



ΕΠΕΞΗΓΗΜΑΤΙΚΗ ΣΗΜΕΙΩΣΗ

ΓΝΩΜΗ ΑΡΙΘ. 03/2012

ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

της 3^{ης} ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 2012

για κανονισμό της Επιτροπής σχετικά την τροποποίηση των εκτελεστικών κανόνων για τις πτητικές λειτουργίες και των εκτελεστικών κανόνων για το ιπτάμενο προσωπικό

Εμπορικές αερομεταφορές με ανεμοπλάνα και αερόστατα

Εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α με αεροπλάνα και ελικόπτερα

Πίνακας περιεχομένων

Σύνοψη.....	3
Εισαγωγή.....	4
I. Γενικά.....	4
II. Πεδίο εφαρμογής της γνώμης	4
III. Διαβούλευση.....	7
IV. Σύμβαση σχετικά με την αρίθμηση των κανόνων	7
CAT (S, B).....	8
I Τροποποιήσεις του κανονισμού για τις πτητικές λειτουργίες	8
II. Τροποποιήσεις του μέρους CAT	8
III. Τροποποιήσεις του μέρους ORO	15
IV. Άλλες παρατηρήσεις.....	16
Εμπορικές αερομεταφορές (από A σε A)	17
I. Πολιτική.....	17
II. Τροποποιήσεις των κανονισμών	20
III. Τροποποιήσεις του μέρους CAT	21
IV. Τροποποιήσεις του μέρους ORO	23
V. Τροποποιήσεις του μέρους ARO.....	25
VI. Τροποποιήσεις του μέρους ORA.....	25
VII. Άλλες παρατηρήσεις.....	26
Παράρτημα 1: Πίνακες παραπομπής των προσαρτημάτων του κανονισμού EU-OPS και της JAR-OPS3	27
Προσάρτημα 1 της 1.005 στοιχείο (α) – λειτουργίες VFR με αεροπλάνα επιδόσεων κατηγορίας B κατά τη διάρκεια της ημέρας.....	27
Προσάρτημα 1 της 3.005 στοιχείο (στ) – πτήσεις VFR με μικρά ελικόπτερα κατά την ημέρα	49
Προσάρτημα 1 της 3.005 στοιχείο ζ) – τοπικές λειτουργίες VFR με ελικόπτερα κατά την ημέρα	61
Παράρτημα 2: κατάλογος ελαφρύνσεων και κανόνων που δεν εφαρμόζονται στις εμπορικές αερομεταφορές (από A σε A).....	67
Μέρος CAT	67
Παράρτημα 3: Χρησιμοποιούμενα ακρώνυμα και συντμήσεις	94

Σύνοψη

Η παρούσα γνώμη περιέχει εκτελεστικούς κανόνες για τις εμπορικές αερομεταφορές (CAT) με ανεμοπλάνα και αερόστατα και τροποποιεί τα ακόλουθα έγγραφα κανόνα:

- Κανονισμός για τις πτητικές λειτουργίες·
- Παράρτημα I – Ορισμοί για τα παραρτήματα II έως VIII·
- Παράρτημα II – μέρος ARO, απαιτήσεις για τις αεροπορικές λειτουργίες που αφορούν τις Αρχές·
- Παράρτημα III – μέρος ORO, απαιτήσεις που αφορούν τους φορείς εκμετάλλευσης για τις πτητικές λειτουργίες που αφορούν εμπορικούς και μη εμπορικούς αερομεταφορείς που εκμεταλλεύονται σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη· και
- Παράρτημα IV - μέρος CAT, τεχνικές απαιτήσεις για τις εμπορικές αερομεταφορές.

Επιπλέον, η παρούσα γνώμη περιέχει εκτελεστικούς κανόνες για τις λειτουργίες εμπορικής αερομεταφοράς (CAT) οι οποίες αρχίζουν και τερματίζονται στο ίδιο αεροδρόμιο ή επιχειρησιακή τοποθεσία. Τροποποιεί τα ακόλουθα έγγραφα κανόνων:

- Κανονισμός για τις πτητικές λειτουργίες:
 - Κανονισμός για τις πτητικές λειτουργίες·
 - Παράρτημα II – μέρος ARO, απαιτήσεις για τις αεροπορικές λειτουργίες που αφορούν τις Αρχές·
 - Παράρτημα III – μέρος ORO, απαιτήσεις που αφορούν τους φορείς εκμετάλλευσης για τις πτητικές λειτουργίες· και
 - Παράρτημα IV - μέρος CAT, τεχνικές απαιτήσεις για τις εμπορικές αερομεταφορές·
- Κανονισμός για το ιπτάμενο προσωπικό:
 - Κανονισμός για το ιπτάμενο προσωπικό· και
 - Παράρτημα VII – μέρος ORA, οργανωτικές απαιτήσεις για ιπτάμενα πληρώματα.

Οι εν λόγω απαιτήσεις αναπτύχθηκαν με γνώμονα τις ακόλουθους αρχές:

- διατήρηση υψηλού επιπέδου ασφάλειας·
- διασφάλιση αναλογικών κανόνων όπου ενδείκνυται·
- εξασφάλιση ευελιξίας και αποτελεσματικότητας για αερομεταφορείς και Αρχές.

Η παρούσα γνώμη είναι αποτέλεσμα διαδικασίας εκτενούς διαβούλευσης με Αρχές, ενώσεις, αερομεταφορείς και εμπειρογνώμονες της αεροπορίας.

Εισαγωγή

I. Γενικά

1. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008¹ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (εφεξής καλούμενος ο «βασικός κανονισμός»), όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1108/2009², θεσπίζει κατάλληλο και γενικό πλαίσιο για τον ορισμό και την εφαρμογή κοινών τεχνικών κανόνων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας.
2. Σκοπός της παρούσας γνώμης είναι να συνδράμει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στη θέσπιση εκτελεστικών κανόνων για τις πτητικές λειτουργίες.
3. Η γνώμη εκδόθηκε με βάση τη διαδικασία που καθορίστηκε από το διοικητικό συμβούλιο του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας της Αεροπορίας (ο Οργανισμός)³, όπως προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 19 του βασικού κανονισμού.

II. Πεδίο εφαρμογής της γνώμης

4. Η παρούσα γνώμη περιέχει εκτελεστικούς κανόνες για εμπορικές αερομεταφορές (CAT) με ανεμοπλάνα και αερόστατα και τροποποιεί τα ακόλουθα έγγραφα κανόνα:
 - Κανονισμός για τις πτητικές λειτουργίες·
 - Παράρτημα I – Ορισμοί για τα παραρτήματα II έως VIII·
 - Παράρτημα II – μέρος ARO, απαιτήσεις για τις αεροπορικές λειτουργίες που αφορούν τις Αρχές·
 - Παράρτημα III – μέρος ORO, απαιτήσεις που αφορούν τους φορείς εκμετάλλευσης για τις πτητικές λειτουργίες που αφορούν εμπορικούς και μη εμπορικούς αερομεταφορείς που εκμεταλλεύονται σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη· και
 - Παράρτημα IV - μέρος CAT, τεχνικές απαιτήσεις για τις εμπορικές αερομεταφορές.

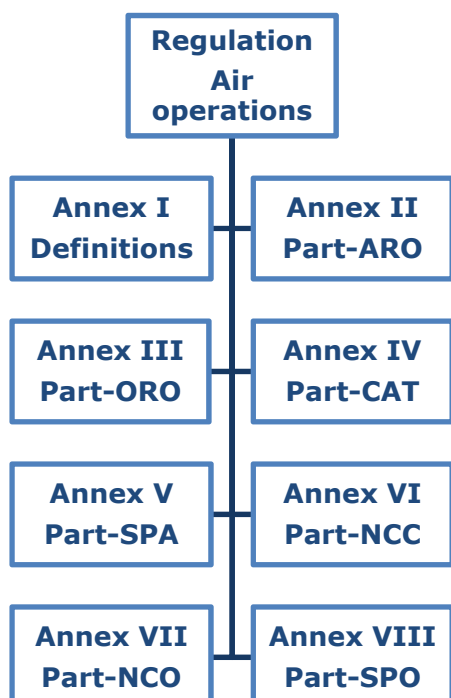
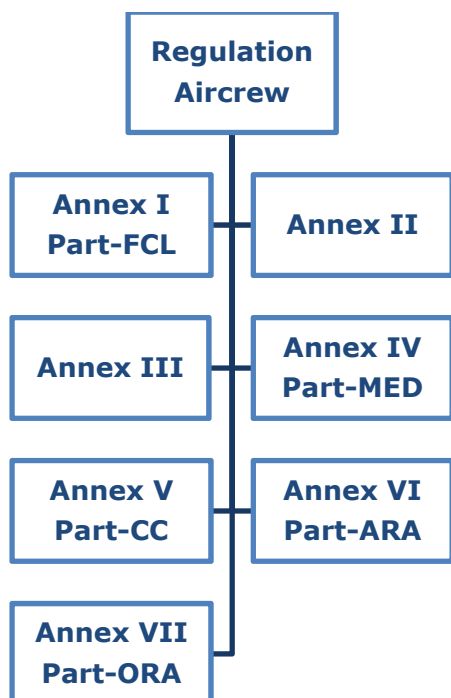
¹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Φεβρουαρίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας της Αεροπορίας, καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ. *ΕΕ L 79 της 19.03.2008, σ. 1-49.*

² Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1108/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008, όσον αφορά τα αεροδρόμια, τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, και για την κατάργηση της οδηγίας 2006/23/ΕΚ. *ΕΕ L 309 της 24.11.2009, σ. 51-70.*

³ Απόφαση του διοικητικού συμβουλίου σχετικά με την εφαρμοστέα από τον Οργανισμό διαδικασία για την έκδοση γνωμοδοτήσεων, πιστοποιήσεων, προδιαγραφών και υλικού καθοδήγησης (διαδικασία θέσπισης κανόνων). EASA MB 08-2007, 13.06.2007.

5. Επιπλέον, η παρούσα γνώμη περιέχει εκτελεστικούς κανόνες για τις λειτουργίες εμπορικής αερομεταφοράς (CAT) οι οποίες αρχίζουν και τερματίζονται στο ίδιο αεροδρόμιο ή επιχειρησιακή τοποθεσία (εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α) και τροποποιεί τα ακόλουθα έγγραφα κανόνα:
- Κανονισμός για τις πτητικές λειτουργίες:
 - Κανονισμός για τις πτητικές λειτουργίες·
 - Παράρτημα II – μέρος ARO, απαιτήσεις για τις αεροπορικές λειτουργίες που αφορούν τις Αρχές·
 - Παράρτημα III – μέρος ORO, απαιτήσεις που αφορούν τους φορείς εκμετάλλευσης για τις πτητικές λειτουργίες· και
 - Παράρτημα IV - μέρος CAT, τεχνικές απαιτήσεις για τις εμπορικές αερομεταφορές·
 - Κανονισμός για το ιπτάμενο προσωπικό:
 - Κανονισμός για το ιπτάμενο προσωπικό· και
 - Παράρτημα VII – μέρος ORA, οργανωτικές απαιτήσεις για ιπτάμενα πληρώματα.
6. Τα έγγραφα της παρούσας γνώμης βασίζονται στην αναθεωρημένη δομή κανόνων, όπως αυτή προτάθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τον Οργανισμό τον Απρίλιο του 2011. Στον ακόλουθο πίνακα παρουσιάζεται ανασκόπηση των παραρτημάτων του κανονισμού για τις πτητικές λειτουργίες και του κανονισμού για το ιπτάμενο προσωπικό⁴.

⁴ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 για το ιπτάμενο προσωπικό όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 290/2012.

Πίνακας 1 Παραρτήματα του κανονισμού για τις πτητικές λειτουργίες⁵**Πίνακας 2: Παραρτήματα του κανονισμού για το ιπτάμενο προσωπικό⁶**

⁵ NCC: μη εμπορικές δραστηριότητες σύνθετων μηχανοκίνητων αεροσκαφών· NCO: μη εμπορικές δραστηριότητες μη σύνθετων μηχανοκίνητων αεροσκαφών· SPO: ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες.

⁶ FCL: αδειοδότηση ιπτάμενου πληρώματος· MED: ιατρικό μέρος, CC: πλήρωμα θαλάμου επιβατών· ARA: απαιτήσεις που αφορούν τις Αρχές για το ιπτάμενο προσωπικό.

III. Διαβούλευση

7. Η παρούσα γνώμη βασίζεται:
- στην ΚΠΤ 2008-22 η οποία περιέχει σχέδια προτάσεων για εκτελεστικούς κανόνες καθώς και για τα σχετικά αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και το υλικό καθοδήγησης αναφορικά με Αρχές και φορείς·
 - στην ΚΠΤ 2009-02 η οποία περιέχει σχέδια προτάσεων για εκτελεστικούς κανόνες καθώς και τα σχετικά αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και το υλικό καθοδήγησης για τις πτητικές λειτουργίες.
8. Η ΚΠΤ 2008-22 δημοσιεύτηκε στον δικτυακό τόπο του EASA (<http://www.easa.europa.eu>) την 31η Οκτωβρίου 2008. Η περίοδος διαβούλευσης έληξε την 28η Μαΐου 2009. Η ΚΠΤ 2009-02 δημοσιεύτηκε στον δικτυακό τόπο του EASA (<http://www.easa.europa.eu>) την 30η Ιανουαρίου 2009. Η περίοδος διαβούλευσης έληξε την 31η Ιουλίου 2009.
9. Τα τροποποιημένα κείμενα κανόνων συζητήθηκαν λεπτομερώς με τις ομάδες αναθεώρησης θέσπισης κανόνων που συστάθηκαν για τις ΚΠΤ 2008-22 και 2009-02.
10. Με βάση εκτενή διαβούλευση με Αρχές, ενώσεις και αερομεταφορείς, ο Οργανισμός δημοσίευσε τα ΕΑΠ για το μέρος AR και το μέρος OR την 4η Οκτωβρίου 2010, το ΕΑΠ OPS I την 25η Νοεμβρίου 2010 και το ΕΑΠ OPS III την 27η Οκτωβρίου 2011. Η περίοδος διατύπωσης αντιδράσεων έληξε την 6η Δεκεμβρίου 2010, την 15^η Φεβρουαρίου 2011 και την 30ή Ιανουαρίου 2012 αντίστοιχα.
11. Ο Οργανισμός συζήτησε το σχέδιο της πρότασης για τις αεροπορικές αερομεταφορές από A σε A με μέλη της Συμβουλευτικής Ομάδας Εθνικών Αρχών (AGNA) σε δύο θεματικές συνεδριάσεις τον Οκτώβριο του 2011 και τον Ιούλιο του 2012.

IV. Σύμβαση σχετικά με την αρίθμηση των κανόνων

12. Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του Οργανισμού σχετικά με τη σύνταξη κανόνων, στους εκτελεστικούς κανόνες εφαρμόστηκε η ακόλουθη σύμβαση αρίθμησης των κανόνων:

<Μέρος>. <τμήμα>. <ενότητα>. <N>

Εξήγηση:

<Μέρος>: υποχρεωτικό - αποτελείται από έως και τέσσερα γράμματα ή ψηφία
 παραδείγματα: ARO, ORO, CAT

<Τμήμα>: υποχρεωτικό - αποτελείται από έως και τέσσερα γράμματα ή ψηφία
 παραδείγματα: GEN, OP, POL, IDE

<Ενότητα>: υποχρεωτικό - αποτελείται από έως και πέντε γράμματα ή ψηφία
 παραδείγματα: MPA, NMPA, A, H, S, B

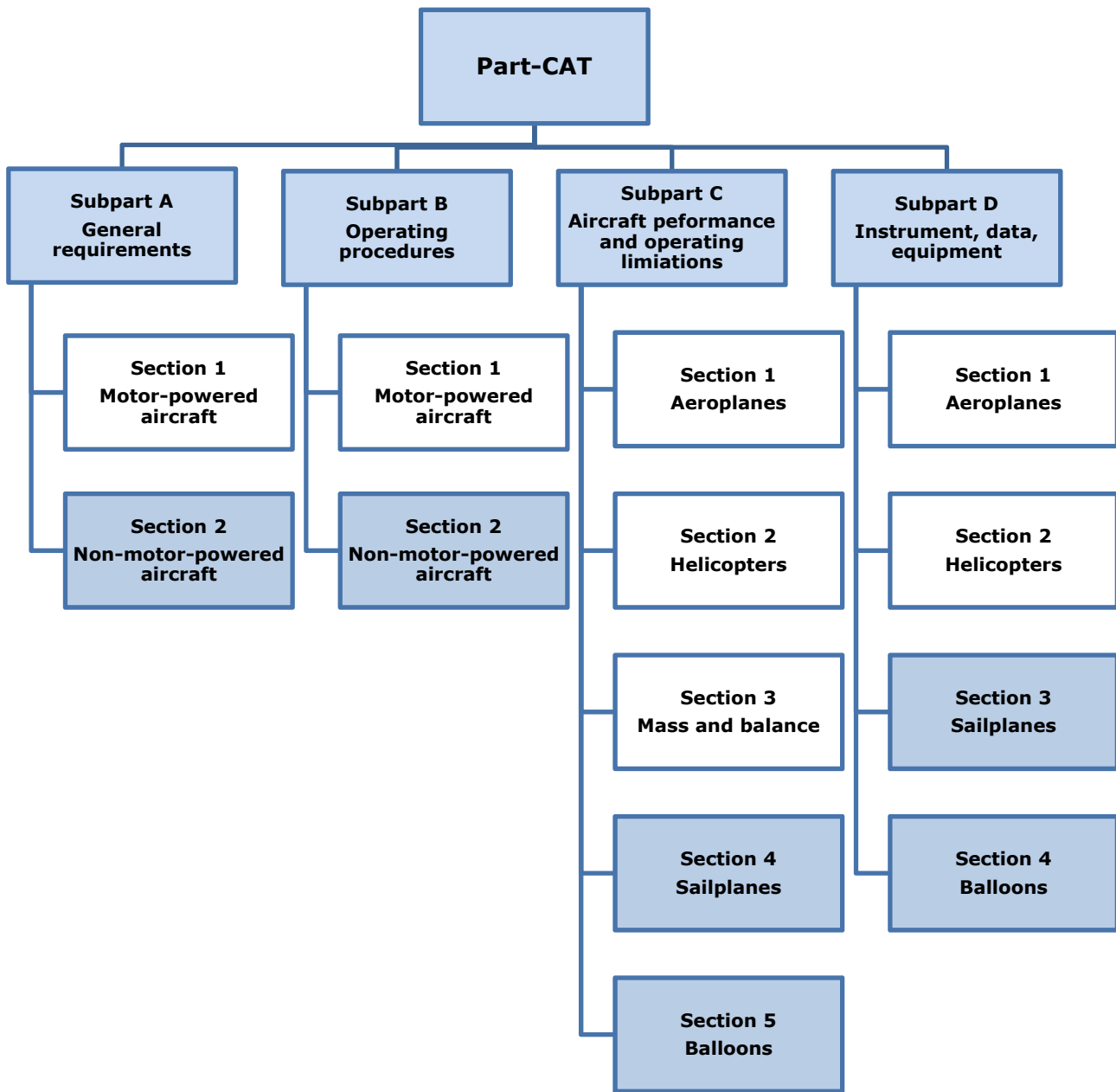
<N>: υποχρεωτικό - αριθμός κανόνα – αποτελείται από τρία ψηφία και αρχίζει από τον αριθμό 100. Οι αριθμοί που ακολουθούν αυξάνονται συνήθως κατά 5.

