοτηθείσας χρήσης, υπόκειται σε περαιτέρω ειδική εξουσιοδότηση από τη μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας·

3. επαναλαμβάνει στο προσωπικό των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας 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.

δ) Ο οδηγός οχήματος χρησιμοποιούμενου στην περιοχή ελιγμών, σε περίπτωση που έχει αμφιβολίες όσον αφορά τη θέση του οχήματος στην περιοχή ελιγμών:

1. γνωστοποιεί στη μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας τις περιστάσεις, συμπεριλαμβανομένης της τελευταίας γνωστής θέσης·

2. ταυτόχρονα, εξέρχεται από τον διάδρομο, τον τροχόδρομο, ή άλλο τμήμα της περιοχής ελιγμών, σε ασφαλή απόσταση το συντομότερο δυνατό, εκτός εάν λάβει διαφορετικές οδηγίες από τη μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας·

3. μετά την εκτέλεση των ενεργειών που αναφέρονται στο σημεία (1) και (2), σταματά το όχημα.

ε) Ο οδηγός οχήματος χρησιμοποιούμενου στην περιοχή ελιγμών:

1. όταν χρησιμοποιεί το όχημα σε λωρίδα διαδρόμου όταν αυτός χρησιμοποιείται για προσγείωση ή απογείωση, δεν προσεγγίζει τον διάδρομο σε απόσταση μικρότερη από την απόσταση του σημείου κράτησης διαδρόμου ή οποιωνδήποτε σημείων κράτησης οδικής κυκλοφορίας που έχουν οριστεί για τον συγκεκριμένο διάδρομο·

2. όταν ένας διάδρομος χρησιμοποιείται για προσγείωση ή απογείωση, δεν χρησιμοποιεί όχημα:

i) στο τμήμα της λωρίδας διαδρόμου που εκτείνεται πέραν του τέλους του εν λόγω διαδρόμου,

ii) στις περιοχές ασφαλείας του τέλους του εν λόγω διαδρόμου,

iii) σε περιοχή ελεύθερη εμποδίων, εάν υπάρχει, σε απόσταση που θα έθετε σε κίνδυνο αεροσκάφος εν πτήσει.

στ) Εφόσον απαιτείται στο αεροδρόμιο, ο οδηγός ραδιοεξοπλισμένου οχήματος στον χώρο στάθμευσης:

1. αποκαθιστά ικανοποιητική αμφίδρομη ραδιοεπικοινωνία με την αρμόδια μονάδα που υποδεικνύει ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου προτού εισέλθει στον χώρο στάθμευσης,

2. διατηρεί συνεχή επαγρύπνηση ακρόασης στην εκχωρηθείσα συχνότητα.

ζ) Ο οδηγός οχήματος χρησιμοποιούμενου στον χώρο στάθμευσης χρησιμοποιεί το όχημα σύμφωνα με τα ακόλουθα:

1. μόνο σύμφωνα με την εξουσιοδότηση που έχει εκδώσει η αρμόδια μονάδα που έχει ορίσει ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου, και σύμφωνα με τις οδηγίες που εκδίδει η εν λόγω μονάδα·

2. σύμφωνα με το σύνολο των υποχρεωτικών οδηγιών που μεταδίδονται με σημάνσεις και σήματα, εκτός εάν έχει ορίζεται διαφορετικά στην εξουσιοδότηση της αρμόδιας μονάδας που έχει ορίσει ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου·

3. σύμφωνα με όλες τις υποχρεωτικές οδηγίες που μεταδίδονται με φώτα·

4. δίνει προτεραιότητα σε όχημα έκτακτης ανάγκης, αεροσκάφος που τροχοδρομεί, πρόκειται να τροχοδρομήσει, ή ωθείται ή ρυμουλκείται·

5. δίνει προτεραιότητα σε άλλα οχήματα σύμφωνα με τους τοπικούς κανονισμούς·

6. δίνει πάντοτε προτεραιότητα σε οχήματα έκτακτης ανάγκης που αποκρίνονται σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης.

η) Ο οδηγός οχήματος χρησιμοποιούμενου στην περιοχή κινήσεων και σε άλλες επιχειρησιακές περιοχές:

1. χρησιμοποιεί το όχημα σύμφωνα με τα καθορισμένα όρια ταχύτητας και τις διαδρομές οδήγησης·

2. δεν επιδίδεται σε δραστηριότητες που διαταράσσουν ή αποσπούν την προσοχή κατά την οδήγηση·

3. συμμορφώνεται προς τις απαιτήσεις επικοινωνίας και τις επιχειρησιακές διαδικασίες που περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο του αεροδρομίου.

θ) Ο οδηγός οχήματος που συνοδεύει άλλο όχημα διασφαλίζει ότι ο οδηγός του συνοδευόμενου οχήματος χρησιμοποιεί το όχημα σύμφωνα με τις παρεχόμενες οδηγίες.

ι) Ο οδηγός οχήματος σταθμεύει το όχημα μόνο στις υποδεικνυόμενες από τον φορέα εκμετάλλευσης του αεροδρομίου περιοχές.

