II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2015/2338 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 11ης Δεκεμβρίου 2015

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 όσον αφορά τις απαιτήσεις για συσκευές καταγραφής στοιχείων πτήσης, υποβρύχιες συσκευές εντοπισμού και συστήματα ιχνηλάτησης αεροσκαφών

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

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

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η λειτουργία των αεροσκαφών πρέπει να πληροί τις βασικές απαιτήσεις που προβλέπονται στο παράρτημα IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008. Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008, η Επιτροπή πρέπει να εκδώσει τους αναγκαίους εκτελεστικούς κανόνες για τη θέσπιση των όρων ασφαλούς λειτουργίας των αεροσκαφών.

(2) Σκοπός του καταγραφέα συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης (CVR) είναι η υποστήριξη της διερεύνησης ασφάλειας που διενεργεί η αρχή διερεύνησης ασφαλείας σε περίπτωση ατυχήματος ή συμβάντος. Σχετικές διασφαλίσεις για την προστασία του CVR από δημοσιοποίηση, σε περίπτωση που έχει κινηθεί διαδικασία διερεύνησης, ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([2]). Με την καθιέρωση της διαχείρισης της ασφάλειας, αναγνωρίζεται ότι ο CVR ενδέχεται να χρησιμοποιηθεί εκτός του πλαισίου της διερεύνησης ασφάλειας για να διατηρηθεί ή να βελτιωθεί η ασφάλεια. Συνεπώς, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 ([3]) της Επιτροπής πρέπει να τροποποιηθεί για να καταστούν αυστηρότεροι οι όροι, ώστε να αποτραπούν αποτελεσματικά η ανάρμοστη χρήση και δημοσιοποίηση των καταγραφών CVR.

(3) Με στόχο να βελτιωθούν εν γένει οι επιδόσεις των συσκευών καταγραφής δεδομένων πτήσης και να διευκολυνθεί η ανάκτηση αεροσκάφους και των συσκευών καταγραφής δεδομένων πτήσης μετά από ατύχημα επάνω από ύδατα, ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) επέφερε διάφορες βελτιώσεις της ασφάλειας στην απαίτηση που ισχύει επί του παρόντος. Στις εν λόγω βελτιώσεις ασφαλείας περιλαμβάνεται η κατάργηση παρωχημένων τεχνολογιών καταγραφής δεδομένων όπως η μαγνητική ταινία ή το μαγνητικό καλώδιο, η παράταση της ελάχιστης διάρκειας καταγραφής του CVR, καθώς και η παράταση του χρόνου μετάδοσης της υποβρύχιας συσκευής εντοπισμού και ο εξοπλισμός με υποβρύχια συσκευή εντοπισμού μεγάλης εμβέλειας ιχνηλάτησης αεροπλάνων που εκτελούν πτήσεις μεγάλων αποστάσεων επάνω από ύδατα. Συνεπώς, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να αντικατοπτρίζονται οι προαναφερόμενες βελτιώσεις ασφάλειας.

(4) Είναι αναγκαίο να ληφθούν υπόψη η εξαφάνιση της πτήσης MH370 στις 8 Μαρτίου 2014 και οι συστάσεις που διατυπώθηκαν κατά τη διεπιστημονική συνεδρίαση του ΔΟΠΑ στις 12 και 13 Μαΐου 2014 με αντικείμενο την παγκόσμια ιχνηλάτηση. Η θέση των αεροσκαφών δημοσίων μεταφορών πρέπει να είναι γνωστή ανά πάσα στιγμή, ακόμη και σε απομακρυσμένη τοποθεσία, ώστε να διευκολύνεται ο εντοπισμός του αεροσκάφους σε περίπτωση μη φυσιολογικής συμπεριφοράς, ατυχήματος ή έκτακτης ανάγκης. Όποτε είναι δυνατόν, τα επί του αεροσκάφους μέσα ιχνηλάτησης πρέπει να είναι ανθεκτικά στην απώλεια κανονικής ηλεκτρικής ισχύος του αεροσκάφους και να μην

([1]) ΕΕ L 79 της 13.3.2008, σ. 1.

([2]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Οκτωβρίου 2010, σχετικά με τη διερεύνηση και την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων στην πολιτική αεροπορία και την κατάργηση της οδηγίας 94/56/ΕΚ (ΕΕ L 295 της 12.11.2010, σ. 35).

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

επιδέχονται κανέναν χειρισμό με τον οποίο να τίθενται εκτός λειτουργίας κατά τη διάρκεια της πτήσης. Συνεπώς, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να περιλαμβάνει πρόσθετες απαιτήσεις που σχετιζόμενες με τα μέσα εντοπισμού αεροσκαφών παγκοσμίως, ακόμη και σε ωκεανούς και απομακρυσμένες περιοχές.

(5) Σύμφωνα με την πρόταση της επιτροπής καταγραφέα στοιχείων πτήσης (FLIRECP) του ΔΟΠΑ, όσον αφορά τον εξοπλισμό των μεγάλων αεροπλάνων με CVR παρατεταμένης διάρκειας καταγραφής, πρέπει να προβλεφθεί η τοποθέτηση CVR με διάρκεια καταγραφής 25 ωρών στα αεροσκάφη μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης άνω των 27 000 kg που θα κατασκευάζονται μετά την 1η Ιανουαρίου 2021.