CAT (S, B)**I Τροποποιήσεις του κανονισμού για τις πτητικές λειτουργίες**

13. Οι τροποποιήσεις του κανονισμού περιλαμβάνουν δύο προσαρμογές ελάσσονος σημασίας για την κάλυψη των εμπορικών αερομεταφορών με αερόστατα και ανεμοπλάνα.
14. Η προσαρμογή του άρθρου 1 καθορίζει την εφαρμογή των κανόνων OPS στις εμπορικές αερομεταφορές με ανεμοπλάνα και αερόστατα. Διασαφηνίζεται επίσης ότι ο κανονισμός δεν εφαρμόζεται σε προσδεδεμένα αερόστατα, αερόπλοια και πτήσεις προσδεδεμένων αερόστατων. Σε κάποιους από τους πολυάριθμους τύπους πτητικής λειτουργίας αερόστατων, τα αερόστατα είναι προσδεδεμένα. Η βασική διαφορά μεταξύ των τριών τύπων πρόσδεσης είναι η ακόλουθη:
 - το «προσδεδεμένο αερόστατο» έχει σχεδιαστεί ειδικά ώστε να είναι διαρκώς αγκυροβολημένο στο έδαφος μέσω συστήματος πρόσδεσης κατά την πτητική λειτουργία·
 - η «προσδεδεμένη πτήση» είναι η προσωρινή πρόσδεση ενός ελεύθερου αερόστατου που βρίσκεται εν πτήση για την εκτέλεση ολόκληρης της πτήσης σε μια τοποθεσία·
 - η «πρόσδεση απογείωσης» είναι η προσωρινή πρόσδεση ενός ελεύθερου αερόστατου για τον σκοπό της έναρξης ελεύθερης πτήσης.
15. Μόνο η πτητική λειτουργία με «πρόσδεση απογείωσης» θα καλύπτεται από αυτόν τον κανονισμό. Το «προσδεδεμένο αερόστατο» και η «προσδεδεμένη πτήση» δεν καλύπτονται από αυτόν τον κανονισμό. Θα εξεταστούν μεταγενέστερα.
16. Σχετικά με τη μετάβαση, προτείνεται τριετής περίοδος αυτοεξαίρεσης. Στην παρούσα πρόταση λαμβάνεται υπόψη ότι σήμερα δεν υπάρχουν εναρμονισμένοι κανόνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις εν λόγω δραστηριότητες.

II. Τροποποιήσεις του μέρους CAT**Πεδίο εφαρμογής**

17. Το μέρος CAT περιέχει τεχνικούς κανόνες για όλες τις εμπορικές αερομεταφορές. Η δομή του μέρους CAT σχεδιάστηκε ώστε να επιτρέπει την προσθήκη, μεταγενέστερα, κανόνων για συγκεκριμένες κατηγορίες αεροσκαφών χωρίς να διακόπτεται η ακολουθία των κανόνων που υπήρχαν ήδη διαθέσιμοι σε προηγούμενο στάδιο. Συνεπώς, οι περισσότεροι κανόνες που είναι εφαρμόσιμοι στις εμπορικές αερομεταφορές με ανεμοπλάνα και αερόστατα βρίσκονται σε νέες ενότητες.
18. Στο διάγραμμα που ακολουθεί παρουσιάζονται με μπλε τα τμήματα και οι ενότητες που εφαρμόζονται στις εμπορικές αερομεταφορές με ανεμοπλάνα και αερόστατα.



19. Οι κανόνες του μέρους CAT (S, B) πρέπει να αναγνωστούν μαζί με:
- τον κανονισμό για τις πτητικές λειτουργίες·
 - το παράρτημα I – ορισμοί για όρους που χρησιμοποιούνται στα παραρτήματα II έως VIII·
 - το παράρτημα II – μέρος ARO, το οποίο περιέχει απαιτήσεις που αφορούν τις Αρχές για τους αερομεταφορείς που εκτελούν εμπορικές αερομεταφορές· και

- το παράρτημα III – μέρος ORO, το οποίο περιέχει απαιτήσεις που αφορούν τους φορείς, όπου κυρίως τα ακόλουθα τμήματα είναι σχετικά: ORO.GEN, ORO.MLR, ORO.AOC και ORO.FC.
- το παράρτημα V - μέρος SPA, το οποίο περιέχει τις απαιτήσεις για δραστηριότητες για τις οποίες απαιτείται ειδική έγκριση και κατ' αρχήν εφαρμόζεται επίσης σε αερομεταφορείς που εκτελούν εμπορικές αερομεταφορές με ανεμοπλάνα και αερόστατα. Ωστόσο, καμία από αυτές τις δραστηριότητες δεν φαίνεται να είναι σχετική με τους αερομεταφορείς που εκτελούν εμπορικές αερομεταφορές με ανεμοπλάνα και αερόστατα.

Ανασκόπηση των αντιδράσεων

20. Ο Οργανισμός έλαβε συνολικά 92 αντιδράσεις από επτά ενδιαφερόμενους.
21. Κάποιες από τις αντιδράσεις αφορούσαν τις εμπορικές αερομεταφορές με ανεμοπλάνα και αερόστατα στο σύνολό τους και πρότειναν οι εν λόγω δραστηριότητες να μην θεωρούνται εμπορικές δραστηριότητες. Οι εν λόγω αντιδράσεις ελήφθησαν υπόψη αλλά δεν έγιναν δεκτές καθώς η παρούσα γνώμη δεν εξετάζει αν μια δραστηριότητα πρέπει να ταξινομείται ως εμπορική ή μη εμπορική. Ο όρος εμπορική δραστηριότητα ορίζεται στο άρθρο 3 του βασικού κανονισμού και δεν είναι δυνατή η μεταβολή του μέσω εκτελεστικού κανόνα χαμηλότερου επιπέδου.
22. Ως προς το τμήμα GEN, οι περισσότερες αντιδράσεις αφορούσαν την παράγραφο CAT.GEN.NMPA.140 «Έγγραφα, εγχειρίδια και πληροφορίες που πρέπει να μεταφέρονται». Στις περισσότερες αντιδράσεις ζητήθηκαν περαιτέρω ελαφρύνσεις καθώς και η ευθυγράμμιση με το μέρος NCO. Οι περισσότερες έγιναν δεκτές.
23. Όσον αφορά το τμήμα OP, τα σχόλια στην πλειοψηφία τους αφορούσαν τις πτητικές λειτουργίες με αερόστατα. Σε πολλά από αυτά επισημάνθηκε η ανάγκη για περαιτέρω αποσαφηνίσεις, οι οποίες παρέχονται στις εξηγήσεις παρακάτω.
24. Επίσης όσον αφορά το τμήμα POL, οι περισσότερες αντιδράσεις αφορούσαν τις απαιτήσεις για τα αερόστατα και τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης για το σύστημα καθορισμού της μάζας. Οι περισσότερες από αυτές τις αντιδράσεις έγιναν δεκτές.
25. Ελήφθησαν περίπου 30 αντιδράσεις για το τμήμα IDE και αφορούσαν, στην πλειοψηφία τους, τα αερόστατα. Ορισμένες αντιδράσεις επικεντρώθηκαν στο σύστημα πρόσδεσης για τον κυβερνήτη σε αερόστατα, εκφράζοντας είτε την υποστήριξη του προτεινόμενου κειμένου είτε την εναντίωση σε αυτό. Σε κάποιες αντιδράσεις ζητήθηκε συμβατότητα με τα άλλα μέρη. Οι παρατηρήσεις επεσήμαναν επίσης την ανάγκη αναθεώρησης της διάταξης για τα διάφορα στοιχεία εξοπλισμού αερόστατων. Ζητήθηκαν αποσαφηνίσεις για τον εξοπλισμό ραδιοεπικοινωνίας των ανεμοπλάνων.

Εξηγήσεις

26. Κατά την κατάρτιση των νέων ενοτήτων, ο Οργανισμός έλεγξε προσεκτικά τη συμβατότητα των προτεινόμενων κανόνων με τα ακόλουθα έγγραφα και προέβη στην ευθυγράμμισή τους στις περιπτώσεις που αυτό ενδεικνυόταν:
- για τους εκτελεστικούς κανόνες που αφορούν τις εμπορικές αερομεταφορές, με την έκδοση του μέρους CAT (A, H), όπως εγκρίθηκε από την επιτροπή του EASA και απεστάλη στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο για έλεγχο· και
 - για εκτελεστικούς κανόνες που αφορούν περισσότερο δραστηριότητες με αεροπλάνα και αερόστατα, με την τελευταία έκδοση του μέρους NCO, όπως συζητήθηκε στην επιτροπή του EASA.
27. Στα κεφάλαια που ακολουθούν περιγράφονται οι τροποποιήσεις που έγιναν σε σχέση με την έκδοση του ΕΑΠ στον βαθμό που αφορούν αλλαγές στο περιεχόμενο των κανόνων και παρέχουν περαιτέρω εξηγήσεις για επιλεγμένους κανόνες.

CAT.GEN.105 Μηχανοκίνητα ανεμόπτερα περιήγησης και ανεμοπλάνα με κινητήρα

28. Σκοπός αυτής της απαίτησης είναι να αποσαφηνιστεί ότι τα ανεμοπλάνα με κινητήρα, με την εξαίρεση των μηχανοκίνητων ανεμόπτερων περιήγησης, πετούν βάσει των κανόνων που ισχύουν για μη μηχανοκίνητα αεροσκάφη και ανεμοπλάνα. Επιπλέον, αυτός ο κανόνας καθορίζει για τα μηχανοκίνητα ανεμόπτερα περιήγησης, τα οποία θεωρούνται υποκατηγορία των ανεμοπλάνων με κινητήρα, τους εφαρμοστέους κανόνες ανάλογα με το αν πετούν ως αεροπλάνα ή ως ανεμοπλάνα.
29. Αυτός ο κανόνας μεταφέρθηκε σε ανώτερο επίπεδο στην ιεραρχία κανόνων και βρίσκεται πριν το κείμενο των ενοτήτων 1 και 2 του τμήματος GEN.

CAT.GEN.NMPA.100 Ευθύνες του κυβερνήτη

30. Αυτός ο κανόνας συνοψίζει τις σημαντικότερες ευθύνες του κυβερνήτη. Οι κανόνες έχουν τροποποιηθεί με επιπλέον απαιτήσεις, αντανακλώντας κάποιους από τους κανόνες που ισχύουν για τα μέλη πληρώματος σε εμπορικές αερομεταφορές με αεροπλάνα και ελικόπτερα. Οι νέες απαιτήσεις αφορούν το πρόγραμμα αναφοράς περιστατικών του αερομεταφορέα, τους περιορισμούς χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και τις απαιτήσεις ανάπαυσης και παρατίθενται οι περιπτώσεις όπου ο κυβερνήτης δεν πρέπει να εκτελεί καθήκοντα σε αεροσκάφος.
31. Παρότι στην κοινότητα των ανεμοπλάνων και των αερόστατων για τον όρο «κυβερνήτης» χρησιμοποιείται συνήθως ο όρος «pilot-in-command» αντί του όρου «commander», ωστόσο, ο Οργανισμός προτείνει τη χρήση του τελευταίου για λόγους συμβατότητας με άλλους κανόνες στα μέρη CAT και ORO.

CAT.GEN.NMPA.105 Ευθύνες των μελών πληρώματος αερόστατου

32. Το μέρος ORO εφαρμόζεται επίσης στις εμπορικές αερομεταφορές με αερόστατα. Αυτό συνεπάγεται ότι η απαίτηση στο τμήμα CC για την ανάθεση υπηρεσίας σε τουλάχιστον ένα μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών για την πτητική λειτουργία αεροσκάφους πιστοποιημένου για άνω των 19 θέσεων επιβατών θα είχε εφαρμογή σε αερόστατα που μεταφέρουν περισσότερους από 19 επιβάτες.
33. Ωστόσο, οι κανόνες στο τμήμα ORO.CC καταρτίστηκαν κυρίως για δραστηριότητες με αεροπλάνα και ελικόπτερα και δεν θεωρήθηκαν κατάλληλες για δραστηριότητες με αερόστατα. Συνεπώς, προτείνεται η εξαίρεση των δραστηριοτήτων με αερόστατα από τις απαιτήσεις για το πλήρωμα θαλάμου επιβατών.
34. Εν τούτοις, θεωρείται ότι ο κυβερνήτης χρειάζεται τη συνδρομή ενός επιπλέον μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών όταν μεταφέρονται περισσότεροι από 19 επιβάτες. Λαμβανομένου αυτού υπόψη, προστέθηκε ένας νέος κανόνας, ο κανόνας CAT.GEN.NMPA.105 «Πρόσθετο μέλος πληρώματος αερόστατου». Βάσει του κανόνα απαιτείται η παρουσία ενός πρόσθετου μέλους θαλάμου επιβατών σε αερόστατα όταν αυτά μεταφέρουν περισσότερους από 19 επιβάτες και καθορίζει τις βασικές ευθύνες αυτού του πρόσθετου μέλους.

CAT.GEN.NMPA.140 Έγγραφα, εγχειρίδια και πληροφορίες που πρέπει να μεταφέρονται

35. Ο συγκεκριμένος κανόνας τροποποιήθηκε βάσει των αντιδράσεων που ελήφθησαν από τους ενδιαφερόμενους και προκειμένου να αποφευχθούν ασυμβατότητες με το τελευταίο διαθέσιμο σχέδιο έκδοσης του μέρους NCO. Ο κανόνας πλέον επιτρέπει τη μεταφορά στο όχημα ανάσυρσης ή την τήρηση στο αεροδρόμιο ή τον χώρο λειτουργίας των εγγράφων, των εγχειριδίων και των πληροφοριών που καθορίζονται στο στοιχείο α), για δραστηριότητες τόσο με ανεμοπλάνα όσο και με αερόστατα, με την προϋπόθεση ότι η πτήση προορίζεται ως πτήση με προέλευση και προορισμό το ίδιο αεροδρόμιο ή ως λειτουργία τοπικής περιοχής.

CAT.GEN.NMPA.150 Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων

36. Οι ενδιαφερόμενοι ζήτησαν τη διαγραφή αυτού του κανόνα, καθώς συνήθως στις εμπορικές αερομεταφορές με ανεμοπλάνα και αερόστατα δεν υπάρχει πρόθεση μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων. Πρέπει να αποσαφηνιστεί ότι αυτή η απαίτηση αφορά τις περιστάσεις υπό τις οποίες μπορεί να είναι δυνατή η μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων χωρίς την κατοχή έγκρισης σύμφωνα με το τμήμα SPA.DG. Αυτό αφορά, για παράδειγμα, αντικείμενα που μεταφέρονται στις αποσκευές των επιβατών τα οποία συνήθως θεωρούνται επικίνδυνα εμπορεύματα. Η παράγραφος αυτή επικαλείται επίσης στην ευαισθητοποίηση του κυβερνήτη για τον εντοπισμό επικίνδυνων εμπορευμάτων που μεταφέρονται ακούσια.

37. Συνεπώς, ο Οργανισμός διατήρησε αυτόν τον κανόνα αλλά τον τροποποίησε στο βαθμό που η μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων δεν επιτρέπεται παρά μόνο όταν δεν υπόκειται στις τεχνικές οδηγίες για την ασφαλή εναέρια μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων (έγγραφο αριθ. 9284-AN/905 της ΔΟΠΑ), σύμφωνα με το μέρος 1 αυτών των οδηγιών, ή όταν μεταφέρονται από επιβάτες ή μέλη πληρώματος ή βρίσκονται σε αποσκευές, σύμφωνα με το μέρος 8 των τεχνικών οδηγιών.
38. Ο όρος «τεχνικές οδηγίες» ορίζεται στο παράρτημα I (όπως δημοσιεύτηκε στη γνώμη 04/2011).

CAT.OP.NMPA.105 Διαδικασίες μείωσης θορύβου - αερόστατα και ανεμοπλάνα με κινητήρα

39. Με βάση τις αντιδράσεις των ενδιαφερόμενων που έγιναν δεκτές, οι διαδικασίες μείωσης θορύβου τροποποιήθηκαν και καθορίζεται ότι ο κανόνας αφορά δραστηριότητες με αερόστατα και ανεμοπλάνα με κινητήρα. Επιπλέον, το κείμενο κατέστη πιο ελαστικό και δεν απευθύνεται στον αερομεταφορέα αλλά στον κυβερνήτη.

CAT.OP.NMPA.110 Εφοδιασμός με καύσιμα ή έρμα και σχεδιασμός - αερόστατα

40. Η συγκεκριμένη απαίτηση τροποποιήθηκε και καθορίζει ότι ο υπολογισμός τεκμηριώνεται σε επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης. Επιπλέον, ο όρος αέριο αφαιρέθηκε, όπως ισχύει και σε άλλους κανόνες, καθώς θεωρείται ότι το αέριο συμπεριλαμβάνεται στον όρο καύσιμα.