ια) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου καθιερώνει και εφαρμόζει διαδικασίες με σκοπό να διασφαλίζεται ότι οι οδηγοί που εργάζονται στην περιοχή κινήσεων και σε άλλες επιχειρησιακές περιοχές συμμορφώνονται προς τα στοιχεία α) έως ι).

ADR.OPS.B.028 Ρυμούλκηση αεροσκαφών

Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου:

α) καθιερώνει διαδικασίες ελιγμών των αεροσκαφών και καθορίζει τις διαδρομές που πρέπει να χρησιμοποιούνται κατά τη ρυμούλκηση αεροσκαφών στην περιοχή κινήσεων, προκειμένου να διασφαλίζει την ασφάλεια·

β) διασφαλίζει την παροχή επαρκούς και κατάλληλης καθοδήγησης κατά τη ρυμούλκηση·

γ) διασφαλίζει ότι το ρυμουλκούμενο αεροσκάφος ανάβει τα φώτα κατά τη ρυμούλκηση, σύμφωνα με τις διατάξεις της SERA.3215 του παραρτήματος του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 923/2012 (*) της Επιτροπής·

δ) καθιερώνει και εφαρμόζει διαδικασίες προκειμένου να διασφαλιστεί η επαρκής επικοινωνία και ο συντονισμός μεταξύ του φορέα που εκτελεί τη ρυμούλκηση, της μονάδας των υπηρεσιών διαχείρισης των χώρων στάθμευσης και της μονάδας υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, ανάλογα με τις απαιτήσεις της ρυμούλκησης·

ε) καθιερώνει και εφαρμόζει διαδικασίες προκειμένου να διασφαλιστεί η ασφάλεια της ρυμούλκησης υπό δυσμενείς καιρικές ή μετεωρολογικές συνθήκες, συμπεριλαμβανομένου του περιορισμού ή της μη εξουσιοδότησης των εν λόγω εργασιών.

ADR.OPS.B.029 Γλωσσική επάρκεια

α) Πρόσωπο που απαιτείται βάσει της ADR.OPS.B.024 να αποδείξει γλωσσική επάρκεια, αποδεικνύει τη γλωσσική επάρκεια, τουλάχιστον σε επιχειρησιακό επίπεδο τόσο όσον αφορά τη χρήση φρασεολογίας, όσο και τη χρήση απλής γλώσσας, σύμφωνα με το στοιχείο β):

1. στην αγγλική γλώσσα· και
2. σε οποιαδήποτε άλλη γλώσσα ή γλώσσες χρησιμοποιούνται στο αεροδρόμιο για τους σκοπούς της ραδιοεπικοινωνίας με τη μονάδα των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας του αεροδρομίου.

β) Ο υποψήφιος αποδεικνύει ότι είναι ικανός:

1. να επικοινωνεί αποτελεσματικά τόσο αποκλειστικά φωνητικά όσο και σε καταστάσεις διά ζώσης·
2. να επικοινωνεί επί κοινών και εργασιακών θεμάτων με ακρίβεια και σαφήνεια·
3. να χρησιμοποιεί κατάλληλες επικοινωνιακές στρατηγικές για την ανταλλαγή μηνυμάτων και για την αναγνώριση και την επίλυση παρανοήσεων σε γενικό ή εργασιακό πλαίσιο·
4. να χειρίζεται επιτυχώς τα γλωσσικά προβλήματα που εμφανίζονται λόγω επιπλοκής ή απρόσμενης τροπής των γεγονότων, η οποία σημειώνεται στο πλαίσιο συνήθους κατάστασης εργασίας ή καθήκοντος επικοινωνίας με το οποίο είναι κατά τα άλλα εξοικειωμένος·
5. να χρησιμοποιεί διάλεκτο ή προφορά κατανοητή στην αεροναυτική κοινότητα.

γ) Η γλωσσική επάρκεια αποδεικνύεται με πιστοποιητικό που εκδίδει ο φορέας που διεξήγαγε την αξιολόγηση, το οποίο βεβαιώνει τη γλώσσα ή τις γλώσσες, το επίπεδο ή τα επίπεδα επάρκειας και την ημερομηνία της αξιολόγησης.

δ) Με εξαίρεση τα πρόσωπα τα οποία έχουν αποδείξει γλωσσική επάρκεια σε επίπεδο εμπειρογνώμονα, η γλωσσική επάρκεια αξιολογείται εκ νέου:

1. κάθε τέσσερα έτη από την ημερομηνία της αξιολόγησης, εάν το πιστοποιούμενο επίπεδο είναι το επιχειρησιακό επίπεδο,
2. κάθε έξι έτη από την ημερομηνία της αξιολόγησης, εάν το πιστοποιούμενο επίπεδο είναι το επίπεδο εκτεταμένης γνώσης.

ε) Η γλωσσική επάρκεια αποδεικνύεται με μέθοδο αξιολόγησης, η οποία περιλαμβάνει:

1. τη διαδικασία διεξαγωγής της αξιολόγησης,
2. τις ειδικεύσεις των αξιολογητών που διενεργούν τις αξιολογήσεις γλωσσικής επάρκειας,
3. τη διαδικασία ένστασης.