(6) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό ανταποκρίνονται στις 13 συστάσεις ασφαλείας των αρχών διερεύνησης ασφαλείας ([1]), με σκοπό να βελτιωθεί η ασφάλεια με την ευκολότερη ανάκτηση πληροφοριών κατά τις διερευνήσεις ασφαλείας της ευρωπαϊκής πολιτικής αεροπορίας και τη βελτίωση των επιδόσεων και του χειρισμού του καταγραφέα στοιχείων πτήσης, καθώς και ο εντοπισμός αεροσκάφους μετά από ατύχημα επάνω από ύδατα.

(7) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό βασίζονται στη γνωμοδότηση αριθ. 01/2014 ([2]) που εξέδωσε ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 2 στοιχείο β) και το άρθρο 19 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

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

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Το παράρτημα I (Ορισμοί), το παράρτημα IV (Μέρος-CAT), το παράρτημα VI (Μέρος-NCC) και το παράρτημα VIII (Μέρος-SPO) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

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

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

Βρυξέλλες, 11 Δεκεμβρίου 2015.

Για την Επιτροπή
Ο Πρόεδρος
Jean-Claude JUNCKER

([1]) Παραπομπές του EASA στις 13 συστάσεις για την ασφάλεια: CAND-1999-002 (McDonnell Douglas MD11, HB-IWF, 02/09/1998), GREC-2006-045 (B737 of Helios, 5B-DBY, 14/08/2005), NORW-2006-013 (ATR42, OY-JRJ 31/01/2005), NETH-2011-015 (Boeing 737, PH-BDP, 10/02/2010), UNKG-2012-013 (Boeing 767, G OOBK, 03/10/2010), FRAN-2012-025 (Airbus 340, F-GLZU, 22/07/2011), FINL-2012-003 (Airbus A330, OH-LTO,11/12/2010), FRAN-2009-016, FRAN-2009-017, FRAN-2009-018, FRAN-2011-017 και FRAN-2011-018 (Airbus A330, F-GZCP, 01/06/2009), UNKG-2008-020 (ATR42, EI-SLD, 18/01/2007).

([2]) Γνώμη 01/2014 του EASA, της 5ης Μαΐου 2014, όσον αφορά την τροποποίηση των απαιτήσεων για συσκευές καταγραφής δεδομένων πτήσης και υποβρύχιες συσκευές εντοπισμού.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

1. Στο παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 παρεμβάλλονται τα ακόλουθα σημεία:

«8α. "Ιχνηλάτηση αεροσκάφους", διαδικασία από εδάφους με την οποία διατηρείται και επικαιροποιείται, σε τυποποιημένα χρονικά διαστήματα, αρχείο της θέσης σε τέσσερις διαστάσεις ιπτάμενου αεροσκάφους.

8β. "Σύστημα ιχνηλάτησης αεροσκάφους", σύστημα που στηρίζεται στην ιχνηλάτηση αεροσκάφους προκειμένου να διαπιστωθεί μη φυσιολογική πτητική συμπεριφορά και να σημανθεί συναγερμός.».

2. Το παράρτημα IV του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 τροποποιείται ως εξής:

α) Στην παράγραφο CAT.GEN.MPA.105 στοιχείο α), το σημείο 10 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«10) μεριμνά ώστε:

i) οι συσκευές καταγραφής στοιχείων πτήσης να μην ανενεργές ούτε να τίθενται εκτός λειτουργίας κατά τη διάρκεια της πτήσης·

ii) σε περίπτωση περιστατικού πλην ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος που αναφέρεται σύμφωνα με την ORO.GEN.160(α), οι καταχωρίσεις καταγραφέα στοιχείων πτήσης να μη διαγράφονται σκοπίμως· και

iii) σε περίπτωση ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος, ή εάν η αρχή διερεύνησης επιβάλλει τη διατήρηση των καταχωρίσεων των συσκευών καταγραφής δεδομένων πτήσης:

Α) οι καταχωρίσεις καταγραφέα στοιχείων πτήσης να μη διαγράφονται σκοπίμως·

Β) οι καταγραφείς στοιχείων πτήσης να απενεργοποιούνται αμέσως μετά την ολοκλήρωση της πτήσης· και

Γ) να λαμβάνονται προληπτικά μέτρα για τη διατήρηση των καταχωρίσεων των συσκευών καταγραφής δεδομένων πτήσης πριν από την αναχώρηση από τον θάλαμο πληρώματος πτήσης.».

β) Η παράγραφος CAT.GEN.MPA.195 τροποποιείται ως εξής:

i) Ο τίτλος αντικαθίσταται από τον ακόλουθο:

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

ii) Το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

iii) Το στοιχείο στ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

1. Εξαιρουμένης της διασφάλισης της λειτουργικής ετοιμότητας του CVR, οι καταχωρίσεις του CVR δεν δημοσιοποιούνται ούτε χρησιμοποιούνται, εκτός εάν:

i) διενεργείται διαδικασία χειρισμού των καταχωρίσεων του CVR και της μεταγραφής τους·

ii) συναινέσουν εκ των προτέρων όλα τα μέλη του πληρώματος και του προσωπικού συντήρησης· και

iii) χρησιμοποιούνται μόνον για τη διατήρηση ή τη βελτίωση της ασφάλειας.

1α. Όταν επιθεωρείται καταχώριση του CVR για να διασφαλισθεί η λειτουργική του ετοιμότητα, ο φορέας εκμετάλλευσης μεριμνά για την προστασία της προσωπικών δεδομένων των καταγραφών του CVR και η καταγραφή δεν δημοσιοποιείται ούτε χρησιμοποιείται για σκοπούς άλλους από τη διασφάλιση της λειτουργικής ετοιμότητας του CVR.