CAT.OP.NMPA.115 Μεταφορά ειδικών κατηγοριών επιβατών

41. Με βάση τις αντιδράσεις των ενδιαφερόμενων που έγιναν δεκτές, ο συγκεκριμένος κανόνας κατέστη πιο σύντομος και περιορίστηκε στο στόχο ασφάλειας που ορίζει ότι οι ειδικές κατηγορίες επιβατών πρέπει να μεταφέρονται σύμφωνα με τις διαδικασίες που θεσπίζει ο αερομεταφορέας για τη διασφάλιση της ασφάλειας του αεροσκάφους και των επιβαινόντων.
42. Στο κείμενο του σχετικού αποδεκτού μέσου συμμόρφωσης λαμβάνεται υπόψη ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1107/2006 σχετικά με τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα όταν ταξιδεύουν αεροπορικώς⁷. Ιδιαίτερη προσοχή δόθηκε στο άρθρο 2 στοιχείο α) όπου παρέχεται ορισμός του «ατόμου με αναπηρία» και του «ατόμου με μειωμένη κινητικότητα» το πεδίο εφαρμογής του οποίου είναι ελαφρώς ευρύτερο από τον αντίστοιχο ορισμό του κανονισμού EU-OPS (σχετ. ACJ OPS 1.260 στην ενότητα 2 της JAR-OPS 1) και στις ειδικές ανάγκες για τις εμπορικές αερομεταφορές με αερόστατα.

Πρώην CAT.OP.NMPA.120 Στοιβασία αποσκευών

43. Αυτός ο κανόνας διαγράφηκε γιατί θεωρήθηκε ότι δεν είναι σχετικός με τις εμπορικές αερομεταφορές με ανεμοπλάνα και αερόστατα.

⁷ ΕΕ L 204 της 26.7.2006, σ. 1-9.

CAT.OP.NMPA.135 Ασφάλιση θαλάμου επιβατών και χειριστών - αερόστατα

44. Αυτός ο κανόνας ανασυντάχθηκε ώστε να ληφθούν υπόψη οι δραστηριότητες με αερόστατα.

CAT.OP.NMPA.165 Διαχείριση καυσίμων ή έρματος κατά την πτήση

45. Το κείμενο τροποποιήθηκε ώστε να αποτυπώνει τις ειδικές επιχειρησιακές ανάγκες για τα αερόστατα. Ο κανόνας απευθύνεται στον κυβερνήτη, γεγονός που αποτυπώνει καλύτερα τη φύση των εμπορικών αερομεταφορών με αερόστατο.

CAT.OP.NMPA.170 Χρήση συμπληρωματικού οξυγόνου

46. Το κείμενο διατυπώνει την επιχειρησιακή απαίτηση σχετικά με τις περιπτώσεις όπου χρησιμοποιείται συμπληρωματικό οξυγόνο. Πρέπει να αναγνωσθεί μαζί με τις σχετικές απαιτήσεις για το οξυγόνο των παραγράφων CAT.IDE.S.125 και CAT.IDE.B.125.

CAT.OP.NMPA.185 Επιχειρησιακοί περιορισμοί - ανεμοπλάνα

47. Προστέθηκε ένας νέος κανόνας ώστε να αποσαφηνιστεί ότι τα ανεμοπλάνα πετούν μόνο κατά τη διάρκεια της ημέρας.

CAT.POL.S.110 Επιδόσεις

48. Το πρώην στοιχείο β) σχετικά με τις πτήσεις πάνω από πυκνοκατοικημένες περιοχές πόλεων, κωμοπόλεων ή οικισμών διαγράφηκε γιατί περιλαμβάνεται ήδη στο μέρος SERA 3.1.2.1.

CAT.POL.B.115 Επιδόσεις

49. Το πρώην στοιχείο β) σχετικά με τις πτήσεις πάνω από πυκνοκατοικημένες περιοχές πόλεων, κωμοπόλεων ή οικισμών διαγράφηκε γιατί περιλαμβάνεται ήδη στο μέρος SERA 3.1.2.1.

CAT.IDE.S.140 Εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας

50. Έχει αποσαφηνιστεί ότι ο εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας είναι υποχρεωτικός μόνο όταν απαιτείται βάσει των απαιτήσεων εναέριου χώρου.

CAT.IDE.B.115 Πτήσεις εξ όψεως — όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός

51. Ο τροποποιημένος κανόνας ευθυγραμμίζεται με το κείμενο του μέρους NCO και αποσαφηνίζει υπό ποιες συνθήκες απαιτείται υψόμετρο πίεσης.

CAT.IDE.B.120 Συστήματα πρόσδεσης

52. Ο τροποποιημένος κανόνας καθορίζει ότι συστήματα πρόσδεσης για τον κυβερνήτη απαιτούνται μόνο για αερόστατα με καλάθια με διαμερίσματα.

CAT.IDE.B.135 Πυροσβεστήρες χειρός

53. Ο τροποποιημένος κανόνας παρέχει σύνδεση με τις προδιαγραφές πιστοποίησης 31HB, όπου περιλαμβάνονται οι απαιτήσεις για πυροσβεστήρες χειρός.

CAT.IDE.B.150 Διάφορα στοιχεία εξοπλισμού

54. Ο κανόνας ανασυντάχθηκε σύμφωνα με τις παρατηρήσεις που ελήφθησαν και με τα μέρη NCO/SPO. Πλέον απαιτούνται συγκεκριμένα στοιχεία σύμφωνα με την κατηγορία αερόστατου.

CAT.IDE.B.155 Εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας

55. Αποσαφηνίζεται ότι ο εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας είναι υποχρεωτικός μόνο όταν απαιτείται βάσει των απαιτήσεων εναέριου χώρου.

III. Τροποποιήσεις του μέρους ORO**ORO.AOC**

56. Για αερομεταφορείς που εκτελούν εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α με ανεμοπλάνα και αερόστατα, δεν απαιτείται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 ο διορισμός κατόχου θέσης για διαρκή αξιοπλοΐα. Αυτό δεν είχε αποτυπωθεί επαρκώς στην παράγραφο ORO.AOC.135 και συνεπώς τροποποιήθηκε το στοιχείο α) σημείο 4. Επιπλέον, οι απαιτήσεις που αφορούν τις εγκαταστάσεις που ορίζονται στην παράγραφο ORO.GEN.215 θεωρούνται επαρκείς και συνεπώς οι εν λόγω αερομεταφορείς απαλλάσσονται από τις απαιτήσεις που αφορούν τις εγκαταστάσεις της παραγράφου ORO.AOC.140.

ORO.MLR

57. Θεωρείται ότι η πλήρης δομή ενός εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας όπως απαιτείται από την παράγραφο ORO.MLR.101 δεν είναι σχετική με τις εμπορικές αερομεταφορές με ανεμοπλάνα και αερόστατα. Συνεπώς, προκειμένου να είναι δυνατή η ύπαρξη μεγαλύτερης ευελιξίας διατηρώντας παράλληλα τις γενικές αρχές ενός εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας, οι εμπορικές αερομεταφορές με ανεμοπλάνα και αερόστατα απαλλάχθηκαν από την παράγραφο ORO.MLR.101 και μια απλουστευμένη δομή ενός εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας παρέχεται στο AMC2 στην παράγραφο ORO.MLR.100.

ORO.FC

58. Η γνώμη 04/2011 ήδη περιέχει τα στοιχεία για τις εμπορικές αερομεταφορές με ανεμοπλάνα και αερόστατα. Ως προς τους αερομεταφορείς που εκτελούν εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α, οι αερομεταφορείς που εκτελούν εμπορικές αερομεταφορές με αερόστατα και ανεμοπλάνα πρέπει να ακολουθούν τις κοινές απαιτήσεις της ενότητας Ι που ισχύουν για όλους τους εμπορικούς και μη αερομεταφορείς που εκμεταλλεύονται σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη. Επιπροσθέτως, τους ζητείται να συμμορφώνονται με την απαίτηση για εμπορικές δραστηριότητες πλην των εμπορικών αερομεταφορών της ενότητας 3, ορίζοντας ετήσιο περιοδικό έλεγχο ικανοτήτων αερομεταφορέα. Οι ελαφρύνσεις αναθεωρήθηκαν για ακόμη μια φορά και προσαρμόστηκαν σύμφωνα με τις αλλαγές που πραγματοποιήθηκαν για τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α. Οι εν λόγω αλλαγές αφορούν κυρίως το υλικό αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης για την αξιολόγηση διαδρομής/περιοχής και αεροδρομίου.
59. Οι κανόνες που εφαρμόζονται στις δραστηριότητες με αερόστατα και ανεμοπλάνα περιέχουν απαιτήσεις για τη σύνθεση του πληρώματος πτήσης, το διορισμό του κυβερνήτη, την εκπαίδευση στην ολοκληρωμένη αξιοποίηση πληρώματος (CRM), την εκπαίδευση διαφορών και εξοικείωσης, και την περιοδική εκπαίδευση και τους ελέγχους, συμπεριλαμβανομένου ελέγχου ικανότητας από τον αερομεταφορέα.

ORO.CC

60. Το μέρος ORO εφαρμόζεται επίσης σε αερόστατα που εκτελούν εμπορικές αερομεταφορές. Αυτό συνεπάγεται ότι η απαίτηση στο τμήμα CC για την ανάθεση υπηρεσίας σε τουλάχιστον ένα μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών για την πτητική λειτουργία αεροσκάφους πιστοποιημένου για άνω των 19 θέσεων επιβατών θα είχε εφαρμογή σε αερόστατα που μεταφέρουν περισσότερους από 19 επιβάτες.
61. Αυτό θεωρήθηκε μη σχετικό με αυτού του τύπου τις δραστηριότητες και συνεπώς προτείνεται η εξαίρεση των αερόστατων από την απαίτηση για το πλήρωμα θαλάμου επιβατών.

IV. Άλλες παρατηρήσεις

62. Για τον σκοπό της παρούσας γνώμης, ο ορισμός του απόβαρου αερόστατου προστίθεται στο παράρτημα I - Ορισμοί όπως παρουσιάστηκε στη γνώμη 04/2011. Οι ορισμοί για τα αερόστατα, ανεμοπλάνα, ανεμοπλάνα με κινητήρα και τα μηχανοκίνητα ανεμόπτερα περιήγησης συμπεριλήφθηκαν στη γνώμη 04/2011. Παρότι αυτοί οι όροι εξαιρέθηκαν στη συνέχεια κατά τη διάρκεια της επιτροπολογίας και δεν εμφανίζονται στον πρώτο κανονισμό (ΕΕ) αριθ. xxx/xxxx για τις πτητικές λειτουργίες (καθώς ο συγκεκριμένος κανονισμός περιέχει μόνο απαιτήσεις για αεροπλάνα και ελικόπτερα), οι ορισμοί θα εισαχθούν στον τροποποιητικό κανονισμό για τις πτητικές λειτουργίες, όπου θα θεσπιστούν διατάξεις για αερόστατα, ανεμοπλάνα, ανεμοπλάνα με κινητήρα και μηχανοκίνητα ανεμόπτερα περιήγησης. Περαιτέρω, ο ορισμός του ωφέλιμου φορτίου τροποποιείται ελαφρώς ώστε να καλύπτονται οι δραστηριότητες με αερόστατα.
63. Για τον σκοπό των εμπορικών αερομεταφορών με αερόστατα και ανεμοπλάνα, δεν προτάθηκαν αλλαγές στο μέρος ARO.

Εμπορικές αερομεταφορές (από A σε A)**I. Πολιτική****Στόχοι για τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A**

64. Με βάση τις παρατηρήσεις που ελήφθησαν επί της ΚΠΤ, τις αντιδράσεις επί του ΕΑΠ, τις παρατηρήσεις που συλλέχθηκαν κατά τις θεματικές συναντήσεις της AGNA για τις πτήσεις από A σε A, καθώς και κατά τη διάρκεια των συζητήσεων στην επιτροπή του EASA, ο Οργανισμός αντιλαμβάνεται ότι οι προτεινόμενοι κανόνες για τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A πρέπει να επιτυγχάνουν τους εξής στόχους:
- υποστήριξη των εμπορικών αερομεταφορών φορέων με μη σύνθετα αεροσκάφη, όπου η παρεχόμενη υπηρεσία είναι πτήσεις επίσκεψης αξιοθέατων εντός τοπικής περιοχής με μικρότερα μη σύνθετα αεροσκάφη εξ όψεως (VFR) κατά τη διάρκεια της ημέρας ή της νύχτα·
 - παροχή κινήτρων σε αερολέσχες που είναι επίσης εγκεκριμένοι φορείς εκπαίδευσης (ΕΦΕ) στις προσπάθειές τους για την ενίσχυση της βάσης μελών, λαμβάνοντας υπόψη ότι οι συγκεκριμένοι φορείς συνήθως εκτελούν εμπορικές αερομεταφορές από A σε A με μη σύνθετα αεροσκάφη εξ όψεως κατά τη διάρκεια της ημέρας για περιορισμένο αριθμό ημερών·
 - διασφάλιση της τήρησης της αρχής της αναλογικότητας·
 - διατήρηση υψηλού επιπέδου ασφάλειας κατάλληλου για εμπορικές αερομεταφορές όταν μεταφέρονται επιβάτες· και
 - λήψη ιδιαιτέρως υπόψη των εγγενών κινδύνων που υφίστανται όταν άπειροι χειριστές αναλαμβάνουν περιστασιακά την εκτέλεση εμπορικών αερομεταφορών.

Πεδίο εφαρμογής των εμπορικών αερομεταφορών από A σε A, όπως ορίζονται στον κανονισμό για τις πτητικές λειτουργίες

65. Σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1 του σχεδίου του κανονισμού για τις πτητικές λειτουργίες, όπως εγκρίθηκε από την επιτροπή του EASA και απεστάλη στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για έλεγχο, οι εμπορικές αερομεταφορές από A σε A απαλλάσσονται από την εφαρμογή των παραρτημάτων III και IV. Ο λόγος για τη χορήγηση της απαλλαγής ήταν να διεξαχθεί μια λεπτομερέστερη συζήτηση για τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A όταν θα είναι διαθέσιμη η γνώμη του EASA για το πακέτο των εν λόγω εμπορικών αερομεταφορών.
66. Σύμφωνα με το άρθρο 6 ως εμπορικές αερομεταφορές από A σε A νοούνται οι λειτουργίες οι οποίες αρχίζουν και τερματίζονται στο ίδιο αεροδρόμιο ή στην ίδια επιχειρησιακή τοποθεσία με αεροπλάνα επιδόσεων της κατηγορίας B και μη σύνθετα ελικόπτερα.

67. Ο ορισμός του όρου «αεροπλάνο με επιδόσεις κατηγορίας Β» δίνεται στο παράρτημα I - Ορισμοί και έχει μεταφερθεί από την EU-OPS 1.470 αμετάβλητος. Προκειμένου ένα αεροπλάνο να ταξινομηθεί ως αεροπλάνο επιδόσεων της κατηγορίας Β, πρέπει να πληρούνται όλα από τα ακόλουθα κριτήρια:
- να διαθέτει ελικοκινητήρες·
 - να διαθέτει μέγιστη μάζα απογείωσης (MTOM) έως 5 700 kg · και
 - να διαθέτει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών (MPSC) έως εννέα.
68. Ο όρος «μη σύνθετο ελικόπτερο» προκύπτει από την άρνηση του ορισμού του σύνθετου μηχανοκίνητου ελικοπτερού στο άρθρο 3 του βασικού κανονισμού. Προκειμένου ένα ελικόπτερο να ταξινομηθεί ως μη σύνθετο ελικόπτερο, πρέπει να πληρούνται όλα από τα ακόλουθα κριτήρια:
- να διαθέτει μέγιστη μάζα απογείωσης έως 3 175 kg·
 - να διαθέτει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών (MPSC) έως εννέα· και
 - να είναι πιστοποιημένο για πτητικές λειτουργίες μονομελούς πληρώματος.

Σύγκριση μεταξύ των στόχων και του πεδίου εφαρμογής όπως ορίζονται στον κανονισμό

69. Αυτό το πεδίο εφαρμογής, όπως ορίζεται στον κανονισμό, είναι πολύ ευρύ και θα επέτρεπε τακτικές σύνθετες εμπορικές αερομεταφορές που υπερβαίνουν τους στόχους που ορίζονται ανωτέρω. Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί στα ακόλουθα:
- Το πεδίο εφαρμογής θα επέτρεπε επίσης πτήσεις με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη· ένα αεροπλάνο επιδόσεων κατηγορίας Β ταξινομείται ως σύνθετο μηχανοκίνητο αεροπλάνο αν διαθέτει ελικοστροβιλοκινητήρες ή είναι πιστοποιημένο για ελάχιστο διμελές πλήρωμα.
 - Ο ορισμός που δίνεται στον κανονισμό δεν θέτει όρια χρόνου πτήσης ή γεωγραφικά όρια, γεγονός που σημαίνει ότι οι εν λόγω εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α μπορούν επίσης να εκτελούνται πέρα από μια τοπική περιοχή (στον εκτελεστικό κανόνα δεν παρέχεται ένας ορισμός για τον εν λόγω όρο), ιδιαιτέρως με σύνθετα αεροσκάφη.
 - Επιπλέον, δεν υπάρχουν περιορισμοί κανόνων πτήσεων, συνεπώς οι εν λόγω εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α μπορούν να εκτελούνται εξ όψεως κατά τη διάρκεια της ημέρας, εξ όψεως κατά τη διάρκεια της νύχτας και ακόμη και με όργανα (IFR). Στην τελευταία περίπτωση η περιπλοκότητα των δραστηριοτήτων αυξάνεται σημαντικά.
 - Τέλος, ο μέγιστος αριθμός των εννέα επιβατών είναι σημαντικά υψηλός, κάτι που ουσιαστικά μπορεί να επιτευχθεί με σύνθετα αεροσκάφη.