στ) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου παρέχει τη δυνατότητα γλωσσικής εκπαίδευσης προκειμένου να διατηρείται το επίπεδο γλωσσικής επάρκειας των μελών προσωπικού του.

ζ) Κατά παρέκκλιση από το στοιχείο α), το κράτος μέλος μπορεί να αποφασίσει ότι για το προσωπικό που αναφέρεται στην ADR.OPS.B.024 μπορεί να μην απαιτείται επάρκεια στην αγγλική γλώσσα, για τη ραδιοεπικοινωνία με τη μονάδα των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας του αεροδρομίου. Σε αυτή την περίπτωση, διενεργεί αξιολόγηση της ασφάλειας που καλύπτει ένα ή περισσότερα αεροδρόμια.

η) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου μπορεί να εκδώσει εξουσιοδότηση σε πρόσωπο το οποίο δεν έχει αποδείξει ότι συμμορφώνεται με τα στοιχεία α) και β) μέχρι τις:

1. 7 Ιανουαρίου 2026 για την αγγλική γλώσσα·

2. 7 Ιανουαρίου 2023 για οποιαδήποτε άλλη γλώσσα πλην της αγγλικής.

(*) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 923/2012 της Επιτροπής, της 26ης Σεπτεμβρίου 2012, για καθορισμό των κοινών κανόνων αέρος και των επιχειρησιακών διατάξεων σχετικά με τις υπηρεσίες και τις διαδικασίες αεροναυτιλίας και την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1035/2011 και των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1265/2007, (ΕΚ) αριθ. 1794/2006, (ΕΚ) αριθ. 730/2006, (ΕΚ) αριθ. 1033/2006 και (ΕΕ) αριθ. 255/2010 (ΕΕ L 281 της 13.10.2012, σ. 1).»·

ιδ) η ADR.OPS.B.030 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«**ADR.OPS.B.030 Σύστημα καθοδήγησης και ελέγχου των κινήσεων επιφανείας**

α) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου εξασφαλίζει ότι το αεροδρόμιο διαθέτει σύστημα καθοδήγησης και ελέγχου των κινήσεων επιφανείας.

β) Στο πλαίσιο του συστήματος καθοδήγησης και ελέγχου των κινήσεων επιφανείας, ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου αξιολογεί, σε συντονισμό με τον πάροχο υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, την ανάγκη καθιέρωσης τυποποιημένων διαδρομών για την τροχοδρόμηση αεροσκαφών στο αεροδρόμιο. Εφόσον προβλέπονται τυποποιημένες διαδρομές, ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου:

1. διασφαλίζει ότι είναι επαρκείς και κατάλληλες για την κυκλοφορία, τον σχεδιασμό και τις προβλεπόμενες λειτουργίες του αεροδρομίου, καθώς και δεόντως προσδιορισμένες·

2. παρέχει τις σχετικές πληροφορίες στον πάροχο υπηρεσιών αεροναυτικών πληροφοριών προς δημοσίευση στο AIP.

γ) Σε περίπτωση που βάσει του συστήματος καθοδήγησης και ελέγχου των κινήσεων επιφανείας απαιτείται η χρήση αποκριτή από τα αεροσκάφη στην περιοχή κινήσεων, ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου συντονίζει με τον πάροχο υπηρεσιών αεροναυτιλίας:

1. τις σχετικές επιχειρησιακές διαδικασίες του αποκριτή προς τις οποίες πρέπει να συμμορφώνονται οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών·

2. την παροχή των σχετικών πληροφοριών στον πάροχο υπηρεσιών αεροναυτικών πληροφοριών προς δημοσίευση στο AIP.»·

ιε) παρεμβάλλεται η ακόλουθη ADR.OPS.B.031:

«**ADR.OPS.B.031 Επικοινωνίες**

α) Τα οχήματα και η μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας επικοινωνούν σύμφωνα με την ενότητα 14 του παραρτήματος του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 923/2012.

β) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου καθιερώνει, σε συντονισμό με τον πάροχο υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, διαδικασίες επικοινωνίας, συμπεριλαμβανομένων:

1. των συχνοτήτων και της γλώσσας ή των γλωσσών που πρόκειται να χρησιμοποιούνται για την επικοινωνία μεταξύ της μονάδας υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και των οχημάτων που πρόκειται να κινηθούν ή κινούνται στην περιοχή ελιγμών,

2. της επικοινωνίας μεταξύ της μονάδας υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και των πεζών που πρόκειται να εκτελέσουν εργασίες ή εκτελούν εργασίες στην περιοχή ελιγμών,

3. της διάδοσης των σχετικών με το αεροδρόμιο σημαντικών πληροφοριών που ενδέχεται να επηρεάσουν την ασφάλεια των λειτουργιών στην περιοχή ελιγμών, με χρήση ραδιοεπικοινωνιών,

4. των σημάτων και άλλων μέσων επικοινωνίας, που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν, υπό όλες τις συνθήκες ορατότητας, σε περίπτωση διακοπής της λειτουργίας των ραδιοεπικοινωνιών μεταξύ της μονάδας υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και των οχημάτων ή των πεζών στην περιοχή ελιγμών.»·

ιστ) παρεμβάλλεται η ακόλουθη ADR.OPS.B.033:

«**ADR.OPS.B.033 Έλεγχος των πεζών**

α) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου καθιερώνει και εφαρμόζει διαδικασίες με σκοπό:

1. να περιορίζει την πρόσβαση στην περιοχή ελιγμών και σε άλλες επιχειρησιακές περιοχές αποκλειστικά σε πρόσωπα των οποίων η πρόσβαση στις εν λόγω περιοχές απαιτείται για λόγους εκτέλεσης των καθηκόντων τους·

2. να διασφαλίσει ότι επιτρέπεται στα εν λόγω πρόσωπα πρόσβαση χωρίς συνοδεία στις εν λόγω περιοχές μόνο εφόσον έχουν παρακολουθήσει σχετική εκπαίδευση και έχουν αποδείξει την επάρκειά τους·

3. να ελέγχει τις κινήσεις των προσώπων στον χώρο στάθμευσης και να διασφαλίζει ότι οι επιβάτες που επιβιβάζονται σε αεροσκάφος ή αποβιβάζονται από αεροσκάφος ή οι οποίοι πρέπει να περπατήσουν προς τον χώρο στάθμευσης, να εγκαταλείψουν τον χώρο στάθμευσης ή να διέλθουν από αυτόν:

i) συνοδεύονται από εκπαιδευμένο και αρμόδιο προσωπικό,

ii) δεν παρεμβάλλονται σε σταθμευμένα και σε δραστηριότητες επίγειας εξυπηρέτησης·

iii) προστατεύονται από αεροσκάφη σε λειτουργία, καθώς και από τις επιδράσεις των κινητήρων τους, όπως και από την κίνηση οχημάτων και άλλες δραστηριότητες.

β) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου καθιερώνει και εφαρμόζει διαδικασίες για να διασφαλίζει τα ακόλουθα:

1. την εύτακτη και ασφαλή είσοδο και εργασία του προσωπικού στην περιοχή ελιγμών, του οποίου τα καθήκοντα συνεπάγονται την πρόσβαση στην εν λόγω περιοχή χωρίς όχημα·

2. ότι το εν λόγω προσωπικό:

i) είναι κατάλληλα εξοπλισμένο, συμπεριλαμβανομένου του ρουχισμού υψηλής ορατότητας, των μέσων προσανατολισμού και των μέσων που επιτρέπουν την αμφίδρομη επικοινωνία με τη μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και την αντίστοιχη μονάδα του φορέα εκμετάλλευσης του αεροδρομίου κατά τη διάρκεια αυτού του είδους των εργασιών·

ii) λαμβάνει εξουσιοδότηση από τη μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας προτού εισέλθει στην περιοχή ελιγμών. Παρά την εν λόγω εξουσιοδότηση, η είσοδος σε διάδρομο ή λωρίδα διαδρόμου ή η αλλαγή της εξουσιοδοτηθείσας λειτουργίας, υπόκειται σε περαιτέρω ειδική εξουσιοδότηση από τη μονάδα των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας·

iii) δεν εισέρχεται στην περιοχή ελιγμών σε περίπτωση που εφαρμόζονται διαδικασίες χαμηλής ορατότητας.»·

ιζ) η ADR.OPS.B.035 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«**ADR.OPS.B.035 Λειτουργία κατά τη χειμερινή περίοδο**

α) Σε περίπτωση που αναμένεται ότι το αεροδρόμιο θα λειτουργήσει υπό συνθήκες κατά τις οποίες στην περιοχή κινήσεων ενδέχεται να συσσωρευτεί χιόνι, λάσπη χιονιού ή πάγος, ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου καταρτίζει και θέτει σε εφαρμογή σχέδιο χιονόπτωσης. Στο πλαίσιο του σχεδίου χιονόπτωσης, ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου:

1. μεριμνά για τη χρήση υλικών για την αφαίρεση ή την πρόληψη του σχηματισμού πάγου και παγετού ή για τη βελτίωση των χαρακτηριστικών τριβής της επιφάνειας των διαδρόμων·

2. διασφαλίζει, στον βαθμό που είναι ευλόγως και πρακτικώς εφικτό, την αφαίρεση του χιονιού, της λάσπης χιονιού ή του πάγου από τους χρησιμοποιούμενους διαδρόμους και άλλα τμήματα της περιοχής κινήσεων που πρόκειται να χρησιμοποιούνται για τη λειτουργία αεροσκαφών.

β) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου παρέχει προς δημοσίευση στο AIP πληροφορίες σχετικά με τα ακόλουθα:

1. τη διαθεσιμότητα εξοπλισμού για την αφαίρεση του χιονιού και τις εργασίες ελέγχου πάγου και χιονιού,

2. την κατάσταση έγκρισης, εφόσον ισχύει, αναφορικά με τη χρήση των ειδικά προετοιμασμένων για τον χειμώνα διαδρόμων,

3. το είδος των υλικών που χρησιμοποιούνται στην περιοχή κινήσεων για την επεξεργασία της περιοχής κινήσεων επιφανείας.»·

ιη) παρεμβάλλονται οι ακόλουθες ADR.OPS.B.036 και ADR.OPS.B.037:

«**ADR.OPS.B.036 Λειτουργίες σε ειδικά προετοιμασμένους για τον χειμώνα διαδρόμους**

α) Φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου μπορεί, κατόπιν έγκρισης της αρμόδιας αρχής, να ορίσει και να εφαρμόζει διαδικασίες για τις λειτουργίες αεροσκαφών σε ειδικά προετοιμασμένους για τον χειμώνα διαδρόμους, σε περίπτωση που το είδος επικαθίσεων είναι συμπαγές χιόνι ή πάγος. Οι ειδικά προετοιμασμένοι για τον χειμώνα διάδρομοι μπορούν να συνδυάζονται με τον πρωτεύοντα RWYCC 4· ωστόσο, εάν η επεξεργασία δεν δικαιολογεί RWYCC 4, εφαρμόζεται η συνήθης διαδικασία σύμφωνα με την ADR.OPS.B.037.

β) Για τη λήψη εκ των προτέρων έγκρισης από την αρμόδια αρχή, ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου:

1. ορίζει διαδικασίες που περιλαμβάνουν τα ακόλουθα:

i) το είδος του εξοπλισμού ή το είδος, την ποιότητα και την ποσότητα του υλικού, ή και τα δύο, που χρησιμοποιούνται για τη βελτίωση της κατάστασης της επιφάνειας διαδρόμου και τη μέθοδο εφαρμογής·

ii) την παρακολούθηση των μετεωρολογικών παραμέτρων,

iii) τη διαχείριση χαλαρών επικαθίσεων,

iv) την αξιολόγηση των επιτευχθέντων αποτελεσμάτων·

2. λαμβάνει από τουλάχιστον έναν φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών τα δεδομένα των αεροσκαφών που σχετίζονται με τις επιδόσεις ακινητοποίησης στον διάδρομο με την ειδική επεξεργασία·

3. αναλύει και επεξεργάζεται τα δεδομένα που έλαβε βάσει του σημείου (2), προκειμένου να αποδείξει ότι είναι ικανός να επαναφέρει την κατάσταση του διαδρόμου σύμφωνα με δεδομένο RWYCC·

4. καταρτίζει πρόγραμμα συντήρησης που καλύπτει τόσο την προληπτική όσο και την επισκευαστική συντήρηση του εξοπλισμού που χρησιμοποιείται για την επίτευξη σταθερών επιδόσεων.

γ) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου καταρτίζει και εφαρμόζει πρόγραμμα παρακολούθησης της συνεχούς αποτελεσματικότητας της διαδικασίας. Στο πλαίσιο του προγράμματος χρησιμοποιούνται αναφορές πέδησης από δεδομένα αεροπλάνων οι οποίες συγκρίνονται με τις αναφερόμενες καταστάσεις διαδρόμου.

δ) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου αξιολογεί τις επιδόσεις των χειμερινών λειτουργιών μετά το πέρας της χειμερινής περιόδου προκειμένου να προσδιορίσει κατά πόσον υφίσταται ανάγκη:

1. συμπληρωματικών απαιτήσεων εκπαίδευσης,

2. επικαιροποίησης των διαδικασιών,

3. συμπληρωματικού ή διαφορετικού εξοπλισμού και υλικών.

ADR.OPS.B.037 Αξιολόγηση της κατάστασης επιφανείας διαδρόμου και εκχώρηση κωδικού κατάστασης διαδρόμου

Όποτε στην επιφάνεια διαδρόμου υπάρχουν οι επικαθίσεις που απαριθμούνται στην ADR.OPS.A.060 στοιχεία α) έως ε), ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου:

α) εκχωρεί έναν RWYCC με βάση το είδος και το βάθος της επικάθισης και τη θερμοκρασία της·

β) ελέγχει τον διάδρομο όποτε η κατάσταση της επιφάνειας του διαδρόμου ενδέχεται να έχει αλλάξει λόγω των μετεωρολογικών συνθηκών, αξιολογεί την κατάσταση της επιφάνειας του διαδρόμου και εκχωρεί νέο RWYCC·

γ) χρησιμοποιεί ειδικές εν πτήσει αναφορές για τη διενέργεια επαναξιολόγησης του RWYCC.»·

ιθ) η ADR.OPS.B.080 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«**ADR.OPS.B.080 Σήμανση και φωτισμός οχημάτων και άλλων κινητών αντικειμένων**

α) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου διασφαλίζει ότι τα οχήματα και άλλα κινητά αντικείμενα, πλην των αεροσκαφών, στην περιοχή κινήσεων του αεροδρομίου:

1. φέρουν σήμανση με ευδιάκριτα χρώματα ή φέρουν, σε κατάλληλα σημεία, σε τετράγωνό σχήμα σημαιάκια κατάλληλου μεγέθους και σε χρώματα που δημιουργούν αντίθεση μεταξύ τους·

2. φωτίζονται με χαμηλής έντασης φώτα εμποδίων, το είδος και τα χαρακτηριστικά των οποίων είναι κατάλληλα για τη λειτουργία τους, εφόσον τα οχήματα και το αεροδρόμιο χρησιμοποιούνται τη νύχτα ή σε συνθήκες χαμηλής ορατότητας. Το χρώμα των φώτων που πρέπει να ανάβουν είναι ως ακολούθως:

i) αναλάμπον μπλε για οχήματα που σχετίζονται με έκτακτη ανάγκη ή την προστασία από έκνομες ενέργειες,

ii) αναλάμπον κίτρινο για άλλα οχήματα, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων καθοδήγησης,

iii) σταθερά αναμμένο κόκκινο για αντικείμενα περιορισμένης κινητικότητας.

β) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου μπορεί να εξαιρέσει από την εφαρμογή του στοιχείου α) τον εξοπλισμό επίγειας εξυπηρέτησης αεροσκαφών και τα οχήματα που χρησιμοποιούνται μόνο στους χώρους στάθμευσης.»·

κ) η ADR.OPS.C.005 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«**ADR.OPS.C.005 Συντήρηση — Γενικά**

α) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου καταρτίζει και εφαρμόζει πρόγραμμα συντήρησης, το οποίο περιλαμβάνει προληπτική συντήρηση, εφόσον χρειάζεται, για τη συντήρηση των αναγκαίων για τη λειτουργία του αεροδρομίου εγκαταστάσεων, συστημάτων και εξοπλισμού του αεροδρομίου σε κατάσταση που δεν διακυβεύει την ασφάλεια, την ομαλότητα ή την αποτελεσματικότητα της αεροναυτιλίας. Ο σχεδιασμός και η εφαρμογή του προγράμματος συντήρησης συνάδουν προς τις αρχές του ανθρώπινου παράγοντα.

β) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου διασφαλίζει ότι παρέχονται κατάλληλα και επαρκή μέσα για την αποτελεσματική υλοποίηση του προγράμματος συντήρησης.»·

κα) παρεμβάλλεται η ακόλουθη ADR.OPS.C.007:

«**ADR.OPS.C.007 Συντήρηση οχημάτων**

α) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου:

1. καταρτίζει και εφαρμόζει πρόγραμμα συντήρησης, το οποίο περιλαμβάνει προληπτική συντήρηση και συνάδει προς τις αρχές του ανθρώπινου παράγοντα, για τα οχήματα διάσωσης και πυρόσβεσης, προκειμένου να διασφαλίσει την αποτελεσματικότητα των οχημάτων και του εξοπλισμού τους, καθώς και την τήρηση του καθορισμένου χρόνου αντίδρασης καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος·

2. διασφαλίζει την υλοποίηση του προγράμματος συντήρησης για τα υπόλοιπα οχήματα που χρησιμοποιούνται στην περιοχή κινήσεων ή σε άλλες επιχειρησιακές περιοχές.

β) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου:

1. ορίζει διαδικασίες για την υποστήριξη της υλοποίησης του προγράμματος συντήρησης που αναφέρεται στο στοιχείο α)·

2. διασφαλίζει ότι προβλέπονται κατάλληλα και επαρκή μέσα και εγκαταστάσεις για την αποτελεσματική υλοποίησή του·

3. τηρεί αρχεία συντήρησης για κάθε όχημα.

γ) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου διασφαλίζει ότι οι φορείς που δραστηριοποιούνται ή παρέχουν υπηρεσίες στο αεροδρόμιο:

1. συντηρούν τα οικεία οχήματά που χρησιμοποιούνται στην περιοχή κινήσεων ή σε άλλες επιχειρησιακές περιοχές, σύμφωνα με το ορισθέν πρόγραμμα συντήρησης, συμπεριλαμβανομένης της προληπτικής συντήρησης·

2. τηρεί σχετικά αρχεία συντήρησης.

δ) Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου διασφαλίζει ότι δεν χρησιμοποιούνται οχήματα εκτός λειτουργίας, ακατάλληλα προς χρήση.»·

κβ) οι ADR.OPS.C.010 και ADR.OPS.C.015 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«**ADR.OPS.C.010 Συντήρηση οδοστρωμάτων, άλλων επίγειων επιφανειών και αποστράγγιση**

α) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου επιθεωρεί τις επιφάνειες όλων των περιοχών κινήσεων και τα οδοστρώματα (των διαδρόμων, των τροχοδρόμων και των χώρων στάθμευσης), των παρακείμενων περιοχών και την αποστράγγιση, για να αξιολογεί τακτικά την κατάστασή τους στο πλαίσιο του προγράμματος προληπτικής και επισκευαστικής συντήρησης του αεροδρομίου.

β) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου:

1. συντηρεί τις επιφάνειες όλων των περιοχών κινήσεων αεροσκαφών με στόχο να αποφεύγεται και να αφαιρείται κάθε ξένο σώμα/θραύσμα που θα μπορούσε να προκαλέσει ζημία σε αεροσκάφος ή εμποδίζει τη λειτουργία των συστημάτων αεροσκαφών·

2. συντηρεί την επιφάνεια των διαδρόμων, των τροχοδρόμων και των χώρων στάθμευσης για να αποφεύγεται ο σχηματισμός επιβλαβών ανωμαλιών·

3. συντηρεί τον διάδρομο σε κατάσταση στην οποία παρουσιάζει τα χαρακτηριστικά τριβής της επιφάνειας του διαδρόμου να πληρούν ή να υπερβαίνουν τα ελάχιστα πρότυπα·

4. επιθεωρεί και τεκμηριώνει περιοδικά τα χαρακτηριστικά τριβής της επιφάνειας του διαδρόμου για λόγους συντήρησης. Η συχνότητα των εν λόγω επιθεωρήσεων επαρκεί για τον προσδιορισμό της τάσης των χαρακτηριστικών τριβής της επιφάνειας του διαδρόμου·

5. λαμβάνει διορθωτικά μέτρα συντήρησης προκειμένου να αποτρέπει την υποβάθμιση των χαρακτηριστικών τριβής της επιφάνειας όλου του διαδρόμου ή μέρους του κάτω από τα ελάχιστα πρότυπα μετά τον καθαρισμό του.