2. Οι καταχωρίσεις του καταγραφέα στοιχείων πτήσης ή οι καταχωρίσεις της ζεύξης δεδομένων χρησιμοποιούνται μόνο για σκοπούς άλλους από τη διερεύνηση ατυχήματος ή περιστατικού, για το οποίο υφίσταται υποχρέωση αναφοράς, όταν τα εν λόγω αρχεία:

i) χρησιμοποιούνται από τον φορέα εκμετάλλευσης μόνο για σκοπούς αξιοπλοΐας ή συντήρησης· ή

ii) είναι αποχαρακτηρισμένα· ή

iii) δημοσιοποιούνται μέσω ασφαλών διαδικασιών.

(*) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Οκτωβρίου 2010, σχετικά με τη διερεύνηση και την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων στην πολιτική αεροπορία και την κατάργηση της οδηγίας 94/56/ΕΚ (ΕΕ L 295 της 12.11.2010, σ. 35).».

γ) Παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος CAT.GEN.MPA.205:

«**CAT.GEN.MPA.205 Σύστημα ιχνηλάτησης αεροσκαφών — Αεροπλάνα**

α) Μέχρι τις 16 Δεκεμβρίου 2018 ο φορέας εκμετάλλευσης καθιερώνει και διατηρεί, ως μέρος του συστήματος για την άσκηση επιχειρησιακού ελέγχου των πτήσεων, ένα σύστημα ιχνηλάτησης αεροσκαφών, το οποίο περιλαμβάνει τις πτήσεις που είναι επιλέξιμες για το β) όταν πραγματοποιούνται με τα ακόλουθα αεροπλάνα:

1. αεροπλάνα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης (MCTOM) άνω των 27 000 kg, με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση (MOPSC) άνω των 19, των οποίων το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας (CofA) εκδόθηκε για πρώτη φορά πριν τις 16 Δεκεμβρίου 2018, που είναι εξοπλισμένα με ικανότητα παροχής θέσης πρόσθετης του δευτερεύοντος αναμεταδότη ραντάρ επιτήρησης·

2. όλα τα αεροπλάνα με MCTOM άνω των 27 000 kg, με MOPSC άνω των 19, για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό CofA στις 16 Δεκεμβρίου 2018 ή αργότερα· και

3. όλα τα αεροπλάνα με MCTOM άνω των 45 500 kg, για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό CofA στις 16 Δεκεμβρίου 2018 ή αργότερα·

β) Οι πτήσεις παρακολουθούνται από τον φορέα εκμετάλλευσης από την απογείωση έως την προσγείωση, εκτός από τις περιπτώσεις όπου η προγραμματισμένη διαδρομή και οι προγραμματισμένες παρεκκλίσεις από αυτήν εντάσσονται πλήρως σε τμήματα του εναέριου χώρου όπου:

1. παρέχεται κανονικά υπηρεσία επιτήρησης ATS που υποστηρίζεται από συστήματα επιτήρησης ATC για τον εντοπισμό του αεροσκάφους σε χρονικά διαστήματα με επαρκή διάρκεια· και

2. ο φορέας εκμετάλλευσης έχει υποβάλει στους αρμόδιους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας τα απαραίτητα στοιχεία επικοινωνίας.».

δ) Παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος CAT.GEN.MPA.210:

«**CAT.GEN.MPA. 210 Θέση αεροσκάφους που βρίσκεται σε κίνδυνο — Αεροπλάνα**

Τα ακόλουθα αεροπλάνα είναι εξοπλισμένα με ισχυρά και αυτόματα μέσα ώστε να προσδιορίζεται με ακρίβεια, όταν το αεροπλάνο είναι υποστεί σοβαρή ζημία μετά από ατύχημα, η θέση του σημείου τέλους της πτήσης:

1. όλα τα αεροπλάνα με MCTOM άνω των 27 000 kg, με MOPSC άνω των 19, για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό CofA την 1η Ιανουαρίου 2021 ή αργότερα· και

2. όλα τα αεροπλάνα με MCTOM άνω των 45 000 kg, των οποίων το ατομικό CofA εκδόθηκε για πρώτη φορά την 1η Ιανουαρίου 2021 ή αργότερα.».

ε) Στην παράγραφο CAT.IDE.A.185, τα στοιχεία β) έως η) αντικαθίστανται από τα ακόλουθα:

«β) Μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2018, ο CVR έχει την ικανότητα να διατηρεί τα δεδομένα που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον:

1. των προηγούμενων 2 ωρών στην περίπτωση των αεροπλάνων που αναφέρονται στο στοιχείο α) σημείο 1, όταν το ατομικό τους πιστοποιητικό αξιοπλοΐας εκδόθηκε την 1η Απριλίου 1998 ή αργότερα·

2. των προηγούμενων 30 λεπτών στην περίπτωση των αεροπλάνων που αναφέρονται στο στοιχείο α) σημείο 1, όταν το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας εκδόθηκε πριν την 1η Απριλίου 1998· ή

3. των προηγούμενων 30 λεπτών, στην περίπτωση των αεροπλάνων που αναφέρονται στο στοιχείο α) σημείο 2.

γ) Το αργότερο μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2019, ο CVR έχει την ικανότητα να διατηρεί τα δεδομένα που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον:

1. των προηγούμενων 25 ωρών για αεροπλάνα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης (MCTOM) άνω των 27 000 kg, των οποίων το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας (CofA) εκδόθηκε για πρώτη φορά την 1η Ιανουαρίου 2021 ή αργότερα· ή

2. των προηγούμενων 2 ωρών σε όλες τις άλλες περιπτώσεις.

δ) Το αργότερο μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2019, ο CVR καταγράφει σε μέσα άλλα εκτός από μαγνητική ταινία ή μαγνητικό καλώδιο.