Σύνοψη των προτεινόμενων δράσεων

70. Με βάση την παραπάνω εκτίμηση, προτείνονται οι ακόλουθες δράσεις.
71. Πρέπει να τονιστεί ότι οι αρμόδιες Αρχές μπορούν και πρέπει να εφαρμόσουν την αρχή της αναλογικότητας για τις εσωτερικές οδηγίες και τις διαδικασίες τους που εφαρμόζονται στην πιστοποίηση των μη σύνθετων φορέων. Προκειμένου να διασφαλιστεί υψηλό επίπεδο ασφάλειας για τις εμπορικές αερομεταφορές και να αντιμετωπιστούν οι εγγενείς κίνδυνοι για τις περιστασιακές εμπορικές αερομεταφορές όταν τις εκτελεί αερομεταφορέας του οποίου οι κύριες δραστηριότητες δεν εμπίπτουν στην κατηγορία των εμπορικών αερομεταφορών, προτείνεται η διατήρηση της απαίτησης πιστοποιητικού για τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A.
72. Για τους αερομεταφορείς που εκτελούν αποκλειστικά εμπορικές αερομεταφορές από A σε A με αεροπλάνα και ελικόπτερα, προτείνονται επιπρόσθετες ελαφρύνσεις. Προς αυτήν την κατεύθυνση, προτείνονται τροποποιήσεις στα μέρη CAT, ORO και ARO. Ωστόσο, οι περισσότερες από αυτές τις ελαφρύνσεις προσθέτουν επιπλέον περιορισμούς ως προς τους επιλέξιμους κανόνες πτήσης, οι οποίοι είναι εξ όψεως κατά τη διάρκεια της ημέρας, και ως προς το μέγεθος του αεροσκάφους, π.χ. ELA2.
73. Τα αεροπλάνα και τα ελικόπτερα ELA2 ορίζονται στο παράρτημα I – Ορισμοί ως ακολουθεί:
- ως αεροπλάνο ELA2 νοείται αεροπλάνο μέγιστης μάζας απογείωσης έως 2 000 kg, το οποίο δεν ταξινομείται ως σύνθετο μηχανοκίνητο αεροσκάφος και
 - ελικόπτερο ELA2 είναι ένα πολύ ελαφρύ στροφιόπτερο με μέγιστη μάζα απογείωσης έως 600 kg, το οποίο είναι απλού σχεδιασμού, έχει σχεδιαστεί για να μεταφέρει έως δύο επιβαίνοντες και δεν λειτουργεί με στροβιλοκινητήρες ή/και πυραυλοκινητήρες.
74. Επιπλέον, πρέπει να σημειωθεί ότι οι κανόνες που έχουν ήδη εγκριθεί για τα μέρη CAT και ORO περιλαμβάνουν μια σειρά ελαφρύνσεων για τοπικές πτήσεις ή λειτουργίες με μη σύνθετα αεροσκάφη. Αυτές προέρχονται από τις ελαφρύνσεις που περιέχονται στον κανονισμό EU-OPS και την JAR-OPS3:
- προσάρτημα 1 της 1.005 στοιχείο α) για πτήσεις με αεροπλάνα επιδόσεων της κατηγορίας B εξ όψεως κατά τη διάρκεια της ημέρας·
 - προσάρτημα 1 της 3.005 στοιχείο στ) για πτήσεις με μικρότερα ελικόπτερα εξ όψεως κατά τη διάρκεια της ημέρας·
 - προσάρτημα 1 της 3.005 στοιχείο ζ) για τοπικές πτήσεις με ελικόπτερα.
75. Στο παράρτημα 1 της παρούσας επεξηγηματικής σημείωσης παρέχεται ένας πίνακας παραπομπής που παρουσιάζει τα προσαρτήματα και τους νέους κανόνες OPS του EASA, συμπεριλαμβανομένης μιας παράθεσης των διαφορών.
76. Στο παράρτημα 2 της παρούσας επεξηγηματικής σημείωσης παρέχεται ένας κατάλογος με τις ελαφρύνσεις, τις απαγορεύσεις και τους κανόνες που δεν εφαρμόζονται ή δεν αφορούν στις τυπικές λειτουργίες από A σε A.
77. Τέλος, θα πρέπει να είναι δυνατόν για αερολέσχες που κατέχουν πιστοποιητικό ΕΦΕ να προσφέρουν πτήσεις για σκοπούς προβολής υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις. Προκειμένου να παρέχεται αυτή η δυνατότητα, προτείνονται τροποποιήσεις του κανονισμού για το ιπτάμενο προσωπικό, ιδιαιτέρως στο μέρος ORA.

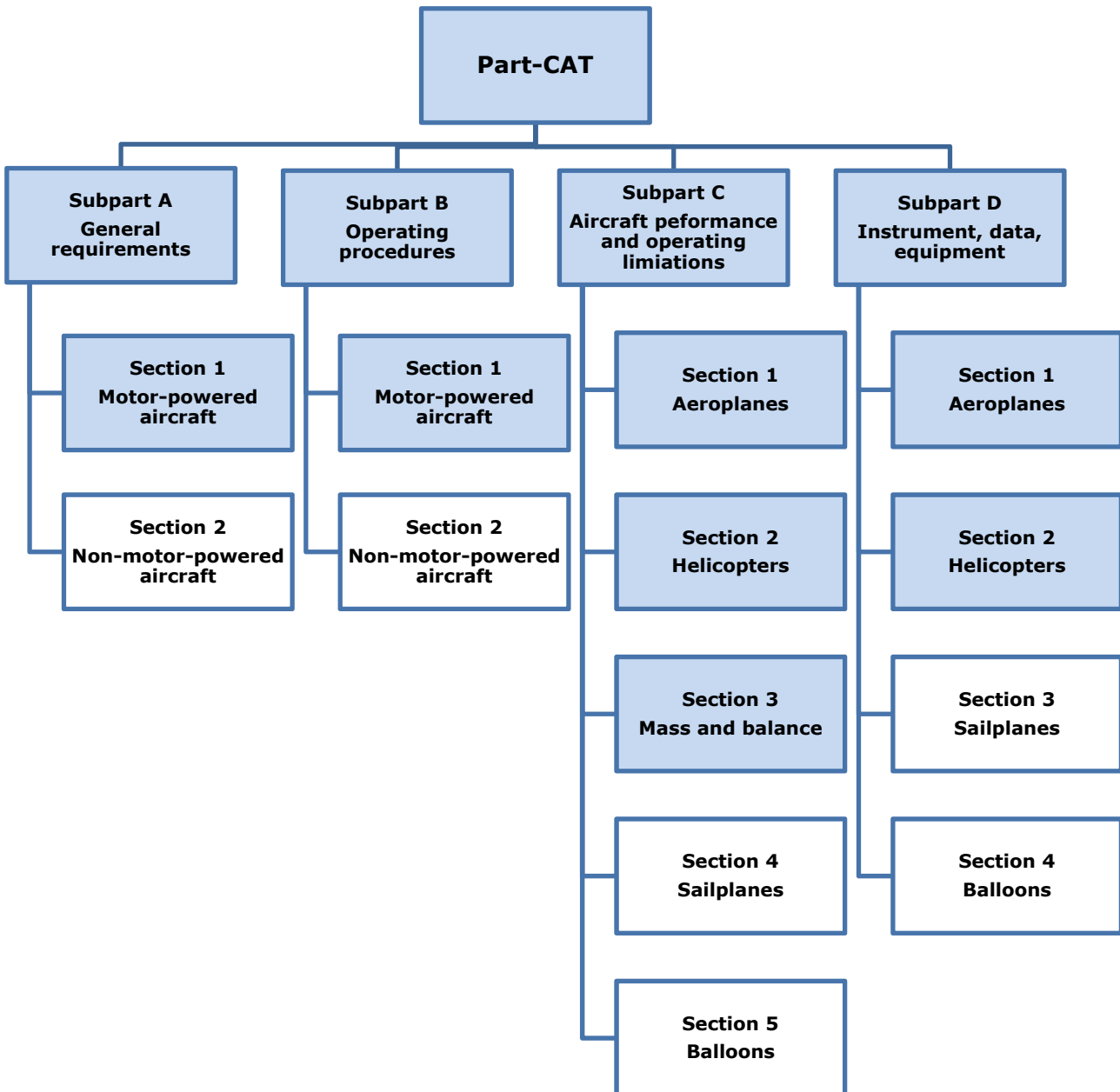
II. Τροποποιήσεις των κανονισμών

78. Οι προτεινόμενοι κανόνες για τις πτήσεις από A σε A απαιτούν τροποποιήσεις των κανονισμών για τον κανονισμό για τις πτητικές λειτουργίες και για τον κανονισμό για το ιπτάμενο προσωπικό.
79. Δεν θεωρείται αναγκαίος ο ορισμός των εμπορικών αερομεταφορών από A σε A. Οι ίδιοι οι κανόνες καθορίζουν εντός της ελάφρυνσης σε ποια κατηγορία αεροσκαφών, σε ποιους κανόνες πτήσης και σε ποιο επιχειρησιακό περιβάλλον εφαρμόζονται. Κατ' αυτόν τον τρόπο είναι δυνατοί πιο αναλογικοί κανόνες αναλόγως του εκάστοτε ζητήματος.
80. Το σημείο 4 του τροποποιητικού κανονισμού για τις πτητικές λειτουργίες καταργεί την παρέκκλιση από το άρθρο 6 για τις πτήσεις από A σε A. Το σημείο 5 των τροποποιητικών κανονισμών καθορίζει ότι οι διατάξεις για τη διατήρηση της ισχύος των πιστοποιητικών αερομεταφορέα σύμφωνα με τον κανονισμό EU-OPS και η διαδικασία του άρθρου 7 για τη μετατροπή πιστοποιητικών αερομεταφορέων που εκμεταλλεύονται ελικόπτερα εφαρμόζονται εξίσου στις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A. Η τροποποίηση του άρθρου 10 προτείνει μια διετή μετάβαση υπό τη μορφή αυτοεξαίρεσης για τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A. Επιπλέον, ο τροποποιητικός κανονισμός προτείνει τροποποιήσεις συμβατότητας στον κανονισμό, π.χ. για τους περιορισμούς χρόνου πτήσης.
81. Επίσης, ο τροποποιητικός κανονισμός εξετάζει αλλαγές στα παραρτήματα, οι οποίες εξηγούνται με περισσότερη λεπτομέρεια παρακάτω.
82. Όσον αφορά τον κανονισμό για το ιπτάμενο προσωπικό, εισάγεται μια νέα παράγραφος, η ORA.ATO.155, ώστε να επιτρέπεται σε ΕΦΕ να παρέχουν πτήσεις για σκοπούς προβολής υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις. Δεν θεωρείται αναγκαία μετάβαση.

III. Τροποποιήσεις του μέρους CAT

Πεδίο εφαρμογής

83. Στο διάγραμμα που ακολουθεί παρουσιάζονται με μπλε τα τμήματα και οι ενότητες που εφαρμόζονται στις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α.



Εξηγήσεις

84. Ιδιαίτερος τα παραρτήματα του κανονισμού για τις πτητικές λειτουργίες και το μέρος CAT καταρτίστηκαν εξ' αρχής με την αρχή της αναλογικότητας κατά νου. Λόγω της αναλογικότητας, στους υφιστάμενους κανόνες στο μέρος CAT ήδη γίνεται διαχωρισμός μεταξύ:
- τοπικών λειτουργιών και πτήσεων από A σε A, και λειτουργιών από A σε B·
 - μη σύνθετων αεροσκαφών και σύνθετων αεροσκαφών·
 - μονοκινητήριων και πολυκινητήριων αεροσκαφών·
 - πτήσεων με όργανα και εξ' όψεως κατά τη διάρκεια της νύχτας και πτήσεων εξ' όψεως κατά τη διάρκεια της ημέρας·
 - πτήσεων με μονομελές πλήρωμα και πτήσεων πολλαπλών χειριστών·
 - πτήσεων για τις οποίες απαιτείται πλήρωμα θαλάμου επιβατών και πτήσεων για τις οποίες δεν απαιτείται πλήρωμα θαλάμου επιβατών·
 - κατηγοριών επιδόσεων A, B και C για αεροπλάνα· και
 - κατηγοριών επιδόσεων 1, 2, 3 και κατηγοριών A και B για ελικόπτερα.
85. Συνοψίζοντας, οι ακόλουθοι κανόνες δεν εφαρμόζονται ούτε αφορούν στις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A:
- κανόνες που εφαρμόζονται αποκλειστικά σε πτήσεις με διαφορετικό αεροδρόμιο ή επιχειρησιακή τοποθεσία προέλευσης και προορισμού·
 - κανόνες για σύνθετα αεροσκάφη·
 - κανόνες για πτήσεις με όργανα·
 - κανόνες για πτήσεις πολλαπλών χειριστών και κανόνες για πτήσεις με πλήρωμα θαλάμου επιβατών· και
 - κανόνες για κατηγορίες επιδόσεων A και C για αεροπλάνα.
86. Το παράρτημα 2 παρουσιάζει έναν πλήρη κατάλογο με εξηγήσεις για 236 αναφορές κανόνων που:
- είτε παρέχουν ελαφρύνσεις για τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A· είτε
 - παρέχουν ελαφρύνσεις για λειτουργίες με σύνθετα αεροσκάφη ή αεροπλάνα επιδόσεων κατηγορίας B ή τοπικές πτήσεις, οι οποίες επίσης εφαρμόζονται στις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A· είτε
 - εξ' ορισμού δεν εφαρμόζονται ή αφορούν στις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A.
87. Όπως προαναφέρθηκε, έχουν μεταφερθεί, στο βαθμό του δυνατού, στο μέρος CAT οι ελαφρύνσεις από τον κανονισμό EU-OPS και την JAR-OPS 3 για λειτουργίες VFR κατά τη διάρκεια της ημέρας με αεροπλάνα επιδόσεων κατηγορίας B, για λειτουργίες VFR κατά τη διάρκεια της ημέρας με μικρά ελικόπτερα και τοπικές λειτουργίες με ελικόπτερα. Το παράρτημα 1 παρέχει πίνακα παραπομπής με δήλωση μεταφοράς.
88. Ο Οργανισμός προέβη για ακόμη μια φορά σε έλεγχο αναλογικότητας στους εφαρμοστέους κανόνες για τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A, και εντόπισε τους

ακόλουθους κανόνες όπου αιτιολογούνται επιπρόσθετες ελαφρύνσεις για τις εν λόγω εμπορικές αερομεταφορές.

CAT.OP.MPA.151 Πολιτική καυσίμων – ελαφρύνσεις

89. Προτείνεται η προσθήκη ενός νέου στοιχείου β) με ελάφρυνση για τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α που εκτελούνται με ευρωπαϊκά ελαφρά αεροσκάφη (ELA) 2 εξ όψεως κατά τη διάρκεια της ημέρας. Η ελάφρυνση θα επιτρέπει στον αερομεταφορέα αντί να εφαρμόζει τις απαιτήσεις της παραγράφου CAT.OP.MPA.150 για το σχεδιασμό της πτήσης και τη μέθοδο του προ πτήσης υπολογισμού των καυσίμων, να καθορίζει μόνο ένα ελάχιστο τελικό εφεδρικό καύσιμο στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας που δεν θα είναι λιγότερο από την ποσότητα που χρειάζεται για πτήση διάρκειας 45 λεπτών.
90. Η εν λόγω ελάφρυνση περιέχεται επίσης στον κανονισμό EU-OPS, στο προσάρτημα 1 της 1.005 στοιχείο α) σημείο 12 εδάφιο ι).
91. Το νέο αυτό στοιχείο β) απαιτεί τη μετονομασία του τρέχοντος στοιχείου β) σε στοιχείο γ).

CAT.POL.A.310 Αποφυγή εμποδίων απογείωσης – πολυκινητήρια αεροπλάνα

92. Προτείνεται η προσθήκη ενός νέου στοιχείου ε) που παρέχει ελάφρυνση για τις πτήσεις εξ όψεως κατά τη διάρκεια της ημέρας με αεροπλάνα επιδόσεων κατηγορίας Β από συγκεκριμένες απαιτήσεις κατάρτισης ίχνους πτήσης απογείωσης, οι οποίες από άποψη ασφάλειας αφορούν πτήσεις υπό μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως (VMC).
93. Η εν λόγω ελάφρυνση περιέχεται επίσης στον κανονισμό EU-OPS, στο προσάρτημα 1 της 1.005 στοιχείο α) σημείο 24 εδάφιο ι).

IV. Τροποποιήσεις του μέρους ORO

ORO.GEN

94. Γενικώς, κατά τον καθορισμό της σωστής ισορροπίας μεταξύ εκτελεστικών κανόνων και αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης, ο Οργανισμός έλαβε υπόψη την ανάγκη διασφάλισης της σταθερότητας των κανόνων. Και αυτό σε μια στιγμή όπου η πρόοδος στις ψηφιακές επικοινωνίες, την πληροφορική και άλλους τομείς ανοίγει το δρόμο σε μια πληθώρα τεχνικών εναλλακτικών λύσεων και που ο αριθμός διαθέσιμων λύσεων παρουσιάζει αυξητική τάση, με την ολοένα αυξανόμενη περιπλοκότητα και τον αριθμό πτητικών λειτουργιών. Αυτή η αυξημένη περιπλοκότητα επιχειρηματικών μοντέλων και δραστηριοτήτων, με πολλαπλές αλληλεπιδράσεις μεταξύ των στοιχείων του συστήματος, όχι μόνο απαιτεί την υλοποίηση εκ μέρους Αρχών και φορέων αποτελεσματικών συστημάτων διαχείρισης, αλλά απαιτεί επίσης ευελιξία ώστε οι φορείς να επιτυγχάνουν ή να ξεπερνούν τους στόχους ασφαλείας που τίθενται από τους εκτελεστικούς κανόνες, υιοθετώντας, κατά την κρίση τους, μέσα συμμόρφωσης και στρατηγικές μείωσης της επικινδυνότητας ανάλογα με τον εκάστοτε φορέα, το επιχειρηματικό μοντέλο, τις υποδομές και τους τύπους των λειτουργιών.

