# ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2023/217 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

**της 1ης Φεβρουαρίου 2023**

**για τη διόρθωση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 όσον αφορά ορισμένες ανακολουθίες στις απαιτήσεις που θεσπίστηκαν με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/1387 και τους κανονισμούς (ΕΕ) 2021/1296 και (ΕΕ) 2021/2237**

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 31,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2021/2237 της Επιτροπής ([2]) τροποποιήθηκε η παράγραφος ORO.FC.146 του παραρτήματος III (Μέρος-ORO) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής ([3]). Στην ORO.FC.146 στοιχείο στ) σημείο 2, η παραπομπή στην ORO.FC.005 στοιχείο β) σημείο 2 πρέπει να αντικατασταθεί από παραπομπή στην ORO.FC.005 στοιχείο β) σημείο 1 που σχετίζεται με τις λειτουργίες αεροπλάνων.

(2) Με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/1387 της Επιτροπής ([4]), τροποποιήθηκαν οι CAT.POL.A.230 και CAT.POL.A.235 του παραρτήματος IV (Μέρος-CAT) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 και εισήχθησαν εσφαλμένες πληροφορίες όσον αφορά την προώθηση αεροπλάνου. Οι απαιτήσεις των CAT.POL.A.230 στοιχείο ε) και CAT.POL.A.235 στοιχείο ε) θα πρέπει να εφαρμόζονται σωρευτικά και όχι διαζευκτικά.

(3) Με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2021/1296 της Επιτροπής ([5]) τροποποιήθηκε η CAT.OP.MPA.150 του παραρτήματος IV (Μέρος-CAT) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012. Εκ παραδρομής, οι τροποποιήσεις αυτές δεν συνοδεύτηκαν από επακόλουθες τροποποιήσεις των CAT.POL.A.215 και CAT.POL.A.415 του εν λόγω παραρτήματος. Ως εκ τούτου, η σχετική νομική παραπομπή είναι εσφαλμένη και το σφάλμα αυτό θα πρέπει να διορθωθεί.

(4) Με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2021/1296 τροποποιήθηκε επίσης η παράγραφος SPO.POL.110 του παραρτήματος VIII (Μέρος-SPO) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012, με την αντικατάσταση των στοιχείων α), β) και γ). Ωστόσο, με την τροποποίηση αυτή διαγράφηκαν επίσης εκ παραδρομής τα πρώην στοιχεία δ) και ε). Ως εκ τούτου, τα πρώην στοιχεία δ) και ε) της SPO.POL.110 θα πρέπει να επανεισαχθούν με ισχύ από την ημερομηνία εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2021/1296, δηλαδή από την 30ή Οκτωβρίου 2022.

(5) Επομένως, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 θα πρέπει να διορθωθεί αναλόγως.

(6) Οι απαιτήσεις που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνες με τη γνώμη της επιτροπής για την εφαρμογή κοινών κανόνων ασφάλειας στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας,

([1]) (ΕΕ L 212 της 22.8.2018, σ. 1).

([2]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2021/2237 της Επιτροπής, της 15ης Δεκεμβρίου 2021, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 όσον αφορά τις απαιτήσεις για πτητικές λειτουργίες παντός καιρού και για εκπαίδευση και έλεγχο του πληρώματος πτήσης (ΕΕ L 450 της 16.12.2021, σ. 21).

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

([4]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/1387 της Επιτροπής, της 1ης Αυγούστου 2019, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 όσον αφορά τις απαιτήσεις για τους υπολογισμούς των επιδόσεων προσγείωσης αεροπλάνου, τα πρότυπα αξιολόγησης των συνθηκών στην επιφάνεια του διαδρόμου, την επικαιροποίηση ορισμένου είδους εξοπλισμού και των απαιτήσεων ασφάλειας αεροσκαφών, καθώς και τις λειτουργίες αεροσκαφών χωρίς την κατοχή έγκρισης πτητικών λειτουργιών μεγάλων αποστάσεων (ΕΕ L 229 της 5.9.2019, σ. 1).

([5]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2021/1296 της Επιτροπής, της 4ης Αυγούστου 2021, σχετικά με την τροποποίηση και τη διόρθωση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 όσον αφορά τις απαιτήσεις για τον σχεδιασμό και τη διαχείριση καυσίμων/ενέργειας και όσον αφορά τις απαιτήσεις για τα υποστηρικτικά προγράμματα, την ψυχολογική αξιολόγηση των πληρωμάτων πτήσης, καθώς και τον έλεγχο ψυχοτρόπων ουσιών (ΕΕ L 282 της 5.8.2021, σ. 5).