ε) Ο CVR καταγράφει με αναφορά σε κλίμακα χρόνου:

1. φωνητικές επικοινωνίες που εκπέμπονται από τον θάλαμο πληρώματος πτήσης ή λαμβάνονται στον θάλαμο μέσω ασυρμάτου·

2. φωνητικές επικοινωνίες των μελών του πληρώματος πτήσης με τη χρήση του συστήματος ενδοεπικοινωνίας και του συστήματος αναγγελιών κοινού, εάν είναι εγκατεστημένο·

3. το ακουστικό περιβάλλον του θαλάμου πληρώματος πτήσης, συμπεριλαμβανομένων, χωρίς διακοπή:

i) για τα αεροπλάνα των οποίων το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας εκδόθηκε για πρώτη φορά την 1η Απριλίου 1998 ή αργότερα, τα ηχητικά σήματα που λαμβάνονται από κάθε χρησιμοποιούμενο μικρόφωνο τύπου προβόλου και μικρόφωνο εφαρμοσμένο σε προσωπίδα·

ii) για τα αεροπλάνα που αναφέρονται στο στοιχείο α) σημείο 2 των οποίων το ατομικό CofA εκδόθηκε πριν την 1η Απριλίου 1998, τα ηχητικά σήματα που λαμβάνονται από κάθε χρησιμοποιούμενο μικρόφωνο τύπου προβόλου και μικρόφωνο εφαρμοσμένο σε προσωπίδα, εφόσον είναι πρακτικά δυνατό·

4. ηχητικά ή ακουστικά σήματα για την αναγνώριση των βοηθημάτων αεροναυτιλίας ή προσέγγισης, τα οποία λαμβάνονται από ένα ακουστικό ή μεγάφωνο.

στ) Ο καταγραφέας συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης αρχίζει να καταγράφει πριν το αεροπλάνο κινηθεί με δική του ισχύ και συνεχίζει να καταγράφει έως τον τερματισμό της πτήσης, όταν το αεροπλάνο δεν μπορεί πλέον να κινείται με τη δική του ισχύ. Επιπλέον, στην περίπτωση αεροπλάνων για τα οποία εκδόθηκε ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας την 1η Απριλίου 1998 ή αργότερα, ο καταγραφέας συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης αρχίζει αυτόματα να καταγράφει πριν το αεροπλάνο κινηθεί με δική του ισχύ και συνεχίζει να καταγράφει έως τον τερματισμό της πτήσης, όταν το αεροπλάνο δεν μπορεί πλέον να κινείται με τη δική του ισχύ.

ζ) Επιπλέον του στοιχείου στ), ανάλογα με τη διαθεσιμότητα ηλεκτρικής ισχύος, ο CVR αρχίζει να καταγράφει όσο το δυνατόν ενωρίτερα κατά τη διάρκεια των ελέγχων στον θάλαμο διακυβέρνησης, πριν από την εκκίνηση των κινητήρων κατά την έναρξη της πτήσης έως τους ελέγχους στον θάλαμο διακυβέρνησης αμέσως μετά την κράτηση των κινητήρων στο τέλος της πτήσης, στην περίπτωση:

1. των αεροπλάνων που αναφέρονται στο στοιχείο α) σημείο 1 των οποίων το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας εκδόθηκε την 1η Απριλίου 1998 ή αργότερα· ή

2. των αεροπλάνων που αναφέρονται στο στοιχείο α) σημείο 2.

η) Εάν ο CVR δεν είναι αναπτύξιμος, διαθέτει συσκευή διευκόλυνσης υποβρύχιου εντοπισμού του. Το αργότερο μέχρι τις 16 Ιουνίου 2018 η εν λόγω συσκευή έχει ελάχιστο χρόνο υποβρύχιας μετάδοσης 90 ημερών. Εάν ο CVR είναι αναπτύξιμος, διαθέτει αυτόματο πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης.».

στ) Στην CAT.IDE.A.190, το στοιχείο ε) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ε) Εάν ο CVR δεν είναι αναπτύξιμος, διαθέτει συσκευή διευκόλυνσης υποβρύχιου εντοπισμού του. Το αργότερο μέχρι τις 16 Ιουνίου 2018 η εν λόγω συσκευή έχει ελάχιστο χρόνο υποβρύχιας μετάδοσης 90 ημερών. Εάν ο CVR είναι αναπτύξιμος, διαθέτει αυτόματο πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης.».

ζ) Στην CAT.IDE.A.195, το στοιχείο δ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«δ) Εάν ο CVR δεν είναι αναπτύξιμος, διαθέτει συσκευή διευκόλυνσης υποβρύχιου εντοπισμού του. Το αργότερο μέχρι τις 16 Ιουνίου 2018 η εν λόγω συσκευή έχει ελάχιστο χρόνο υποβρύχιας μετάδοσης 90 ημερών. Εάν ο CVR είναι αναπτύξιμος, διαθέτει αυτόματο πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης.».