95. Το ίδιο ισχύει επίσης για τις απαιτήσεις συστήματος διαχείρισης που προτάθηκαν με το μέρος ORO, οι οποίες είναι διαρθρωμένες ώστε ο στόχος ασφάλειας να τίθεται στους εκτελεστικούς κανόνες, ενώ τα λεπτομερή μέσα επίτευξης του στόχου να ορίζονται ως αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης. Αυτό επιτρέπει ευελιξία, καθώς ένας φορέας μπορεί να προτείνει μέσα εναλλακτικά εκείνων που καθορίζονται στα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης του Οργανισμού για την επίτευξη του στόχου που τίθεται σε επίπεδο εκτελεστικών κανόνων. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό στον τομέα της διαχείρισης της ασφάλειας, καθώς δεν είναι δυνατόν να υπάρχει μια προσέγγιση της αποτελεσματικής διαχείρισης της ασφάλειας που να είναι κατάλληλη για όλες τις περιπτώσεις: οι φορείς χρειάζονται ευελιξία για τον εντοπισμό κινδύνων και τον κατάλληλο μετριασμό των κινδύνων ασφάλειας που τους αφορούν.
96. Συνεπώς, δεν περιλαμβάνονται εξαιρετικά λεπτομερείς απαιτήσεις σε επίπεδο του τμήματος ORO.GEN ώστε να μην υπάρξει μη αναγκαία επιβάρυνση για συγκεκριμένους τύπους φορέων. Όσον αφορά τη διαχείριση της ασφάλειας, η βασική απαίτηση (ORO.GEN.200 στοιχείο α) σημείο 3) είναι αρκετά συνοπτική· δίνει στο φορέα την εντολή να:
- διασφαλίζει τον εντοπισμό των κινδύνων για την ασφάλεια της αεροπορίας που προκύπτουν από τις δραστηριότητές του·
 - διασφαλίζει την αξιολόγησή τους και τη διαχείριση συναφών κινδύνων·
 - λαμβάνει μέτρα για τη μείωση της επικινδυνότητας και την επαλήθευση της αποτελεσματικότητάς τους.
97. Αξίζει να σημειωθεί ότι τόσο για τους σύνθετους όσο και για τους μη σύνθετους φορείς το ίδιο πρόσωπο μπορεί να ενεργεί ως διευθυντής ασφάλειας και ως διευθυντής παρακολούθησης συμμόρφωσης, εφόσον διατίθενται επαρκείς πόροι και για τα δύο καθήκοντα και μπορεί να διασφαλιστεί η ανεξαρτησία των επιθεωρήσεων και των ελέγχων.
98. Λόγω της φύσης των δραστηριοτήτων, θεωρείται ότι στο πλαίσιο τους δεν θα μεταφέρονται επικίνδυνα εμπορεύματα με πρωτοβουλία του αερομεταφορέα. Επιπλέον και για τον ίδιο λόγο, δεν αναμένεται οι επιβάτες να μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα εκτός εκείνων που προς το παρόν επιτρέπονται σύμφωνα με το μέρος 8 των τεχνικών οδηγιών. Συνεπώς, οι εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α καθώς και οι εμπορικές αερομεταφορές με ανεμοπλάνα και αερόστατα απαλλάχθηκαν από την απαίτηση της παραγράφου ORO.GEN.110 στοιχείο ι) σύμφωνα με την οποία ο αερομεταφορέας πρέπει να καταρτίζει και να τηρεί πρόγραμμα εκπαίδευσης σχετικά με επικίνδυνα εμπορεύματα για το προσωπικό του.

ORO.AOC

99. 56. Για αερομεταφορείς που εκτελούν εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α με ανεμοπλάνα και αερόστατα, δεν απαιτείται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 ο διορισμός κατόχου θέσης για διαρκή αξιοπολιτάρη. Αυτό δεν είχε αποτυπωθεί επαρκώς στην παράγραφο ORO.AOC.135 και συνεπώς τροποποιήθηκε το στοιχείο α) σημείο 4. Επιπλέον, οι απαιτήσεις που αφορούν τις εγκαταστάσεις που ορίζονται στην παράγραφο ORO.GEN.215 θεωρούνται επαρκείς και συνεπώς οι εν λόγω αερομεταφορείς απαλλάσσονται από τις απαιτήσεις που αφορούν τις εγκαταστάσεις της παραγράφου ORO.AOC.140.

ORO.MLR

100. Θεωρείται ότι η πλήρης δομή ενός εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας όπως απαιτείται από την παράγραφο ORO.MLR.101 δεν είναι σχετική με τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A με αεροπλάνα και ελικόπτερα ELA2. Συνεπώς, προκειμένου να είναι δυνατή η ύπαρξη μεγαλύτερης ευελιξίας διατηρώντας παράλληλα τις γενικές αρχές ενός εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας, οι εν λόγω εμπορικές αερομεταφορές από A σε A, καθώς και οι πτήσεις με ανεμοπλάνα και αερόστατα εξαιρέθηκαν από την παράγραφο ORO.MLR.101 και μια απλουστευμένη δομή ενός εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας παρέχεται στο AMC2 στην παράγραφο ORO.MLR.100.

ORO.FC

101. Οι τροποποιήσεις του τμήματος ORO.FC είναι ευθυγραμμισμένες με την πρόταση που έχει ήδη διατυπωθεί με τη γνώμη 04/2011 του EASA. Οι αερομεταφορές που εκτελούν εμπορικές αερομεταφορές από A σε A και οι αερομεταφορές που εκτελούν εμπορικές αερομεταφορές με ανεμοπλάνα και αερόστατα πρέπει να ακολουθούν τις κοινές απαιτήσεις της ενότητας I που ισχύουν για όλους τους εμπορικούς και μη αερομεταφορές που εκμεταλλεύονται σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη. Επιπροσθέτως, τους ζητείται να συμμορφώνονται με την απαίτηση για εμπορικές δραστηριότητες πλην των εμπορικών αερομεταφορών της ενότητας 3, ορίζοντας ετήσιο περιοδικό έλεγχο ικανοτήτων αερομεταφορέα. Η κοινή ενότητα συμπεριλάμβανε ήδη ελαφρύνσεις για αεροπλάνα επιδόσεων κατηγορίας B σχετικές με την ισχύ της αξιολόγησης διαδρομής/περιοχής και αεροδρομίου. Η συγκεκριμένη ελάφρυνση επεκτείνεται πλέον στις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A στο βαθμό που δεν ισχύει η δωδεκάμηνη περίοδος ισχύος.

V. Τροποποιήσεις του μέρους ARO

102. Η παράγραφος ARO.OPS.210 όπου ζητείται από την Αρχή να καθορίσει μια τοπική περιοχή διαγράφεται.
103. Αντίθετα, προστέθηκε ένα νέο εδάφιο γ) στην παράγραφο ARO.OPS.100 ώστε να αποσαφηνιστεί ότι η αρμόδια Αρχή μπορεί να καθορίζει ειδικούς επιχειρησιακούς περιορισμούς που πρέπει να τεκμηριώνονται στις προδιαγραφές πτητικής λειτουργίας (OPSPECS). Στην τρέχουσα μορφή των OPSPECS περιλαμβάνονται ήδη πεδία για τον καθορισμό επιχειρησιακών περιορισμών.

VI. Τροποποιήσεις του μέρους ORA

104. Προτείνεται η προσθήκη μιας νέας παραγράφου ORA.ATO.155 ώστε οι ΕΦΕ να μπορούν να προσφέρουν, υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις, πτήσεις από A σε A για σκοπούς προβολής αεροπλάνα ELA2, ελικόπτερα ELA2 και ανεμοπλάνα, καθώς και λειτουργίες τοπικής περιοχής με αερόστατα.
105. Αυτός ο κανόνας θα πρέπει να επιτρέπει στις αερολέσχες να συνεχίζουν την τρέχουσα πρακτική προσφοράς πτήσεων για σκοπούς προβολής με στόχο την προσέλκυση νέων εκπαιδευόμενων και να παρέχει μια σταθερή νομική βάση για τις εν λόγω πτητικές λειτουργίες. Παράλληλα, ο Οργανισμός προσπάθησε να αποφύγει τη δημιουργία άνισων κοινών κανόνων για τους εμπορικούς αερομεταφορείς που εκτελούν πτήσεις εμπορικών αερομεταφορών από A σε A εξ' όψεως κατά τη διάρκεια της ημέρας με αεροσκάφη ELA2.

Περιορίστηκαν ο αριθμός των ημερών καθώς και η περιοχή άσκησης της πτητικής λειτουργίας.

VII. Άλλες παρατηρήσεις

Για τον σκοπό των εμπορικών αερομεταφορών από Α σε Α, δεν πραγματοποιήθηκαν αλλαγές στους ορισμούς του παραρτήματος Ι όπως αυτό δημοσιεύτηκε στη γνώμη 04/2011.

Παράρτημα 1: Πίνακες παραπομπής των προσαρτημάτων του κανονισμού EU-OPS και της JAR-OPS3**Προσάρτημα 1 της 1.005 στοιχείο (α) – λειτουργίες VFR με αεροπλάνα επιδόσεων κατηγορίας B κατά τη διάρκεια της ημέρας**

Προσάρτημα 1 της OPS 1.005 στοιχείο (α)	EASA OPS – Παραπομπή	Παράθεση διαφορών
<p>α) Ορολογία:</p> <p>1. Λειτουργίες από A σε A — η απογείωση και η προσγείωση γίνονται στον ίδιο τόπο.</p> <p>2. Λειτουργίες από A σε B — η απογείωση και η προσγείωση γίνονται σε διαφορετικούς τόπους.</p> <p>3. Νύχτα — οι ώρες μεταξύ του τέλους του αστικού λυκόφωτος και της αρχής του αστικού λυκαυγούς ή οιοδήποτε άλλο διάστημα μεταξύ της δύσης και της ανατολής του ηλίου, το οποίο μπορεί να ορισθεί από την κατάλληλη Αρχή.</p>	<p>Παράρτημα I - Ορισμοί</p>	<p>Οι όροι λειτουργίες από A σε A και λειτουργίες από A σε B δεν ορίζονται εδώ. Οι λειτουργίες από A σε A περιγράφονται στον κανονισμό.</p> <p>Ορισμός της νύχτας: καμία αλλαγή.</p>
<p>β) Οι λειτουργίες στις οποίες εφαρμόζεται το παρόν προσάρτημα, μπορούν να διεξάγονται σύμφωνα με τις ακόλουθες, πιο περιορισμένες απαιτήσεις.</p>		<p>Γενικά σχόλια:</p> <p>Στα παρακάτω, τα αεροπλάνα επιδόσεων κατηγορίας B αντιμετωπίζονται ως μη σύνθετα αεροπλάνα.</p> <p>Ωστόσο, πρέπει να σημειωθεί ότι τα αεροπλάνα επιδόσεων κατηγορίας B μπορεί να είναι επίσης σύνθετα αεροσκάφη εάν είτε έχουν πιστοποιηθεί για ελάχιστο διμελές πλήρωμα πτήσης είτε διαθέτουν δύο ή περισσότερους ελικοστροβιλοκινητήρες.</p>

Προσάρτημα 1 της OPS 1.005 στοιχείο (α)	EASA OPS – Παραπομπή	Παράθεση διαφορών
<p>1. OPS 1.035 Σύστημα ποιοτικού ελέγχου:</p> <p>Στην περίπτωση πολύ μικρού αερομεταφορέα, τη θέση του διευθυντή ποιοτικού ελέγχου μπορεί να καταλαμβάνει διορισθείς κάτοχος της θέσης εάν χρησιμοποιούνται εξωτερικοί ελεγκτές. Αυτό ισχύει επίσης στις περιπτώσεις που ο υπόλογος διευθυντής καταλαμβάνει μία ή περισσότερες από τις ορισθείσες θέσεις.</p>	<p>AMC1 ORO.GEN.200 στοιχείο α) σημείο 6</p>	<p>Τροποποιήθηκε</p> <p>Τα καθήκοντα του διευθυντή ποιοτικού ελέγχου ασκούνται από το διευθυντή παρακολούθησης συμμόρφωσης. Αυτά τα καθήκοντα δεν μπορούν να συνδυαστούν με καθήκοντα κατόχου θέσης. Ωστόσο, σε έναν μη σύνθετο οργανισμό, τα καθήκοντα του διευθυντή παρακολούθησης συμμόρφωσης μπορούν να συνδυαστούν με τα καθήκοντα του υπόλογου διευθυντή με την προϋπόθεση ότι ο υπόλογος διευθυντής έχει αποδείξει τη σχετική ικανότητα.</p>
<p>2. Προς συμπλήρωση.</p>		
<p>3. OPS 1.075 Μέθοδος μεταφοράς προσώπων:</p> <p>Δεν απαιτείται για πτητικές λειτουργίες VFR μονοκινητήριων αεροπλάνων.</p>	<p>CAT.GEN.MPA.165</p>	<p>Δεν μεταφέρθηκε</p> <p>Είναι προφανές ότι αυτή η απαίτηση δεν αφορά τα μικρότερα αεροπλάνα και δεν απαιτούνται ειδικά μέτρα από την πλευρά του αερομεταφορέα</p>

Προσάρτημα 1 της OPS 1.005 στοιχείο (α)	EASA OPS – Παραπομπή	Παράθεση διαφορών
<p>4. OPS 1.100 Άδεια εισόδου στο θάλαμο διακυβέρνησης:</p> <p>i) ο αερομεταφορέας πρέπει να θεσπίζει κανόνες για τη μεταφορά επιβατών σε θέση χειριστή·</p> <p>ii) ο κυβερνήτης πρέπει να διασφαλίζει ότι:</p> <p>A. η μεταφορά επιβατών σε θέση χειριστή δεν αποσπά την προσοχή ή/και την παρέμβαση στη λειτουργία της πτήσης·</p> <p>B. ο επιβάτης που καταλαμβάνει θέση χειριστή έχει εξοικειωθεί με τους σχετικούς περιορισμούς και τις διαδικασίες ασφάλειας.</p>	<p>AMC1 CAT.GEN.135 στοιχείο α) σημείο 3</p>	<p>Τροποποιήθηκε</p> <p>Εξαιρέθηκαν σκοπίμως οι πτητικές λειτουργίες εξ όψεως τη νύχτα και με όργανα ώστε να αποφευχθεί ο κίνδυνος του ακούσιου χειρισμού οργάνων από κάποιον επιβάτη</p>
<p>5. OPS 1.105 Μη εγκεκριμένη μεταφορά:</p> <p>Δεν απαιτείται για πτητικές λειτουργίες VFR μονοκινητήριων αεροπλάνων.</p>	<p>-</p>	<p>Δεν μεταφέρθηκε</p> <p>Είναι προφανές ότι αυτή η απαίτηση δεν αφορά τα μικρότερα αεροπλάνα και δεν απαιτούνται ειδικά μέτρα από την πλευρά του αερομεταφορέα</p>

Προσάρτημα 1 της OPS 1.005 στοιχείο (α)	EASA OPS – Παραπομπή	Παράθεση διαφορών
<p>6. OPS 1.135 Συμπληρωματικές πληροφορίες και έντυπα που πρέπει να φέρει το αεροπλάνο:</p> <p>i) Για λειτουργίες VFR μονοκινητήριων αεροπλάνων από A σε A κατά τη διάρκεια της ημέρας, το αεροπλάνο δεν χρειάζεται να φέρει τα ακόλουθα έγγραφα:</p> <p>A) επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης· B) τεχνικό μητρώο αεροπλάνου· Γ) τεκμηρίωση ενημέρωσης περί αγγελίας NOTAM/AIS· Δ) μετεωρολογικές πληροφορίες· Ε) κοινοποίηση ειδικών κατηγοριών επιβατών κ.λπ.· ΣΤ) κοινοποίηση ειδικών φορτίων, συμπεριλαμβανομένων των επικινδύνων εμπορευμάτων κ.λπ.</p> <p>ii) Για λειτουργίες VFR μονοκινητήριων αεροπλάνων από A σε B κατά τη διάρκεια της ημέρας, το αεροπλάνο δεν χρειάζεται να φέρει την κοινοποίηση ειδικών κατηγοριών επιβατών της OPS 1.135 στοιχείο α) σημείο 7.</p> <p>iii) Για λειτουργίες VFR από A σε B κατά τη διάρκεια της ημέρας, το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης μπορεί να έχει απλουστευμένη μορφή και πρέπει να ανταποκρίνεται στις ανάγκες του είδους λειτουργίας.</p>	<p>CAT.GEN.MPA.180 στοιχείο β) CAT.OP.MPA.175 στοιχείο γ) AMC1 CAT.OP.MPA.175 στοιχείο α)</p>	<p>Τροποποιήθηκε</p> <p>Οι ελαφρύνσεις στην παράγραφο CAT.GEN.MPA.180 περιλαμβάνουν επίσης το πιστοποιητικό θορύβου· την άδεια σταθμού αεροσκάφους· και την έγγραφη τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης.</p> <p>Επιπλέον, οι ελαφρύνσεις για λειτουργίες από A σε A και λειτουργίες τοπικής περιοχής είναι πανομοιότυπες.</p> <p>Θεωρείται ότι οι λειτουργίες VFR από A σε B με μονοκινητήρια αεροπλάνα ταξινομούνται ως λειτουργίες τοπικής περιοχής.</p>

Προσάρτημα 1 της OPS 1.005 στοιχείο (α)	EASA OPS – Παραπομπή	Παράθεση διαφορών
<p>7. OPS1.215 Χρησιμοποίηση εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας</p> <p>Για λειτουργίες VFR μονοκινητήριων αεροπλάνων κατά τη διάρκεια της ημέρας διατηρείται η μη υποχρεωτική επαφή με υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας στον βαθμό που ενδείκνυται βάσει της φύσεως της λειτουργίας. Πρέπει να εξασφαλίζονται υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης σύμφωνα με την OPS 1.300.</p>	<p>CAT.OP.MPA.100 στοιχείο β)</p>	<p>Καμία αλλαγή</p>
<p>8. OPS 1.225 Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου:</p> <p>Για λειτουργίες VFR, τα συνήθη ελάχιστα πτητικής λειτουργίας VFR κανονικά ανταποκρίνονται σε αυτή την απαίτηση. Όπου είναι απαραίτητο, ο αερομεταφορέας προσδιορίζει πρόσθετες απαιτήσεις λαμβάνοντας υπόψη παράγοντες όπως η ραδιοκάλυψη, το έδαφος, η φύση των περιοχών για την απογείωση και την προσγείωση, οι συνθήκες πτήσης και οι δυνατότητες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας.</p>	<p>Προτείνεται: νέο αποδεκτό μέσο συμμόρφωσης</p> <p>AMC12 CAT.OP.MPA.110 Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ VFR ΜΕ ΜΗ ΣΥΝΘΕΤΑ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ</p> <p>Για τον καθορισμό των επιχειρησιακών ελαχίστων των λειτουργιών VFR, ο αερομεταφορέας μπορεί να εφαρμόσει τα επιχειρησιακά ελάχιστα που προβλέπονται στο μέρος SERA. Όπου είναι απαραίτητο, ο αερομεταφορέας μπορεί να προσδιορίζει στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας πρόσθετες προϋποθέσεις για την εφαρμογή των εν λόγω ελαχίστων λαμβάνοντας υπόψη παράγοντες όπως η ραδιοκάλυψη, το έδαφος, η φύση των περιοχών για την απογείωση και την προσγείωση, οι συνθήκες πτήσης και οι δυνατότητες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας.</p>	<p>Καμία αλλαγή</p>