ADR.OPS.C.015 Συντήρηση οπτικών βοηθημάτων και ηλεκτρικών συστημάτων

γ) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου καταρτίζει και εφαρμόζει πρόγραμμα προληπτικής και επισκευαστικής συντήρησης προκειμένου να διασφαλίζει τη λειτουργία των ηλεκτρικών συστημάτων και την ηλεκτροδότηση σε όλες τις απαραίτητες εγκαταστάσεις του αεροδρομίου, ώστε να εξασφαλίζεται η ασφάλεια, η ομαλότητα και η αποτελεσματικότητα της αεροναυτιλίας.

δ) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου καταρτίζει και εφαρμόζει πρόγραμμα προληπτικής και επισκευαστικής συντήρησης προκειμένου να διασφαλίζει τη λειτουργία των μεμονωμένων φώτων και την αξιοπιστία των συστημάτων φωτισμού του αεροδρομίου, ώστε να διασφαλίζεται η συνέχεια της καθοδήγησης και ο έλεγχος αεροσκαφών και οχημάτων ως εξής:

1. Για διάδρομο προσέγγισης ακριβείας της κατηγορίας II ή III, σκοπός του συστήματος προληπτικής συντήρησης, κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε χρονικής περιόδου εργασιών της κατηγορίας II ή III, είναι η λειτουργία όλων των φώτων προσέγγισης και διαδρόμου και, σε κάθε περίπτωση, τουλάχιστον:
   i) το 95 % των φώτων να είναι σε λειτουργία σε καθένα εκ των ακόλουθων στοιχείων:
      A) σύστημα φωτισμού προσέγγισης ακριβείας της κατηγορίας II και III, τα εσωτερικά 450 m,
      B) φωτισμός κεντρικού άξονα διαδρόμου,
      Γ) φωτισμός του κατωφλίου διαδρόμου,
      Δ) φωτισμός των άκρων διαδρόμου·
   ii) το 90 % των φώτων της ζώνης επαφής να είναι σε λειτουργίας,
   iii) το 85 % των φώτων να είναι σε λειτουργία στο σύστημα φωτισμού προσέγγισης πέραν των 450 m,
   iv) το 75 % των φώτων του τέλους διαδρόμου να είναι σε λειτουργία.
2. Τα φώτα που ενδεχομένως είναι εκτός λειτουργίας σύμφωνα με το στοιχείο (1) δεν μεταβάλλουν τον βασικό τύπο του συστήματος φωτισμού.
3. Δεν επιτρέπεται κανένα φως εκτός λειτουργίας παρακείμενο σε άλλο φως εκτός λειτουργίας, εκτός εάν πρόκειται για συστοιχία φώτων ή οριζόντια δοκό φωτισμού, όπου επιτρέπονται δύο παρακείμενα φώτα εκτός λειτουργίας.
4. Για φως γραμμής ακινητοποίησης που παρέχεται σε σημείο κράτησης διαδρόμου και χρησιμοποιείται σε συνδυασμό με διάδρομο που προορίζεται για λειτουργίες υπό συνθήκες ορατής εμβέλειας διαδρόμου κάτω των 550 m, σκοπός του συστήματος προληπτικής συντήρησης είναι τα ακόλουθα:
   i) να μην παραμένουν περισσότερα από δύο φώτα εκτός λειτουργίας,
   ii) να μην παραμένουν δύο παρακείμενα φώτα εκτός λειτουργίας, εκτός εάν η απόσταση μεταξύ των φώτων είναι σημαντικά μικρότερη από την απαιτούμενη.
5. Για τροχόδρομο που προορίζεται για χρήση υπό συνθήκες ορατής εμβέλειας διαδρόμου μικρότερης από 550 m, σκοπός του συστήματος προληπτικής συντήρησης είναι να μην υπάρχουν δύο παρακείμενα φώτα κεντρικού άξονα τροχοδρόμου εκτός λειτουργίας.
6. Για διάδρομο προσέγγισης ακριβείας της κατηγορίας I, σκοπός του συστήματος προληπτικής συντήρησης είναι, κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε χρονικής περιόδου λειτουργιών της· κατηγορίας I, όλα τα φώτα προσέγγισης και διαδρόμου να είναι σε λειτουργία και, σε κάθε περίπτωση:
   i) τουλάχιστον το 85 % των φώτων να είναι σε λειτουργία σε καθένα εκ των ακόλουθων στοιχείων:
      A) σύστημα φωτισμού προσέγγισης ακριβείας της κατηγορίας I,
      B) φωτισμός του κατωφλίου διαδρόμου,
      Γ) φωτισμός των άκρων διαδρόμου,
      Δ) φωτισμός του τέλους διαδρόμου,
   ii) δεν επιτρέπονται δύο παρακείμενα φώτα εκτός λειτουργίας, εκτός εάν η απόσταση μεταξύ των φώτων είναι σημαντικά μικρότερη από την απαιτούμενη.