η) Η παράγραφος CAT.IDE.A.280 τροποποιείται ως εξής:

i) Το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) Τα αεροπλάνα με MOPSC άνω των 19 θέσεων επιβατών είναι εφοδιασμένα τουλάχιστον με:

1. δύο πομπούς εντοπισμού επείγουσας ανάγκης (ELT), ένας από τους οποίους αυτόματος, ή ένα πομπός εντοπισμού επείγουσας ανάγκης και ένα μέσον εντοπισμού του αεροσκάφους που πληροί την απαίτηση της CAT.GEN.MPA.210, στην περίπτωση αεροπλάνων για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό CofA μετά την 1η Ιουλίου 2008· ή

2. έναν αυτόματο πομπό εντοπισμού επείγουσας ανάγκης ή δύο πομπούς εντοπισμού επείγουσας ανάγκης οποιουδήποτε τύπου, ή ένα μέσον εντοπισμού του αεροσκάφους που πληροί την απαίτηση της CAT.GEN.MPA.210, στην περίπτωση αεροπλάνων για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας την 1η Ιουλίου 2008 ή πριν από την ημερομηνία αυτή.».

ii) το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) Τα αεροπλάνα με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση έως 19 θέσεις επιβατών είναι εφοδιασμένα με τουλάχιστον:

1. έναν αυτόματο πομπό εντοπισμού επείγουσας ανάγκης ή ένα μέσον εντοπισμού του αεροσκάφους που πληροί την απαίτηση της CAT.GEN.MPA.210, στην περίπτωση αεροπλάνων για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας μετά την 1η Ιουλίου 2008· ή

2. έναν πομπό εντοπισμού επείγουσας ανάγκης οποιουδήποτε τύπου, ή ένα μέσον εντοπισμού του αεροσκάφους που πληροί την απαίτηση της CAT.GEN.MPA.210, στην περίπτωση αεροπλάνων για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας την 1η Ιουλίου 2008 ή πριν από την ημερομηνία αυτή.».

θ) Στην CAT.IDE.A.285, παρεμβάλλεται το ακόλουθο στοιχείο:

«στ) Το αργότερο μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2019, τα αεροπλάνα MCTOM άνω των 27 000 kg και με MOPSC άνω των 19 θέσεων και όλα τα αεροπλάνα με MCTOM άνω των 45 500 kg είναι εξοπλισμένα με ασφαλώς στερεωμένη υποβρύχια συσκευή εντοπισμού που λειτουργεί στη συχνότητα 8,8 kHz ± 1 kHz, εκτός εάν:

1. το αεροπλάνο ίπταται σε διαδρομές στις οποίες σε κανένα σημείο δεν βρίσκεται σε απόσταση άνω των 180 ναυτικών μιλίων από την ακτή· ή

2. το αεροπλάνο είναι εξοπλισμένο με ισχυρά και αυτόματα μέσα ώστε να προσδιορίζεται με ακρίβεια, όταν το αεροπλάνο έχει υποστεί σοβαρή ζημία μετά από ατύχημα, η θέση του σημείου τέλους της πτήσης.».

ι) Στην παράγραφο CAT.IDE.H.185, τα στοιχεία γ) έως στ) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«γ) Το αργότερο μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2019, ο CVR καταγράφει σε μέσα άλλα εκτός από μαγνητική ταινία ή μαγνητικό καλώδιο.

δ) Ο CVR καταγράφει με αναφορά σε κλίμακα χρόνου:

1. φωνητικές επικοινωνίες που εκπέμπονται από τον θάλαμο πληρώματος πτήσης ή λαμβάνονται στον θάλαμο μέσω ασυρμάτου·

2. φωνητικές επικοινωνίες των μελών του πληρώματος πτήσης με τη χρήση του συστήματος ενδοεπικοινωνίας και του συστήματος αναγγελιών κοινού, εάν είναι εγκατεστημένο·

3. το ακουστικό περιβάλλον του θαλάμου πληρώματος πτήσης, συμπεριλαμβανομένων χωρίς διακοπή:

i) για ελικόπτερα των οποίων το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας εκδόθηκε για πρώτη φορά την 1η Αυγούστου 1999 ή αργότερα, των ηχητικών σημάτων που λαμβάνονται από κάθε μικρόφωνο του πληρώματος·

ii) για ελικόπτερα των οποίων το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας εκδόθηκε για πρώτη φορά πριν την 1η Αυγούστου 1999 ή αργότερα, των ηχητικών σημάτων που λαμβάνονται από κάθε μικρόφωνο του πληρώματος, εφόσον είναι εφικτό·

4. ηχητικά ή ακουστικά σήματα για την αναγνώριση των βοηθημάτων αεροναυτιλίας ή προσέγγισης, τα οποία λαμβάνονται από ένα ακουστικό ή μεγάφωνο.

ε) Ο καταγραφέας συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης αρχίζει να καταγράφει πριν το ελικόπτερο κινηθεί με δική του ισχύ και συνεχίζει να καταγράφει έως τη διακοπή της πτήσης, όταν το ελικόπτερο δεν μπορεί να κινείται με τη δική του ισχύ.

στ) Επιπροσθέτως του στοιχείου ε), για τα ελικόπτερα που αναφέρονται στο στοιχείο α) σημείο 2, των οποίων το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας εκδόθηκε την 1η Αυγούστου 1999 ή μετά:

1. ο CVR αρχίζει αυτόματα να καταγράφει πριν το ελικόπτερο κινηθεί με δική του ισχύ και συνεχίζει να καταγράφει έως τη λήξη της πτήσης, όταν το ελικόπτερο δεν μπορεί να κινείται πλέον με δική του ισχύ· και

2. ανάλογα με τη διαθεσιμότητα ηλεκτρικής ισχύος, ο CVR αρχίζει να καταγράφει όσο το δυνατόν ενωρίτερα κατά τη διάρκεια των ελέγχων στον θάλαμο διακυβέρνησης, πριν από την έναρξη της πτήσης έως τους ελέγχους στον θάλαμο διακυβέρνησης αμέσως μετά την κράτηση των κινητήρων στο τέλος της πτήσης.