Προσάρτημα 1 της OPS 1.005 στοιχείο (α)	EASA OPS – Παραπομπή	Παράθεση διαφορών
9. OPS 1.235 Διαδικασίες μείωσης θορύβου: Δεν ισχύει για λειτουργίες VFR μονοκινητήριων αεροπλάνων.	CAT.OP.MPA.130	Καμία αλλαγή
10. OPS 1.240 Διαδρομές και περιοχές επιχειρησιακής λειτουργίας: Το στοιχείο α) σημείο 1, δεν ισχύει για λειτουργίες VFR μονοκινητήριων αεροπλάνων από A σε A κατά τη διάρκεια της ημέρας.	CAT.OP.135 στοιχείο γ)	Καμία αλλαγή
11. OPS 1.250 Θέσπιση ελάχιστων απόλυτων υψών πτήσης: Για λειτουργίες VFR κατά τη διάρκεια της ημέρας, η απαίτηση αυτή ισχύει ως εξής: Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι οι λειτουργίες πραγματοποιούνται μόνο σε διαδρομές ή σε περιοχές στις οποίες μπορεί να διατηρείται ασφαλώς η απελευθέρωση εμποδίων και λαμβάνει υπόψη παράγοντες όπως η θερμοκρασία, το έδαφος, οι δυσμενείς μετεωρολογικές συνθήκες (π.χ. σοβαρές αναταράξεις και καθοδικά ρεύματα αέρα, διορθώσεις για αποκλίσεις θερμοκρασίας και πίεσης από πρότυπες τιμές).	AMC1.1 CAT.OP.MPA.145 στοιχείο α)	Καμία αλλαγή

Προσάρτημα 1 της OPS 1.005 στοιχείο (α)	EASA OPS – Παραπομπή	Παράθεση διαφορών
<p>12. OPS 1.255 Πολιτική καυσίμων:</p> <p>i) Για πτήσεις από A σε A—O αερομεταφορέας προσδιορίζει το ελάχιστο καύσιμο στο οποίο πρέπει να τερματίζεται μία πτήση. Αυτό το ελάχιστο καύσιμο, το τελικό απόθεμα, δεν πρέπει να είναι λιγότερο από την ποσότητα που χρειάζεται για πτήση διάρκειας 45 λεπτών.</p> <p>ii) Για πτήσεις από A σε B—O αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ο προ πτήσεως υπολογισμός των χρησιμοποιήσιμων καυσίμων που απαιτούνται για μία πτήση περιλαμβάνει:</p> <p>A) τα καύσιμα τροχοδρόμησης—καύσιμα που καταναλώνονται πριν από την απογείωση, εάν είναι σημαντική ποσότητα·</p> <p>B) τα καύσιμα ταξιδιού (καύσιμα για την άφιξη στον προορισμό)· και</p> <p>Γ) τα εφεδρικά καύσιμα—</p> <p>1. καύσιμα εκτάκτου ανάγκης: τα καύσιμα δεν είναι λιγότερα από το 5% των προβλεπόμενων καυσίμων ταξιδιού για το υπόλοιπο της πτήσης ή, στην περίπτωση εκ νέου σχεδιασμού κατά τη διάρκεια της πτήσης, δεν είναι λιγότερα από το 5% των καυσίμων ταξιδιού για το υπόλοιπο της πτήσης· και</p> <p>2. τελικά εφεδρικά καύσιμα—καύσιμα για πρόσθετη πτήση 45 λεπτών (κινητήρες εμβόλων) ή 30 λεπτών (στροβιλοκινητήρες)· και</p> <p>Δ) καύσιμα εναλλαγής —καύσιμα για την άφιξη σε εναλλακτικό προορισμό, εάν απαιτείται εναλλακτικός προορισμός</p> <p>E) πρόσθετα καύσιμα—καύσιμα τα οποία μπορεί να ζητήσει ο κυβερνήτης πέραν των απαιτούμενων κατά τα στοιχεία A) έως Δ) ανωτέρω</p> <p>Δημοσίευση 036-001© Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφαλείας της Αεροπορίας. Με την επιφύλαξη παντός δικαιώματος. Ιδιοκτησιακό έγγραφο. Τα αντίγραφα δεν ελέγχονται. Επιβεβαιώστε το καθεστώς αναθεώρησης μέσω του Διαδικτύου/Ενδοδικτύου του EASA.</p>	<p>για το εδάφιο i):</p> <p>Προτείνεται: νέα παράγραφος CAT.OP.MPA.151 στοιχείο β)</p> <p>β) Με την επιφύλαξη του στοιχείου α), για λειτουργίες μη σύνθετων αεροπλάνων με μέγιστη μάζα απογείωσης έως 2 000 kg απογειώνονται από και προσγειώνονται στο ίδιο αεροδρόμιο ή στον ίδιο χώρο λειτουργίας, ο αερομεταφορέας καθορίζει τα τελικά εφεδρικά καύσιμα στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας τα οποία δεν πρέπει να είναι λιγότερα από την ποσότητα που χρειάζεται για πτήση διάρκειας 45 λεπτών.</p> <p>το πρώην στοιχείο β) θα μετονομαστεί σε γ)</p> <p>για το (ii)</p> <p>CAT.OP.MPA.151 στοιχείο α)</p>	<p>Τροποποιήθηκε</p> <p>Περιορίζεται σε μη σύνθετα αεροπλάνα με μέγιστη μάζα απογείωσης έως 2 000 kg.</p>

Προσάρτημα 1 της OPS 1.005 στοιχείο (α)	EASA OPS – Παραπομπή	Παράθεση διαφορών
<p>13. OPS 1.265 Μεταφορά μη αποδεκτών επιβατών, προσώπων που έχουν απελαθεί ή τελούν υπό κράτηση:</p> <p>Για λειτουργίες VFR μονοκινητήριων αεροπλάνων και εφόσον δεν υπάρχει πρόθεση μεταφοράς μη αποδεκτών επιβατών, προσώπων που έχουν απελαθεί ή τελούν υπό κράτηση, δεν απαιτείται από τον αερομεταφορέα να θεσπίζει διαδικασίες για τη μεταφορά επιβατών αυτού του είδους.</p>	CAT.OP.MPA.155	<p>Μεταφέρθηκε εν μέρει.</p> <p>Είναι προφανές από το κείμενο ότι η θέσπιση διαδικασιών από τον αερομεταφορέα απαιτείται μόνο όταν μεταφέρονται ειδικές κατηγορίες επιβατών.</p> <p>Παρά το γεγονός ότι σπάνια εκτελούνται μεταφορές μη αποδεκτών επιβατών, προσώπων που έχουν απελαθεί ή τελούν υπό κράτηση σε μονοκινητήρια αεροπλάνα σε πτήση εξ όψεως ως εμπορικές αερομεταφορές, δεν υπάρχει λόγος σχετικός με την ασφάλεια σύμφωνα με τον οποίο δεν θα πρέπει να απαιτούνται διαδικασίες του αερομεταφορέα για αυτές τις πτήσεις.</p>
<p>14. OPS 1.280 Θέσεις επιβατών:</p> <p>Δεν ισχύει για λειτουργίες VFR μονοκινητήριων αεροπλάνων.</p>	CAT.OP.MPA.165	<p>Δεν μεταφέρθηκε</p> <p>Είναι προφανές ότι για λειτουργίες με μη σύνθετα αεροπλάνα, η θέσπιση διαδικασιών θα πρέπει να ακολουθεί μια αναλογική και ρεαλιστική προσέγγιση. Δεν φαίνεται να υπάρχει ανάγκη για ελάφρυνση.</p>
<p>15. OPS 1.285 Ενημέρωση των επιβατών:</p> <p>Η επίδειξη και η ενημέρωση θα παρέχεται αναλόγως των αναγκών και του είδους της λειτουργίας. Για λειτουργίες μονομελούς πληρώματος, δεν είναι δυνατό να ανατίθενται στον/στην πιλότο καθήκοντα που θα τον/την αποσπούν από τα καθήκοντα πτητικής λειτουργίας.</p>	<p>CAT.OP.MPA.170</p> <p>Προτάθηκε η προσθήκη του AMC2 CAT.OP.MPA.170</p> <p>ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΜΟΝΟΜΕΛΟΥΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΧΩΡΙΣ ΠΛΗΡΩΜΑ ΘΑΛΑΜΟΥ ΕΠΙΒΑΤΩΝ</p>	Καμία αλλαγή

Προσάρτημα 1 της OPS 1.005 στοιχείο (α)	EASA OPS – Παραπομπή	Παράθεση διαφορών
	Για λειτουργίες μονομελούς πληρώματος χωρίς πλήρωμα θαλάμου επιβατών, ο κυβερνήτης πρέπει να παρέχει στους επιβάτες ενημέρωση σε θέματα ασφάλειας εκτός κατά τη διάρκεια κρίσιμων σταδίων της πτήσης.	
<p>16. OPS 1.290 Προετοιμασία πτήσης:</p> <p>i) Επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης για λειτουργίες από A σε A: δεν απαιτείται.</p> <p>ii) Για λειτουργίες VFR από A σε B κατά τη διάρκεια της ημέρας: ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι για κάθε πτήση συμπληρώνεται απλουστευμένη μορφή επιχειρησιακού σχεδίου πτήσης που να ανταποκρίνεται στο είδος της λειτουργίας.</p>	<p>CAT.OP.MPA.170 στοιχείο γ)</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.170 στοιχείο α)</p>	<p>Καμία αλλαγή</p>
<p>17. OPS 1.295 Επιλογή αεροδρομίων:</p> <p>Δεν ισχύει για λειτουργίες VFR. Οι αναγκαίες οδηγίες για τη χρήση αεροδρομίων και περιοχών για την απογείωση και την προσγείωση πρέπει να εκδίδονται παραπέμποντας στην OPS 1.220.</p>	<p>CAT.OP.MPA.180</p>	<p>Δεν μεταφέρθηκε</p> <p>Στο τρέχον κείμενο που βρίσκεται σε ισχύ εξαιρούνται ήδη οι λειτουργίες VFR.</p>

Προσάρτημα 1 της OPS 1.005 στοιχείο (α)	EASA OPS – Παραπομπή	Παράθεση διαφορών
<p>18. OPS 1.310 Μέλη πληρώματος σε σταθμούς: Για λειτουργίες VFR απαιτούνται οδηγίες για το ζήτημα αυτό μόνο εφόσον διεξάγονται λειτουργίες διμελούς πληρώματος.</p>	CAT.OP.MPA.210	<p>Δεν μεταφέρθηκε Ο κανόνας που βρίσκεται σε ισχύ ήδη καλύπτει μόνο λειτουργίες πολλών πληρωμάτων. Επιπλέον, δεν υπάρχει λογικός συσχετισμός μεταξύ της απαίτησης για την ασφάλεια και τις κατηγορίες επιδόσεων ή τους κανόνες πτήσης που θα μπορούσε να ληφθεί υπόψη.</p>
<p>19. OPS 1.375 Διαχείριση καυσίμων κατά την πτήση: Το προσάρτημα 1 της OPS 1.375 δεν χρειάζεται να εφαρμόζεται σε λειτουργίες VFR μονοκινητήριων αεροπλάνων την ημέρα.</p>	CAT.OP.MPA.280	<p>Δεν μεταφέρθηκε Το προσάρτημα 1 της OPS 1.375 δεν υπάρχει.</p>
<p>20. OPS 1.405 Έναρξη και συνέχιση προσέγγισης: Δεν ισχύει για λειτουργίες VFR.</p>	CAT.OP.MPA.305	<p>Δεν μεταφέρθηκε Η απαίτηση αφορά λειτουργίες IFR. Δεν υπάρχει ανάγκη για ρητή ελάφρυνση για λειτουργίες VFR.</p>
<p>21. OPS 1.410 Επιχειρησιακές διαδικασίες—ύψος διασταύρωσης κατωφλίου: Δεν ισχύει για λειτουργίες VFR.</p>	CAT.OP.MPA.310	<p>Δεν μεταφέρθηκε Η απαίτηση αφορά προσεγγίσεις ακριβείας. Δεν υπάρχει ανάγκη για ρητή ελάφρυνση για λειτουργίες VFR.</p>

Προσάρτημα 1 της OPS 1.005 στοιχείο (α)	EASA OPS – Παραπομπή	Παράθεση διαφορών
<p>22. OPS 1.430 έως 1.460 και τα προσαρτήματά τους:</p> <p>Δεν ισχύει για λειτουργίες VFR.</p>	<p>CAT.OP.MPA.110-120</p> <p>SPA.LVO</p>	<p>Δεν μεταφέρθηκε</p> <p>Εκτός από την απαίτηση θέσπισης ελαχίστων για λειτουργίες VFR, ο εκτελεστικός κανόνας και τα αντίστοιχα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης αφορούν λειτουργίες IFR. Δεν υπάρχει ανάγκη για ρητή ελάφρυνση για λειτουργίες VFR.</p>
<p>23. OPS 1.530 Απογείωση:</p> <p>i) Το στοιχείο α) ισχύει με την ακόλουθη προσθήκη: Η Αρχή μπορεί, σε κατά περίπτωση βάση, να δέχεται άλλα στοιχεία επιδόσεων που υποβάλλει ο αερομεταφορέας και βασίζονται στην επίδειξη ή/και σε τεκμηριωμένη εμπειρία. Τα στοιχεία α) και β) ισχύουν με την ακόλουθη προσθήκη: Εάν δεν μπορούν να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις της παρούσας παραγράφου λόγω φυσικών περιορισμών που σχετίζονται με την επέκταση του διαδρόμου και υπάρχει σαφές δημόσιο συμφέρον και ανάγκη για τη λειτουργία, η Αρχή μπορεί να δέχεται, σε κατά περίπτωση βάση, άλλα στοιχεία επιδόσεων, τα οποία δεν θα έρχονται σε σύγκρουση με το εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου όσον αφορά ειδικές διαδικασίες που υποβάλλει ο αερομεταφορέας και βασίζονται στην επίδειξη ή/και σε τεκμηριωμένη εμπειρία.</p> <p>ii) Ο αερομεταφορέας που επιθυμεί να προβεί σε λειτουργίες σύμφωνα με το στοιχείο i) πρέπει να διαθέτει προηγούμενη έγκριση της Αρχής που εκδίδει το ΠΑ. Η εν λόγω έγκριση:</p>	<p>CAT.POL.A.305</p>	<p>Δεν μεταφέρθηκε</p> <p>Για οποιαδήποτε κατά περίπτωση ελάφρυνση θα ήταν απαραίτητη διαδικασία του άρθρου 14.</p>

Προσάρτημα 1 της OPS 1.005 στοιχείο (α)	EASA OPS – Παραπομπή	Παράθεση διαφορών
<p>A) προσδιορίζει τον τύπο του αεροπλάνου· B) προσδιορίζει τον τύπο της λειτουργίας· Γ) προσδιορίζει το/τα αεροδρόμιο/α και τους αντίστοιχους διαδρόμους· Δ) περιορίζει την απογείωση, η οποία πρέπει να γίνεται με VMC· Ε) προσδιορίζει τα προσόντα του πληρώματος· και ΣΤ) περιορίζεται στα αεροπλάνα το πρώτο πιστοποιητικό τύπου των οποίων εκδόθηκε για πρώτη φορά πριν από την 1η Ιανουαρίου 2005.</p> <p>iii) Η λειτουργία πρέπει να γίνεται δεκτή από το κράτος στο οποίο βρίσκεται το αεροδρόμιο.</p>		

Προσάρτημα 1 της OPS 1.005 στοιχείο (α)	EASA OPS – Παραπομπή	Παράθεση διαφορών
<p>24. OPS 1.535 Αποφυγή εμποδίων απογείωσης—πολυκινητήρια αεροπλάνα:</p> <p>i) Το στοιχείο α) σημεία 3, 4 και 5, το στοιχείο β) σημείο 2, το στοιχείο γ) σημεία 1 και 2 και το προσάρτημα δεν ισχύουν για λειτουργίες VFR κατά τη διάρκεια της ημέρας.</p> <p>ii) Για λειτουργίες IFR ή VFR κατά τη διάρκεια της ημέρας ισχύουν τα στοιχεία β) και γ) με τις ακόλουθες διαφοροποιήσεις:</p> <p>A) θεωρείται ότι υπάρχει δυνατότητα πλοήγησης εξ όψεως με καθοδήγηση πορείας όταν η ορατότητα πτήσης ανέρχεται τουλάχιστον σε 1500m·</p> <p>B) το μέγιστο απαιτούμενο πλάτος διαδρόμου είναι 300m όταν η ορατότητα πτήσης είναι τουλάχιστον 1 500m.</p>	<p>CAT.POL.A.310</p> <p>AMC1 CAT.POL.A.310</p> <p>Για τη μεταφορά του εδαφίου i), προτείνεται η ακόλουθη τροποποίηση της παραγράφου CAT.POL.A.310:</p> <p>εισαγωγή νέου στοιχείου ε)</p> <p>ε) Οι απαιτήσεις στο στοιχείο α) σημεία 3, 4 και 5, στο στοιχείο β) σημείο 2 και στο στοιχείο γ) σημείο 2 δεν ισχύουν για λειτουργίες VFR κατά τη διάρκεια της ημέρας.</p> <p>Για τη μερική μεταφορά του εδαφίου (ii), προτείνεται η ακόλουθη τροποποίηση του AMC1 CAT.POL.A.310:</p> <p>προσθήκη στο τέλος του στοιχείου α) του κειμένου που ακολουθεί:</p> <p>Για λειτουργίες VFR τη νύχτα, η πλοήγηση εξ όψεως με καθοδήγηση πορείας θα πρέπει να θεωρείται διαθέσιμη όταν η ορατότητα πτήσης είναι τουλάχιστον 1 500 m.</p>	<p>Μεταφέρθηκε εν μέρει</p> <p>i) η αναφορά στο στοιχείο γ) σημείο 1 δεν μεταφέρεται. Σε αντίθετη περίπτωση ο κανόνας δεν θα κάλυπτε ίχνος πτήσης που απαιτεί αλλαγές ίχνους πλέον των 15°.</p> <p>(ii) η αναφορά στις λειτουργίες IFR και στο στοιχείο B) δεν μεταφέρεται. Δεν υπάρχει διαθέσιμη αιτιολόγηση ως προς την ασφάλεια για αυτές τις ελαφρύνσεις.</p>