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

*Άρθρο 1*

Τα παραρτήματα III (Μέρος-ORO), IV (Μέρος-CAT) και VIII (Μέρος-SPO) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 διορθώνονται 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*.

Το σημείο 3 του παραρτήματος εφαρμόζεται από τις 30 Οκτωβρίου 2022.

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

Βρυξέλλες, 1η Φεβρουαρίου 2023.

*Για την Επιτροπή*
*Η Πρόεδρος*
Ursula VON DER LEYEN

*ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ*

Τα παραρτήματα III, IV και VIII του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 διορθώνονται ως εξής:

1. στην ORO.FC.146 στοιχείο στ) του παραρτήματος III (Μέρος-ORO), το σημείο 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. πτητικές λειτουργίες CAT με αεροπλάνα που πληρούν τα κριτήρια της ORO.FC.005 στοιχείο β) σημείο 1.»·

2. το παράρτημα IV (Μέρος-CAT) διορθώνεται ως εξής:

α) στην CAT.POL.A.215 στοιχείο γ), το σημείο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. η απόρριψη καυσίμων επιτρέπεται εφόσον η εναπομείνασα ποσότητα επαρκεί για την προσέγγιση στο αεροδρόμιο, στο οποίο θεωρείται ότι θα πραγματοποιηθεί η προσγείωση μετά από βλάβη κινητήρα, με τα απαιτούμενα εφεδρικά καύσιμα σύμφωνα με την CAT.OP.MPA.181, κατάλληλη για εναλλακτικό αεροδρόμιο, σε περίπτωση εφαρμογής ασφαλούς διαδικασίας·»·

β) στην CAT.POL.A.230, το στοιχείο ε) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ε) Για την προώθηση αεροπλάνου, το αεροπλάνο:

1. προσγειώνεται με νηνεμία στον πλέον ευνοϊκό διάδρομο· και

2. προσγειώνεται στον διάδρομο που είναι πιθανότερο να χρησιμοποιηθεί, με βάση την πιθανή ταχύτητα και κατεύθυνση του ανέμου, τα χαρακτηριστικά επίγειας εξυπηρέτησης του αεροπλάνου και άλλες συνθήκες όπως βοηθήματα προσγείωσης και το έδαφος.»·

γ) στην CAT.POL.A.235, το στοιχείο ε) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ε) Για την προώθηση αεροπλάνου, το αεροπλάνο:

1. προσγειώνεται με νηνεμία στον πλέον ευνοϊκό διάδρομο· και

2. προσγειώνεται στον διάδρομο που είναι πιθανότερο να χρησιμοποιηθεί, με βάση την πιθανή ταχύτητα και κατεύθυνση του ανέμου, τα χαρακτηριστικά επίγειας εξυπηρέτησης του αεροπλάνου και άλλες συνθήκες όπως βοηθήματα προσγείωσης και το έδαφος.»·

δ) στην CAT.POL.A.415, το στοιχείο ε) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ε) Η απόρριψη καυσίμων επιτρέπεται εφόσον η εναπομείνασα ποσότητα επαρκεί για την προσέγγιση στο αεροδρόμιο, στο οποίο θεωρείται ότι θα πραγματοποιηθεί η προσγείωση μετά από βλάβη κινητήρα, με τα απαιτούμενα εφεδρικά καύσιμα σύμφωνα με την CAT.OP.MPA.181, κατάλληλη για εναλλακτικό αεροδρόμιο, σε περίπτωση εφαρμογής ασφαλούς διαδικασίας.»·

3. στην SPO.POL.110 του παραρτήματος VIII (Μέρος-SPO), προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία δ) και ε):

«δ) Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει τα εξής:

1. η φόρτωση του αεροσκάφους πραγματοποιείται υπό την επίβλεψη ειδικευμένου προσωπικού·

2. η φόρτωση του ωφέλιμου φορτίου πραγματοποιείται σύμφωνα με τα στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν για τον υπολογισμό της μάζας και της ζυγοστάθμισης του αεροσκάφους.

ε) Ο αερομεταφορέας καθορίζει, στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας, τις αρχές και τις μεθόδους που χρησιμοποιούνται στη φόρτωση και στο σύστημα μάζας και ζυγοστάθμισης, οι οποίες πληρούν τις απαιτήσεις των στοιχείων α) έως δ). Το εν λόγω σύστημα καλύπτει όλους τους τύπους των σκοπούμενων πτητικών λειτουργιών.».