ζ) Εάν ο CVR δεν είναι αναπτύξιμος, διαθέτει συσκευή διευκόλυνσης υποβρύχιου εντοπισμού του. Το αργότερο μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2020, η εν λόγω συσκευή έχει ελάχιστο χρόνο υποβρύχιας μετάδοσης 90 ημερών. Εάν ο CVR είναι αναπτύξιμος, διαθέτει αυτόματο πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης.».

ια) Στην παράγραφο CAT.IDE.H.190, το στοιχείο ε) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ε) Εάν ο CVR δεν είναι αναπτύξιμος, διαθέτει συσκευή διευκόλυνσης υποβρύχιου εντοπισμού του. Το αργότερο μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2020, η εν λόγω συσκευή έχει ελάχιστο χρόνο υποβρύχιας μετάδοσης 90 ημερών. Εάν ο CVR είναι αναπτύξιμος, διαθέτει αυτόματο πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης.».

ιβ) Στην CAT.IDE.H.195, το στοιχείο δ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«δ) Εάν ο CVR δεν είναι αναπτύξιμος, διαθέτει συσκευή διευκόλυνσης υποβρύχιου εντοπισμού του. Το αργότερο μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2020, η εν λόγω συσκευή έχει ελάχιστο χρόνο υποβρύχιας μετάδοσης 90 ημερών. Εάν ο CVR είναι αναπτύξιμος, διαθέτει αυτόματο πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης.».

3. Το παράρτημα VI του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 τροποποιείται ως εξής:

α) Στην παράγραφο NCC.GEN.106 στοιχείο α), το σημείο 9) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«9) μεριμνά ώστε:

i) οι συσκευές καταγραφής στοιχείων πτήσης να μην ανενεργές ούτε τίθενται εκτός λειτουργίας κατά τη διάρκεια της πτήσης·

ii) σε περίπτωση περιστατικού πλην ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος που αναφέρεται σύμφωνα με την ORO.GEN.160(α), οι καταχωρίσεις καταγραφέα στοιχείων πτήσης να μην διαγράφονται σκοπίμως· και

iii) σε περίπτωση ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος, ή εάν η αρχή διερεύνησης επιβάλλει τη διατήρηση των καταχωρίσεων των συσκευών καταγραφής δεδομένων πτήσης:

Α) οι καταχωρίσεις καταγραφέα στοιχείων πτήσης να μην διαγράφονται σκοπίμως·

Β) οι καταγραφείς στοιχείων πτήσης να απενεργοποιούνται αμέσως μετά την ολοκλήρωση της πτήσης· και

Γ) να λαμβάνονται προληπτικά μέτρα για τη διατήρηση των καταχωρίσεων των συσκευών καταγραφής δεδομένων πτήσης πριν από την αναχώρηση από τον θάλαμο πληρώματος πτήσης.».

β) Η παράγραφος NCC.GEN.145 τροποποιείται ως εξής:

i) ο τίτλος αντικαθίσταται από τον ακόλουθο:

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

ii) το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

iii) Το στοιχείο στ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«στ) Με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 996/2010:

1. Εξαιρουμένης της διασφάλισης της λειτουργικής ετοιμότητας του CVR, οι καταχωρίσεις του CVR δεν δημοσιοποιούνται ούτε χρησιμοποιούνται, εκτός εάν:

i) διενεργείται διαδικασία χειρισμού των καταχωρίσεων του CVR και της μεταγραφής τους·

ii) συναινέσουν εκ των προτέρων όλα τα μέλη του πληρώματος και του προσωπικού συντήρησης· και

iii) χρησιμοποιούνται μόνον για τη διατήρηση ή τη βελτίωση της ασφάλειας.

1α. Όταν επιθεωρείται καταχώριση του CVR για να διασφαλισθεί η λειτουργική του ετοιμότητα, ο φορέας εκμετάλλευσης μεριμνά για την προστασία της προσωπικών δεδομένων των καταγραφών του CVR και η καταγραφή δεν δημοσιοποιείται ούτε χρησιμοποιείται για σκοπούς άλλους από τη διασφάλιση της λειτουργικής ετοιμότητας του CVR.

2. Οι καταχωρίσεις του καταγραφέα στοιχείων πτήσης ή οι καταχωρίσεις της ζεύξης δεδομένων χρησιμοποιούνται μόνο για σκοπούς άλλους από τη διερεύνηση ατυχήματος ή περιστατικού, για το οποίο υφίσταται υποχρέωση αναφοράς, όταν τα εν λόγω αρχεία:

i) χρησιμοποιούνται από τον φορέα εκμετάλλευσης μόνο για σκοπούς αξιοπλοΐας ή συντήρησης· ή

ii) είναι αποχαρακτηρισμένα· ή

iii) δημοσιοποιούνται μέσω ασφαλών διαδικασιών».

γ) Η παράγραφος NCC.IDE.A.160 τροποποιείται ως εξής:

i) το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) Ο CVR έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον:

1. των προηγούμενων 25 ωρών για αεροπλάνα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης (MCTOM) άνω των 27 000 kg, των οποίων το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας (CofA) εκδόθηκε για πρώτη φορά την 1η Ιανουαρίου 2021 ή μετά· ή

2. των προηγούμενων 2 ωρών σε όλες τις άλλες περιπτώσεις.».

ii) το στοιχείο στ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«στ) Εάν ο CVR δεν είναι αναπτύξιμος, διαθέτει συσκευή διευκόλυνσης υποβρύχιου εντοπισμού του. Το αργότερο μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2020, η εν λόγω συσκευή έχει ελάχιστο χρόνο υποβρύχιας μετάδοσης 90 ημερών. Εάν ο CVR είναι αναπτύξιμος, διαθέτει αυτόματο πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης.».