Προσάρτημα 1 της OPS 1.005 στοιχείο (α)	EASA OPS – Παραπομπή	Παράθεση διαφορών
<p>25. OPS 1.545 Προσγείωση—Προορισμός και εναλλακτικά αεροδρόμια :</p> <p>i) Η παράγραφος ισχύει με την ακόλουθη προσθήκη: Εάν δεν μπορούν να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις της παρούσας παραγράφου λόγω φυσικών περιορισμών που σχετίζονται με την επέκταση του διαδρόμου και υπάρχει σαφές δημόσιο συμφέρον και ανάγκη λειτουργικής αναγκαιότητας, η Αρχή μπορεί να δέχεται, σε κατά περίπτωση βάση, άλλα στοιχεία επιδόσεων, τα οποία δεν θα έρχονται σε σύγκρουση με το εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου, σχετικά με τις ειδικές διαδικασίες, τις οποίες υποβάλλει ο αερομεταφορέας και βασίζονται στην επίδειξη ή/και σε τεκμηριωμένη εμπειρία.</p> <p>ii) Ο αερομεταφορέας που επιθυμεί να προβεί σε λειτουργίες σύμφωνα με το στοιχείο i) πρέπει να διαθέτει προηγούμενη έγκριση της Αρχής που εκδίδει το ΠΑ. Η εν λόγω έγκριση:</p> <p>A) προσδιορίζει τον τύπο του αεροπλάνου· B) προσδιορίζει τον τύπο της λειτουργίας· Γ) προσδιορίζει το/τα αεροδρόμιο/α και τους αντίστοιχους διαδρόμους· Δ) περιορίζει την τελική προσέγγιση και την προσγείωση, η οποία πρέπει να γίνεται με VMC· E) προσδιορίζει τα προσόντα του πληρώματος· και ΣΤ) περιορίζεται στα αεροπλάνα το πιστοποιητικό τύπου των οποίων εκδόθηκε για πρώτη φορά πριν από την 1η Ιανουαρίου 2005.</p> <p>iii) Η λειτουργία πρέπει να γίνεται δεκτή από το κράτος στο οποίο βρίσκεται το αεροδρόμιο.</p>		<p>Δεν μεταφέρθηκε</p> <p>Για οποιαδήποτε κατά περίπτωση ελάφρυνση θα ήταν απαραίτητη διαδικασία του άρθρου 14.</p>
<p>TE.RPRO.00036-001© Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφαλείας της Αεροπορίας. Με την επιφύλαξη παντός δικαιώματος. Ιδιοκτησιακό έγγραφο. Τα αντίγραφα δεν ελέγχονται. Επιβεβαιώστε το καθεστώς αναθεώρησης μέσω του Διαδικτύου/Ενδοδικτύου του EASA.</p>	<p>Αεροπορίας. Με την επιφύλαξη παντός δικαιώματος. Τα αντίγραφα δεν ελέγχονται. Επιβεβαιώστε το καθεστώς αναθεώρησης μέσω του Διαδικτύου/Ενδοδικτύου του EASA.</p>	<p>Σελίδα 40 από 105</p>

Προσάρτημα 1 της OPS 1.005 στοιχείο (α)	EASA OPS – Παραπομπή	Παράθεση διαφορών
<p>26. OPS 1.550 Προσγείωση—ξηρός διάδρομος:</p> <p>i) Η παράγραφος ισχύει με την ακόλουθη προσθήκη: Εάν δεν μπορούν να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις της παρούσας παραγράφου λόγω φυσικών περιορισμών που σχετίζονται με την επέκταση του διαδρόμου και υπάρχει σαφές δημόσιο συμφέρον και ανάγκη λειτουργικής αναγκαιότητας, η Αρχή μπορεί να δέχεται, σε κατά περίπτωση βάση, άλλα στοιχεία επιδόσεων, τα οποία δεν θα έρχονται σε σύγκρουση με το εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου, σχετικά με τις ειδικές διαδικασίες, τις οποίες υποβάλλει ο αερομεταφορέας και βασίζονται στην επίδειξη ή/και σε τεκμηριωμένη εμπειρία.</p> <p>ii) Ο αερομεταφορέας που επιθυμεί να προβεί σε λειτουργίες σύμφωνα με το στοιχείο i) πρέπει να διαθέτει προηγούμενη έγκριση της Αρχής που εκδίδει το ΠΑ. Η εν λόγω έγκριση:</p> <p>A) προσδιορίζει τον τύπο του αεροπλάνου· B) προσδιορίζει τον τύπο της λειτουργίας· Γ) προσδιορίζει το/τα αεροδρόμιο/α και τους αντίστοιχους διαδρόμους· Δ) περιορίζει την τελική προσέγγιση και την προσγείωση, η οποία πρέπει να γίνεται με VMC· E) προσδιορίζει τα προσόντα του πληρώματος· και ΣΤ) περιορίζεται στα αεροπλάνα των οποίων το πρώτο πιστοποιητικό τύπου εκδόθηκε πριν από την 1η Ιανουαρίου 2005.</p>		<p>Δεν μεταφέρθηκε</p> <p>Για οποιαδήποτε κατά περίπτωση ελάφρυνση θα ήταν απαραίτητη διαδικασία του άρθρου 14.</p>

Προσάρτημα 1 της OPS 1.005 στοιχείο (α)	EASA OPS – Παραπομπή	Παράθεση διαφορών
iii) Η λειτουργία πρέπει να γίνεται δεκτή από το κράτος στο οποίο βρίσκεται το αεροδρόμιο.		
27. Προς συμπλήρωση.		
<p>28. OPS 1.650 Πτήσεις εξ όψεως (VFR) κατά την ημέρα:</p> <p>Η παράγραφος 1 650 ισχύει με την ακόλουθη προσθήκη: Η Αρχή μπορεί να απαλλάσσει τα μονοκινητήρια αεροπλάνα, για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας πριν από τις 22 Μαΐου 1995, από τις απαιτήσεις των στοιχείων στ), ζ), η) και θ), εάν η ικανοποίησή τους απαιτεί μεταγενέστερο εξοπλισμό.</p>	CAT.IDE.A.125 στοιχείο δ)	Καμία αλλαγή
<p>29. Μέρος M, παράγραφος M.A. 704, έκθεση διαχείρισης για διαρκή αξιοπλοΐα</p> <p>Η έκθεση διαχείρισης για διαρκή αξιοπλοΐα μπορεί να προσαρμόζεται στην υπό εκτέλεση λειτουργία.</p>		Δεν εξετάζεται στον κανονισμό για τις πτητικές λειτουργίες.
<p>30. Μέρος M, παράγραφος M.A. 306, σύστημα τεχνικού μητρώου αεροσκάφους που τηρεί ο αερομεταφορέας:</p> <p>Η Αρχή μπορεί να εγκρίνει συντετμημένη μορφή του συστήματος τεχνικού μητρώου, ανάλογα με το είδος της υπό εκτέλεση λειτουργίας.</p>		Δεν εξετάζεται στον κανονισμό για τις πτητικές λειτουργίες.

Προσάρτημα 1 της OPS 1.005 στοιχείο (α)	EASA OPS – Παραπομπή	Παράθεση διαφορών
<p>31. OPS 1.940 Σύνθεση του πληρώματος πτήσης:</p> <p>Το στοιχείο α) σημεία 2 και 4, και το στοιχείο β) δεν ισχύουν για λειτουργίες VFR κατά τη διάρκεια της ημέρας, πέραν του ότι το στοιχείο α) σημείο 4 πρέπει να εφαρμόζεται πλήρως όταν απαιτούνται δύο χειριστές από την OPS 1.</p>		<p>Δεν μεταφέρθηκε</p> <p>Η εφαρμογή ή μη προκύπτει σαφώς από το κείμενο</p>
<p>32. OPS 1.945 Μετεκπαίδευση και έλεγχος:</p> <p>i) Στοιχείο α) σημείο 7: Πτήση γραμμής υπό επιτήρηση (LIFUS) μπορεί να πραγματοποιείται σε οιοδήποτε αεροπλάνο της εκάστοτε κατηγορίας. Ο αριθμός των LIFUS που απαιτούνται εξαρτάται από την πολυπλοκότητα των λειτουργιών.</p> <p>ii) Το στοιχείο α) σημείο 8 δεν απαιτείται.</p>		<p>ORO.FC.220 στοιχείο δ) σημείο 2 και αντίστοιχο AMC1 στοιχείο ε.3</p> <p>ORO.FC.220 στοιχείο β) σημείο i)</p>
<p>33. OPS 1.955 Διορισμός κυβερνήτη:</p> <p>Το στοιχείο β) εφαρμόζεται ως εξής: Η Αρχή μπορεί να δέχεται συντετμημένη σειρά μαθημάτων για κυβερνήτες, σχετική με το είδος της εκτελούμενης λειτουργίας. Το στοιχείο α) σημείο 1 σημείο i) δεν εφαρμόζεται σε λειτουργίες VFR την ημέρα.</p>		<p>ORO.FC.205 στοιχείο ζ)</p>
<p>34. OPS 1.960 Κυβερνήτες-κάτοχοι αδειας επαγγελματία χειριστή:</p>		<p>ORO.FC.A.250 στοιχείο β)</p>

Προσάρτημα 1 της OPS 1.005 στοιχείο (α)	EASA OPS – Παραπομπή	Παράθεση διαφορών
<p>35. OPS 1.965 Περιοδική εκπαίδευση και έλεγχος:</p> <p>i) Το στοιχείο α) σημείο 1 εφαρμόζεται ως εξής για λειτουργίες VFR την ημέρα: Το σύνολο της εκπαίδευσης και του ελέγχου πρέπει να είναι σχετικά με το είδος της λειτουργίας και την κατηγορία του αεροπλάνου το οποίο χειρίζεται το μέλος του πληρώματος πτήσης και να λαμβάνεται υπόψη τυχόν χρησιμοποιούμενος ειδικός εξοπλισμός.</p> <p>ii) Το στοιχείο α) σημείο 3 σημείο ii) εφαρμόζεται ως εξής: Η εκπαίδευση στο αεροπλάνο μπορεί να παρέχεται από εξεταστή ικανότητας κατηγορίας (CRE), εξεταστή πτήσης (FE) ή εξεταστή ικανότητας τύπου (TRE).</p> <p>iii) Το στοιχείο α) σημείο 4 σημείο i) εφαρμόζεται ως εξής: Ο έλεγχος ικανότητας από τον αερομεταφορέα μπορεί να γίνεται από εξεταστή ικανότητας τύπου (TRE), εξεταστή ικανότητας κατηγορίας (CRE) ή από κυβερνήτη με τα κατάλληλα προσόντα που έχει ορίσει ο αερομεταφορέας και αποδεχθεί η Αρχή, εκπαιδευμένο σε έννοιες ολοκληρωμένης αξιοποίησης πληρώματος (CRM) και στην αξιολόγηση ικανοτήτων CRM.</p> <p>iv) Το στοιχείο β) σημείο 2 εφαρμόζεται ως εξής για τις λειτουργίες VFR την ημέρα: Εφόσον οι λειτουργίες διεξάγονται σε περιόδους που δεν υπερβαίνουν τους οκτώ συνεχόμενους μήνες, ένας έλεγχος ικανότητας αρκεί. Ο έλεγχος αυτός πρέπει να γίνεται πριν από την έναρξη εμπορικών αερομεταφορών.</p>		<p>AMC1 ORO.FC.230, στοιχείο α.5</p> <p>ORO.FC.145 στοιχείο α) σημείο 2</p> <p>ORO.FC.230 στοιχείο β) σημείο 5</p> <p>ORO.FC.230 στοιχείο β) σημείο 3</p>

Προσάρτημα 1 της OPS 1.005 στοιχείο (α)	EASA OPS – Παραπομπή	Παράθεση διαφορών
<p>36. OPS 1.968 Προσόντα χειριστή για λειτουργία από οποιαδήποτε θέση χειριστή:</p> <p>Το προσάρτημα 1 δεν ισχύει για πτητικές λειτουργίες VFR μονοκινητήριων αεροπλάνων.</p>		<p>Δεν μεταφέρθηκε</p> <p>Αυτονόητο</p>
<p>37. OPS 1.975 Αξιολόγηση διαδρομής και αεροδρομίου:</p> <p>i) Για λειτουργίες VFR την ημέρα δεν ισχύουν τα στοιχεία β), γ) και δ), πέραν του ότι ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι σε περιπτώσεις που απαιτείται ειδική έγκριση από το κράτος του αεροδρομίου, οι απαιτήσεις αυτές τηρούνται.</p> <p>ii) Ως εναλλακτική δυνατότητα στα στοιχεία β), γ) και δ) και όσον αφορά λειτουργίες IFR ή λειτουργίες VFR τη νύχτα, η αξιολόγηση διαδρομής και αεροδρομίου μπορεί να επικυρώνεται ως εξής:</p> <p>(A) Εκτός από λειτουργίες στα αεροδρόμια με τις μεγαλύτερες απαιτήσεις, με ολοκλήρωση δέκα τουλάχιστον τομέων στο πλαίσιο της λειτουργίας κατά τη διάρκεια των δώδεκα προηγούμενων μηνών, επιπλέον τυχόν απαιτούμενης αυτοενημέρωσης (self-briefing).</p> <p>(B) Μπορούν να πραγματοποιούνται λειτουργίες στα αεροδρόμια με τις μεγαλύτερες απαιτήσεις μόνο εφόσον:</p> <p>1. ο κυβερνήτης έχει αναγνωρισθεί στο αεροδρόμιο κατά τους προηγούμενους 36 μήνες επισκεπτόμενος ως μέλος του επιχειρησιακού</p>		<p>GM1 ORO.FC.105 στοιχείο γ)</p> <p>AMC2 ORO.FC.105 στοιχείο γ)</p>

Προσάρτημα 1 της OPS 1.005 στοιχείο (α)	EASA OPS – Παραπομπή	Παράθεση διαφορών
<p>πληρώματος πτήσης ή ως παρατηρητής·</p> <p>2. η προσέγγιση γίνεται με VMC από το ισχύον ελάχιστο ύψος τομέα· και</p> <p>3. έχει γίνει η κατάλληλη αυτοενημέρωση πριν από την πτήση.</p>		
<p>38. OPS 1.980 Άσκηση καθηκόντων σε περισσότερους του ενός τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνων:</p> <p>i) Δεν εφαρμόζεται εάν οι λειτουργίες περιορίζονται σε κατηγορίες αεροπλάνων μονομελούς πληρώματος με κινητήρες εμβόλων, με VFR την ημέρα.</p> <p>ii) Για νυχτερινές λειτουργίες IFR και VFR, η απαίτηση στο προσάρτημα 1 της OPS 1.980 στοιχείο δ) σημείο 2 σημείο i) για 500 ώρες στη σχετική θέση πληρώματος πριν από την άσκηση των προνομίων δύο καταχωρίσεων αδειας, μειώνεται σε 100 ώρες ή τομείς εάν μία από τις καταχωρίσεις συνδέεται με κατηγορία. Πρέπει να ολοκληρώνεται πτήση ελέγχου πριν ο χειριστής μπορέσει να αναλάβει καθήκοντα κυβερνήτη.</p>		<p>ORO.FC.240 στοιχείο γ)</p> <p>AMC1 ORO.FC.240 στοιχείο α) σημείο 4 εδάφιο ii) περίπτωση A</p>
<p>39. OPS 1.981 Πτητική λειτουργία ελικοπτέρων και αεροπλάνων:</p> <p>Το στοιχείο α) σημείο 1 δεν ισχύει εάν οι λειτουργίες περιορίζονται σε κατηγορίες αεροπλάνων μονομελούς πληρώματος με κινητήρες εμβόλων.</p>		<p>ORO.FC.240 στοιχείο γ)</p>

Προσάρτημα 1 της OPS 1.005 στοιχείο (α)	EASA OPS – Παραπομπή	Παράθεση διαφορών
40. Προς συμπλήρωση.		
<p>41. OPS 1.1060 Επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης:</p> <p>Δεν απαιτείται για λειτουργίες VFR κατά την ημέρα από Α σε Α. Για λειτουργίες VFR κατά την ημέρα από Α σε Β ισχύει, όμως το σχέδιο πτήσης μπορεί να έχει απλουστευμένη μορφή, σχετική με το είδος των πραγματοποιούμενων λειτουργιών. (Βλέπε OPS 1.135).</p>	<p>CAT.OP.MPA.175 στοιχείο γ) AMC1 CAT.OP.MPA.175 στοιχείο α)</p>	<p>Μεταφέρθηκε</p> <p>Διαφορά: Οι κανόνες OPS του EASA αναφέρονται μόνο σε λειτουργίες VFR και όχι σε λειτουργίες VFR κατά την ημέρα. Ωστόσο, το πεδίο εφαρμογής για τις λειτουργίες από Α σε Α περιορίζεται σε λειτουργίες VFR κατά την ημέρα.</p>
<p>42. OPS 1.1070 Έκθεση διαχείρισης για διαρκή αξιοπλοΐα</p> <p>Η έκθεση διαχείρισης για διαρκή αξιοπλοΐα μπορεί να προσαρμόζεται στην πραγματοποιούμενη λειτουργία.</p>		<p>Δεν εξετάζεται στον κανονισμό για τις πτητικές λειτουργίες.</p>
<p>43. OPS 1.1071 Τεχνικό μητρώο αεροπλάνου:</p> <p>Ισχύουν οι ίδιες προϋποθέσεις με το μέρος Μ, παράγραφος Μ.Α. 306 σύστημα τεχνικού μητρώου αεροσκάφους που τηρεί ο αερομεταφορέας.</p>		<p>Δεν εξετάζεται στον κανονισμό για τις πτητικές λειτουργίες.</p>
44. Προς συμπλήρωση.		
45. Προς συμπλήρωση.		