7. Για διάδρομο που προορίζεται για απογείωση υπό συνθήκες ορατής εμβέλειας διαδρόμου μικρότερης από 550 m, σκοπός του συστήματος προληπτικής συντήρησης είναι, κατά τη διάρκεια οποιουδήποτε χρονικού διαστήματος λειτουργιών, όλα τα φώτα του διαδρόμου να είναι σε λειτουργία, καθώς και, σε κάθε περίπτωση:

   i) τουλάχιστον:

      A) το 95 % των φώτων του κεντρικού άξονα διαδρόμου (εφόσον υπάρχουν) και του φωτισμού των άκρων διαδρόμου να είναι σε λειτουργία,

      B) το 75 % των φώτων του τέλους διαδρόμου να είναι σε λειτουργία·

   ii) δεν επιτρέπονται δύο παρακείμενα φώτα εκτός λειτουργίας.

8. Για διάδρομο που προορίζεται για απογείωση υπό συνθήκες ορατής εμβέλειας διαδρόμου 550 m και άνω, σκοπός του συστήματος προληπτικής συντήρησης είναι, κατά τη διάρκεια οποιουδήποτε χρονικού διαστήματος λειτουργιών, όλα τα φώτα του διαδρόμου να είναι σε λειτουργία, καθώς και, σε κάθε περίπτωση:

   i) τουλάχιστον το 85 % των φώτων των άκρων διαδρόμου και των φώτων του τέλους διαδρόμου να είναι σε λειτουργία,

   ii) δεν επιτρέπονται δύο παρακείμενα φώτα εκτός λειτουργίας.

9. Για διάδρομο που διαθέτει συστήματα ενδεικτών κλίσης εξ όψεως προσέγγισης, σκοπός του συστήματος προληπτικής προσέγγισης είναι, κατά τη διάρκεια οποιουδήποτε χρονικού διαστήματος λειτουργιών, όλες οι μονάδες να είναι σε λειτουργία. Μια μονάδα θεωρείται ότι είναι εκτός λειτουργίας εάν ο αριθμός των φώτων εκτός λειτουργίας δεν επιτρέπει στη μονάδα να παρέχει την προβλεπόμενη καθοδήγηση στο αεροσκάφος.

ε) Για τους σκοπούς του στοιχείου β), ένα φως θεωρείται εκτός λειτουργίας στις ακόλουθες περιπτώσεις:

1. η μέση ένταση της βασικής δέσμης φωτός είναι μικρότερη κατά 50 % της καθορισμένης τιμής στις προδιαγραφές πιστοποίησης που έχει εκδώσει ο Οργανισμός. Για μονάδες φωτισμού στις οποίες η σχεδιασθείσα μέση τιμή της βασικής δέσμης φωτός υπερβαίνει την τιμή που καθορίζεται στις προδιαγραφές πιστοποίησης που έχει εκδώσει ο Οργανισμός, η τιμή 50 % αφορά την εν λόγω τιμή σχεδιασμού,

2. το φίλτρο που σχετίζεται με το φως δεν υπάρχει, έχει υποστεί βλάβη, ή το φως δεν παράγει την ορθή έγχρωμη δέσμη φωτός.

στ) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου καταρτίζει και εφαρμόζει πρόγραμμα προληπτικής και επισκευαστικής συντήρησης προκειμένου να διασφαλίζει τη λειτουργία και την αξιοπιστία του συστήματος σημάνσεων και σημάτων του αεροδρομίου, ώστε να διασφαλίζεται η συνέχεια της καθοδήγησης, καθώς και τον έλεγχο των αεροσκαφών και των οχημάτων.

ζ) Όταν εκτελούνται διαδικασίες χαμηλής ορατότητας στο αεροδρόμιο, δεν εκτελούνται έργα ή δραστηριότητες συντήρησης κοντά στα ηλεκτρικά συστήματα του αεροδρομίου.

η) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου εξασφαλίζει ότι:

1) τα προγράμματα προληπτικής συντήρησης που αναφέρονται στα στοιχεία α), β) και δ) περιλαμβάνουν κατάλληλες επιθεωρήσεις και ελέγχους των μεμονωμένων στοιχείων κάθε συστήματος, καθώς και του ίδιου του συστήματος, που διενεργούνται σύμφωνα με τις ορισθείσες διαδικασίες και ανά καθορισμένα χρονικά διαστήματα, ανάλογα με τη λειτουργία και το σύστημα που προορίζονται·

2) λαμβάνονται τα κατάλληλα διορθωτικά μέτρα για την αποκατάσταση τυχόν διαπιστωθέντων ελαττωμάτων.

θ) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου τηρεί αρχεία των σχετικών δραστηριοτήτων συντήρησης.».