δ) Στην παράγραφο NCC.IDE.A.165, το στοιχείο ε) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ε) Εάν ο CVR δεν είναι αναπτύξιμος, διαθέτει συσκευή διευκόλυνσης υποβρύχιου εντοπισμού του. Το αργότερο μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2020, η εν λόγω συσκευή έχει ελάχιστο χρόνο υποβρύχιας μετάδοσης 90 ημερών. Εάν ο CVR είναι αναπτύξιμος, διαθέτει αυτόματο πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης.».

ε) Στην παράγραφο NCC.IDE.A.215, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) Τα αεροπλάνα είναι εξοπλισμένα με:

1. ELT οποιουδήποτε τύπου, ή ένα μέσον εντοπισμού του αεροσκάφους που πληροί την απαίτηση του παραρτήματος IV (Μέρος CAT), της CAT.GEN.MPA.210, του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012, στην περίπτωση αεροπλάνων για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό CofA την 1η Ιουλίου 2008 ή πριν από την ημερομηνία αυτή·

2. αυτόματο ELT, ή ένα μέσον εντοπισμού του αεροσκάφους που πληροί την απαίτηση του παραρτήματος IV (Μέρος CAT), της CAT.GEN.MPA.210, του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012, στην περίπτωση αεροπλάνων για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό CofA την 1η Ιουλίου 2008 ή αργότερα·».

στ) Στην παράγραφο NCC.IDE.A.170, το στοιχείο δ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«δ) Εάν ο CVR δεν είναι αναπτύξιμος, διαθέτει συσκευή διευκόλυνσης υποβρύχιου εντοπισμού του. Το αργότερο μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2020, η εν λόγω συσκευή έχει ελάχιστο χρόνο υποβρύχιας μετάδοσης 90 ημερών. Εάν ο CVR είναι αναπτύξιμος, διαθέτει αυτόματο πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης.».

ζ) Στην παράγραφο NCC.IDE.H.160, το στοιχείο στ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«στ) Εάν ο CVR δεν είναι αναπτύξιμος, διαθέτει συσκευή διευκόλυνσης υποβρύχιου εντοπισμού του. Το αργότερο μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2020, η εν λόγω συσκευή έχει ελάχιστο χρόνο υποβρύχιας μετάδοσης 90 ημερών. Εάν ο CVR είναι αναπτύξιμος, διαθέτει αυτόματο πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης.».

η) Στην παράγραφο NCC.IDE.H.165, το στοιχείο ε) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ε) Εάν ο CVR δεν είναι αναπτύξιμος, διαθέτει συσκευή διευκόλυνσης υποβρύχιου εντοπισμού του. Το αργότερο μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2020, η εν λόγω συσκευή έχει ελάχιστο χρόνο υποβρύχιας μετάδοσης 90 ημερών. Εάν ο CVR είναι αναπτύξιμος, διαθέτει αυτόματο πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης.».

θ) Στην παράγραφο NCC.IDE.H.170, το στοιχείο δ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«δ) Εάν ο CVR δεν είναι αναπτύξιμος, διαθέτει συσκευή διευκόλυνσης υποβρύχιου εντοπισμού του. Το αργότερο μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2020, η εν λόγω συσκευή έχει ελάχιστο χρόνο υποβρύχιας μετάδοσης 90 ημερών. Εάν ο CVR είναι αναπτύξιμος, διαθέτει αυτόματο πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης.».

4. Το παράρτημα VIII του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 τροποποιείται ως εξής:

α) Στην παράγραφο SPO.GEN.107 στοιχείο α), το σημείο 9 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«9) μεριμνά ώστε:

i) οι συσκευές καταγραφής στοιχείων πτήσης να μην ανενεργές ούτε τίθενται εκτός λειτουργίας κατά τη διάρκεια της πτήσης·

ii) σε περίπτωση περιστατικού πλην ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος που αναφέρεται σύμφωνα με την ORO.GEN.160(α), οι καταχωρίσεις καταγραφέα στοιχείων πτήσης να μην διαγράφονται σκοπίμως· και

iii) σε περίπτωση ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος, ή εάν η αρχή διερεύνησης επιβάλλει τη διατήρηση των καταχωρίσεων των συσκευών καταγραφής δεδομένων πτήσης:

Α) οι καταχωρίσεις καταγραφέα στοιχείων πτήσης να μην διαγράφονται σκοπίμως·

Β) οι καταγραφείς στοιχείων πτήσης να απενεργοποιούνται αμέσως μετά την ολοκλήρωση της πτήσης· και

Γ) να λαμβάνονται προληπτικά μέτρα για τη διατήρηση των καταχωρίσεων των συσκευών καταγραφής δεδομένων πτήσης πριν από την αναχώρηση από τον θάλαμο πληρώματος πτήσης.».

β) Η παράγραφος SPO.GEN.145 τροποποιείται ως εξής:

i) ο τίτλος αντικαθίσταται από τον ακόλουθο:

«**SPO.GEN.145 Χειρισμός των καταχωρίσεων καταγραφέα στοιχείων πτήσης: διατήρηση, προσκόμιση, προστασία και χρήση — πτητικές λειτουργίες με σύνθετο μηχανοκίνητο αεροσκάφος**»

ii) το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

iii) το στοιχείο στ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«στ) Με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 996/2010 και εξαιρουμένης της διασφάλισης της λειτουργικής ετοιμότητας του CVR, οι καταχωρίσεις του CVR δεν δημοσιοποιούνται ούτε χρησιμοποιούνται, εκτός εάν:

i) διενεργείται διαδικασία χειρισμού των καταχωρίσεων του CVR και της μεταγραφής τους·

ii) όλα τα μέλη του πληρώματος και του προσωπικού συντήρησης έχουν δώσει εκ των προτέρων τη συγκατάθεσή τους· και

iii) χρησιμοποιούνται μόνον για τη διατήρηση ή τη βελτίωση της ασφάλειας.

Όταν επιθεωρείται καταχώριση του CVR για να διασφαλισθεί η λειτουργική του ετοιμότητα, ο φορέας εκμετάλλευσης μεριμνά για την προστασία της προσωπικών δεδομένων των καταγραφών του CVR και η καταγραφή δεν δημοσιοποιείται ούτε χρησιμοποιείται για σκοπούς άλλους από τη διασφάλιση της λειτουργικής ετοιμότητας του CVR.».

γ) Η παράγραφος SPO.IDE.A.140 τροποποιείται ως εξής:

i) Το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) Ο CVR έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον:

1. των προηγούμενων 25 ωρών για αεροπλάνα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης (MCTOM) άνω των 27 000 kg, των οποίων το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας (CofA) εκδόθηκε για πρώτη φορά την 1η Ιανουαρίου 2021 ή αργότερα· ή

2. των προηγούμενων 2 ωρών σε όλες τις άλλες περιπτώσεις.».

ii) Το στοιχείο στ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«στ) Εάν ο CVR δεν είναι αναπτύξιμος, διαθέτει συσκευή διευκόλυνσης υποβρύχιου εντοπισμού του. Το αργότερο μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2020, η εν λόγω συσκευή έχει ελάχιστο χρόνο υποβρύχιας μετάδοσης 90 ημερών. Εάν ο CVR είναι αναπτύξιμος, διαθέτει αυτόματο πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης.».

δ) Στην παράγραφο SPO.IDE.A.145, το στοιχείο ε) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ε) Εάν ο CVR δεν είναι αναπτύξιμος, διαθέτει συσκευή διευκόλυνσης υποβρύχιου εντοπισμού του. Το αργότερο μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2020, η εν λόγω συσκευή έχει ελάχιστο χρόνο υποβρύχιας μετάδοσης 90 ημερών. Εάν ο CVR είναι αναπτύξιμος, διαθέτει αυτόματο πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης.».

ε) Στην παράγραφο SPO.IDE.A.150, το στοιχείο δ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«δ) Εάν ο CVR δεν είναι αναπτύξιμος, διαθέτει συσκευή διευκόλυνσης υποβρύχιου εντοπισμού του. Το αργότερο μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2020, η εν λόγω συσκευή έχει ελάχιστο χρόνο υποβρύχιας μετάδοσης 90 ημερών. Εάν ο CVR είναι αναπτύξιμος, διαθέτει αυτόματο πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης.».

στ) Στην παράγραφο SPO.IDE.A.190, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) Τα αεροπλάνα είναι εξοπλισμένα με:

1. ELT οποιουδήποτε τύπου, ή ένα μέσον εντοπισμού του αεροσκάφους που πληροί την απαίτηση του παραρτήματος IV (Μέρος CAT), της CAT.GEN.MPA.210, του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012, στην περίπτωση αεροπλάνων για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό CofA την 1η Ιουλίου 2008 ή πριν από την ημερομηνία αυτή·

2. αυτόματο ELT, ή ένα μέσον εντοπισμού του αεροσκάφους που πληροί την απαίτηση του παραρτήματος IV (Μέρος CAT), της CAT.GEN.MPA.210, του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012, στην περίπτωση αεροπλάνων για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό CofA την 1η Ιουλίου 2008 ή αργότερα· ή

3. ELT (ELT(S)) επιβίωσης ή ατομικό ραδιοσημαντήρα εντοπισμού (PLB) που φέρει μέλος του πληρώματος ή επιβάτης, όταν το αεροπλάνο έχει πιστοποιηθεί για μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση έως έξι θέσεων.»

ζ) Στην παράγραφο SPO.IDE.H.140, το στοιχείο στ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«στ) Εάν ο CVR δεν είναι αναπτύξιμος, διαθέτει συσκευή διευκόλυνσης υποβρύχιου εντοπισμού του. Το αργότερο μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2020, η εν λόγω συσκευή έχει ελάχιστο χρόνο υποβρύχιας μετάδοσης 90 ημερών. Εάν ο CVR είναι αναπτύξιμος, διαθέτει αυτόματο πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης.».

η) Στην παράγραφο SPO.IDE.H.145, το στοιχείο ε) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ε) Εάν ο CVR δεν είναι αναπτύξιμος, διαθέτει συσκευή διευκόλυνσης υποβρύχιου εντοπισμού του. Το αργότερο μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2020, η εν λόγω συσκευή έχει ελάχιστο χρόνο υποβρύχιας μετάδοσης 90 ημερών. Εάν ο CVR είναι αναπτύξιμος, διαθέτει αυτόματο πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης.».

θ) Στην παράγραφο SPO.IDE.H.150, το στοιχείο δ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«δ) Εάν ο CVR δεν είναι αναπτύξιμος, διαθέτει συσκευή διευκόλυνσης υποβρύχιου εντοπισμού του. Το αργότερο μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2020, η εν λόγω συσκευή έχει ελάχιστο χρόνο υποβρύχιας μετάδοσης 90 ημερών. Εάν ο CVR είναι αναπτύξιμος, διαθέτει αυτόματο πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης.».