Προσάρτημα 1 της OPS 1.005 στοιχείο (α)	EASA OPS – Παραπομπή	Παράθεση διαφορών
<p>46. OPS 1.1240 Προγράμματα εκπαίδευσης:</p> <p>Τα προγράμματα εκπαίδευσης προσαρμόζονται στο είδος των πραγματοποιούμενων λειτουργιών. Είναι δυνατό να γίνεται δεκτό εκπαιδευτικό πρόγραμμα αυτοεκμάθησης για λειτουργίες VFR.</p>	-	<p>Δεν μεταφέρθηκε</p> <p>Εντός του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 300/2008.</p>
<p>47. OPS 1.1250 Πίνακας διαδικασίας έρευνας αεροπλάνου:</p> <p>Δεν ισχύει για λειτουργίες VFR την ημέρα.</p>	-	<p>Δεν μεταφέρθηκε</p> <p>Εντός του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 300/2008.</p>

Προσάρτημα 1 της 3.005 στοιχείο (στ) – πτήσεις VFR με μικρά ελικόπτερα κατά την ημέρα

Προσάρτημα 1 της OPS 3.005 στοιχείο (στ) – πτήσεις VFR με μικρά ελικόπτερα κατά την ημέρα	EASA OPS – Παραπομπή	Παράθεση διαφορών
<p>α) Ορολογία:</p> <p>(1) Τοπικές λειτουργίες. Πτήσεις που εκτελούνται εντός τοπικής και καθορισμένης γεωγραφικής περιοχής αποδεκτής από την Αρχή, με προέλευση και προορισμό τον ίδιο τόπο την ίδια ημέρα.</p>	Παράρτημα I - Ορισμοί	<p>Τροποποιήθηκε</p> <p>Ο ορισμός στους κανόνες OPS του EASA είναι πιο συγκεκριμένος.</p> <p>Τα μικρά ελικόπτερα (όπως ορίζονται στην JAR-OPS 1) αντιμετωπίζονται ως μη σύνθετα ελικόπτερα (υπό την έννοια του βασικού κανονισμού).</p>
<p>β) Έγκριση. Ο αερομεταφορέας που επιθυμεί να προβεί σε λειτουργίες σύμφωνα με το παρόν προσάρτημα πρέπει να διαθέτει προηγούμενη έγκριση της Αρχής που εκδίδει το πιστοποιητικό αερομεταφορέα. Η έγκριση αυτή καθορίζει:</p> <p>(1) τον τύπο του ελικοπτέρου· και</p> <p>(2) τον τύπο της λειτουργίας·</p> <p>(3) τους γεωγραφικούς περιορισμούς των τοπικών λειτουργιών στο πλαίσιο του παρόντος προσαρτήματος (βλέπε την κοινή συμβουλευτική εγκύκλιο στοιχείο β) σημείο 3 του προσαρτήματος 1 της παραγράφου JAR-OPS 3.005 στοιχείο στ)).</p>	ORO.AOC	<p>Δεν μεταφέρθηκε</p> <p>Δεν υπάρχει ανάγκη για ρητή μεταφορά αυτού του κανόνα. Σε κάθε περίπτωση, η λειτουργία αποτελεί μέρος πιστοποιητικού αερομεταφορέα και συμπεριλαμβάνεται στο πρόγραμμα επιτήρησης της Αρχής.</p>
<p>γ) Απαγόρευση. Οι ακόλουθες δραστηριότητες απαγορεύονται:</p>		

Προσάρτημα 1 της OPS 3.005 στοιχείο (στ) – πτήσεις VFR με μικρά ελικόπτερα κατά την ημέρα	EASA OPS – Παραπομπή	Παράθεση διαφορών
(1) JAR-OPS 3.065. Μεταφορά πολεμικών όπλων και πολεμοφοδίων.	CAT.GEN.MPA.155	Δεν μεταφέρθηκε Αυτή η ελάφρυνση δεν θεωρείται σχετική. Είναι πολύ απίθανη η μεταφορά πολεμικών όπλων και πολεμοφοδίων σε περιβάλλον εμπορικών αερομεταφορών εκτελούμενων με μικρό ελικόπτερο.
(2) JAR-OPS 3.265. Μεταφορά μη αποδεκτών επιβατών, προσώπων που έχουν απελαθεί ή τελούν υπό κράτηση	CAT.OP.MPA.155	Δεν μεταφέρθηκε Μη σχετική. Η μεταφορά μη αποδεκτών επιβατών, προσώπων που έχουν απελαθεί ή τελούν υπό κράτηση με μη σύνθετο ελικόπτερο ή κατά τη διάρκεια τοπικής λειτουργίας με ελικόπτερο φαίνεται απίθανη.
(3) JAR-OPS 3.305. Ανεφοδιασμός/αφαίρεση καυσίμων ενώ οι επιβάτες επιβιβάζονται, είναι επιβιβασμένοι στο αεροπλάνο ή αποβιβάζονται	CAT.OP.MPA.195	Δεν μεταφέρθηκε Ο τρέχων κανόνας ήδη απαγορεύει τον ανεφοδιασμό/την αφαίρεση καυσίμων ενώ οι επιβάτες επιβιβάζονται, είναι επιβιβασμένοι στο αεροπλάνο ή αποβιβάζονται με αεροπορικό καύσιμο (AVGAS) και καύσιμο ευρέως κλάσματος ή μείγμα αυτών των τύπων καυσίμου. Συνεπώς, τα περισσότερα από τα μη σύνθετα ελικόπτερα καλύπτονται ήδη από αυτόν τον κανόνα.
(4) JAR-OPS 3.335. Κάπνισμα μέσα στο αεροπλάνο	CAT.OP.MPA.240	Δεν μεταφέρθηκε. Πράγματι ο υπάρχων κανόνας ήδη απαγορεύει το κάπνισμα και παρέχει επαρκή προστασία.

Προσάρτημα 1 της OPS 3.005 στοιχείο (στ) – πτήσεις VFR με μικρά ελικόπτερα κατά την ημέρα	EASA OPS – Παραπομπή	Παράθεση διαφορών
δ) Ελάφρυνση. Παρέχονται ελαφρύνσεις για τους ακόλουθους κανόνες:		
<p>(1) JAR-OPS 3.100 Άδεια εισόδου στο θάλαμο διακυβέρνησης:</p> <p>i) ο αερομεταφορέας πρέπει να θεσπίζει κανόνες για τη μεταφορά επιβατών σε θέση χειριστή, ανάλογα με την περίπτωση·</p> <p>ii) ο κυβερνήτης πρέπει να διασφαλίζει ότι:</p> <p>A) η μεταφορά επιβατών σε θέση χειριστή δεν αποσπά την προσοχή ή/και την παρέμβαση στη λειτουργία της πτήσης·</p> <p>B) ο επιβάτης που καταλαμβάνει θέση χειριστή έχει εξοικειωθεί με τους σχετικούς περιορισμούς και τις διαδικασίες ασφάλειας.</p>	AMC1 CAT.GEN.135 στοιχείο α) σημείο 3	Καμία αλλαγή
<p>(2) JAR-OPS 3.135 Συμπληρωματικές πληροφορίες και έντυπα που πρέπει να φέρει το αεροσκάφος.</p> <p>i) Για τοπικές λειτουργίες πρέπει να μεταφέρονται τα ακόλουθα έγγραφα:</p> <p>A) JAR-OPS 3.135 στοιχείο α) σημείο 1 - επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης</p> <p>B) JAR-OPS 3.135 στοιχείο α) σημείο 2 - τεχνικό μητρώο (εκτός των περιπτώσεων όπου απαιτείται για αεροπεριήγηση)</p>	CAT.GEN.MPA.180 στοιχείο β) CAT.OP.MPA.175 στοιχείο γ) AMC1 CAT.OP.MPA.175 στοιχείο α)	<p>για το εδάφιο i) τροποποιήθηκε</p> <p>Οι ελαφρύνσεις στην παράγραφο CAT.GEN.MPA.180 περιλαμβάνουν επίσης το πιστοποιητικό θορύβου·</p> <p>την άδεια σταθμού αεροσκάφους· και</p> <p>την έγγραφη τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης.</p> <p>για το εδάφιο ii) καμία αλλαγή.</p>

Προσάρτημα 1 της OPS 3.005 στοιχείο (στ) – πτήσεις VFR με μικρά ελικόπτερα κατά την ημέρα	EASA OPS – Παραπομπή	Παράθεση διαφορών
<p>Γ) JAR-OPS 3.135 στοιχείο α) σημείο 4 - τεκμηρίωση περί αγγελίας NOTAM/AIS</p> <p>Δ) JAR-OPS 3.135 στοιχείο α) σημείο 5 - μετεωρολογικές πληροφορίες</p> <p>Ε) JAR-OPS 3.135 στοιχείο α) σημείο 7 - κοινοποίηση ειδικών επιβατών κ.λπ.</p> <p>ΣΤ) JAR-OPS 3.135 στοιχείο α) σημείο 8 - κοινοποίηση ειδικών φορτίων κ.λπ.</p> <p>ii) Για μη τοπικές λειτουργίες:</p> <p>Α) JAR-OPS 3.135 στοιχείο α) σημείο 1 - επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης Το σχέδιο πτήσης μπορεί να έχει απλουστευμένη μορφή, να είναι σχετικό με το είδος των εκτελούμενων λειτουργιών και αποδεκτό από την Αρχή.</p> <p>Β) JAR-OPS 3.135 στοιχείο α) σημείο 7 - κοινοποίηση ειδικών επιβατών. Δεν απαιτείται.</p>		
<p>(3) JAR-OPS 3.140 Πληροφορίες που τηρούνται στο έδαφος.</p> <p>Δεν είναι αναγκαία η τήρηση πληροφοριών στο έδαφος όταν γίνεται χρήση άλλων μεθόδων καταχώρισης.</p>	CAT.GEN.MPA.185	<p>Δεν μεταφέρθηκε</p> <p>Ο σκοπός της ελάφρυνσης είναι ασαφής και μη επαρκώς καθορισμένος ώστε να είναι επιλέξιμη για εκτελεστικό κανόνα. Επιπλέον, ο υφιστάμενος κανόνας ήδη ορίζει ότι οι πληροφορίες τηρούνται έως ότου παραχθούν αντίγραφα στο χώρο στον οποίο θα αποθηκευτούν.</p>

Προσάρτημα 1 της OPS 3.005 στοιχείο (στ) – πτήσεις VFR με μικρά ελικόπτερα κατά την ημέρα	EASA OPS – Παραπομπή	Παράθεση διαφορών
<p>(4) JAR-OPS 3.165 Μίσθωση.</p> <p>Εφαρμόζεται μόνο στις περιπτώσεις όπου υπάρχει επίσημη συμφωνία μίσθωσης.</p> <p>Σημείωση: Η περίπτωση στην οποία η σύμβαση για τη μεταφορά επιβατών μεταβιβάζεται σε άλλο αερομεταφορέα στον οποίον οι επιβάτες θα καταβάλλουν εισιτήριο για τη μεταφορά, δεν θεωρείται μίσθωση.</p>	ORO.AOC.110	<p>Δεν μεταφέρθηκε</p> <p>Είναι γενικώς αντιληπτό ότι για τη μίσθωση απαιτείται επίσημη συμφωνία μίσθωσης.</p>
<p>(5) JAR-OPS 3.215 Χρησιμοποίηση εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας.</p> <p>Δεν εφαρμόζεται εκτός αν επιβάλλεται από απαιτήσεις εναέριου χώρου και εφόσον οι συμφωνίες παροχής υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης είναι αποδεκτές από την Αρχή.</p>	CAT.OP.MPA.100 στοιχείο β)	Καμία αλλαγή
<p>(6) JAR-OPS 3.220 Άδεια από τον αερομεταφορέα για τη χρήση ελικοδρομίων.</p> <p>Ο αερομεταφορέας θεσπίζει διαδικασία για τη χορήγηση άδειας στους κυβερνήτες για την επιλογή ελικοδρομίων ή χώρων προσγείωσης κατάλληλων για τον τύπο του ελικοπτερόου και της λειτουργίας.</p>	AMC1 CAT.OP.MPA.105 στοιχείο δ)	<p>Τροποποιήθηκε</p> <p>Το περιεχόμενο του κανόνα OPS του EASA εφαρμόζεται σε όλες τις λειτουργίες ελικοπτερόων για χώρους που δεν έχουν προηγουμένως ελεγχθεί, και αυτός θεωρείται ο σκοπός αυτού του κανόνα.</p>

Προσάρτημα 1 της OPS 3.005 στοιχείο (στ) – πτήσεις VFR με μικρά ελικόπτερα κατά την ημέρα	EASA OPS – Παραπομπή	Παράθεση διαφορών
<p>(7) JAR-OPS 3.255 Πολιτική καυσίμων.</p> <p>Τα στοιχεία β) έως δ) δεν εφαρμόζονται όταν η πολιτική καυσίμων που προβλέπεται στην JAR-OPS 3.255 στοιχείο α) διασφαλίζει ότι κατά την ολοκλήρωση της πτήσης ή διαδοχικών πτήσεων, τα εναπομείναντα καύσιμα δεν είναι λιγότερα από την ποσότητα καυσίμου που επαρκεί για πτήση 30 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης (αυτός ο χρόνος μπορεί να μειωθεί στα 20 λεπτά όταν η πτήση εκτελείται σε περιοχή όπου παρέχονται συνεχείς και κατάλληλοι χώροι προληπτικής προσγείωσης). Τα τελικά εφεδρικά καύσιμα πρέπει να καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας ώστε να είναι δυνατή η συμμόρφωση με την JAROPS 3.375 στοιχείο γ).</p>	CAT.OP.MPA.151 στοιχείο β)	Καμία αλλαγή
<p>(8) JAR-OPS 3.280 Θέσεις επιβατών.</p> <p>Δεν απαιτείται η θέσπιση διαδικασιών.</p> <p>Σημείωση: Ο σκοπός αυτής της παραγράφου επιτυγχάνεται από τη χρήση συνήθους κρίσης από το χειριστή. Η JAR-OPS 3.260 εφαρμόζεται στην ανάγκη για διαδικασίες και θεωρείται ότι την καλύπτει.</p>	CAT.OP.MPA.165	<p>Δεν μεταφέρθηκε</p> <p>Είναι προφανές ότι για λειτουργίες με μη σύνθετα ελικόπτερα, η θέσπιση διαδικασιών θα πρέπει να ακολουθεί μια αναλογική και ρεαλιστική προσέγγιση. Δεν φαίνεται να υπάρχει ανάγκη για ελάφρυνση.</p>

Προσάρτημα 1 της OPS 3.005 στοιχείο (στ) – πτήσεις VFR με μικρά ελικόπτερα κατά την ημέρα	EASA OPS – Παραπομπή	Παράθεση διαφορών
<p>(9) JAR-OPS 3.285 Ενημέρωση των επιβατών.</p> <p>i) Στοιχείο α) σημείο 1. Εκτός εάν αυτό δεν κρίνεται ασφαλές, οι επιβάτες ενημερώνονται προφορικά σχετικά με θέματα ασφάλειας. Η ενημέρωση αυτή, εν μέρει ή στο σύνολό της, μπορεί να δοθεί μέσω οπτικοακουστικής παρουσίασης. Για τη χρήση φορητών ηλεκτρονικών συσκευών πρέπει να χορηγηθεί προηγούμενη έγκριση.</p>	<p>CAT.OP.MPA.170</p> <p>Προτάθηκε η προσθήκη του AMC2 CAT.OP.MPA.170</p> <p>ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΜΟΝΟΜΕΛΟΥΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΧΩΡΙΣ ΠΛΗΡΩΜΑ ΘΑΛΑΜΟΥ ΕΠΙΒΑΤΩΝ</p> <p>Για λειτουργίες μονομελούς πληρώματος χωρίς πλήρωμα θαλάμου επιβατών, ο κυβερνήτης πρέπει να παρέχει στους επιβάτες ενημέρωση σε θέματα ασφάλειας εκτός κατά τη διάρκεια κρίσιμων σταδίων της πτήσης.</p> <p>CAT.GEN.MPA.140</p>	<p>Τροποποιήθηκε</p> <p>Αυτό το αποδεκτό μέσο συμμόρφωσης θεωρείται ότι μεταφέρει τον σκοπό του κανόνα.</p> <p>Ο σκοπός της ελάφρυνσης είναι ασαφής. Ήδη προκύπτει από την παράγραφο CAT.GEN.MPA.140 ότι για τη χρήση φορητής ηλεκτρονικής συσκευής απαιτείται άδεια του αερομεταφορέα.</p>
<p>(10) JAR-OPS 3.290 Προετοιμασία πτήσης.</p> <p>i) Για τοπικές λειτουργίες:</p> <p>(A) JAR-OPS 3.290 στοιχείο α). Δεν απαιτείται επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης.</p> <p>ii) Για μη τοπικές λειτουργίες:</p> <p>(A) JAR-OPS 3.290 στοιχείο α). Μπορεί να καταρτιστεί επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης με απλουστευμένη μορφή αναλόγως του είδους της λειτουργίας.</p>	<p>CAT.OP.MPA.175 στοιχείο γ)</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.175 στοιχείο α)</p>	<p>Καμία αλλαγή</p>

Προσάρτημα 1 της OPS 3.005 στοιχείο (στ) – πτήσεις VFR με μικρά ελικόπτερα κατά την ημέρα	EASA OPS – Παραπομπή	Παράθεση διαφορών
<p>(11) JAR-OPS 3.375 Διαχείριση καυσίμων κατά την πτήση.</p> <p>Δεν είναι αναγκαία η εφαρμογή του προσαρτήματος JAR-OPS 3.375 (βλέπε στοιχείο δ) σημείο 14 παρακάτω).</p>	<p>CAT.OP.MPA.281 AMC1 CAT.OP.MPA.281</p>	<p>Καμία αλλαγή</p>
<p>(12) JAR-OPS 3.385 Χρήση συμπληρωματικού οξυγόνου.</p> <p>Με την προηγούμενη έγκριση της Αρχής, μπορούν να πραγματοποιούνται υπερβάσεις σύντομης διάρκειας μεταξύ 10 000 ft και 16 000 ft χωρίς τη χρήση συμπληρωματικού οξυγόνου, σύμφωνα με τις διαδικασίες που περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας. (Σε αυτές τις περιπτώσεις, ο αερομεταφορέας πρέπει να διασφαλίζει ότι οι επιβάτες έχουν ενημερωθεί πριν την αναχώρηση ότι δεν θα παρασχεθεί συμπληρωματικό οξυγόνο.)</p>	<p>CAT.OP.MPA.285</p>	<p>Δεν μεταφέρθηκε</p> <p>Δεν θεωρήθηκε ασφαλές να χορηγηθεί ανοιχτή απαλλαγή σχετικά με τη χρήση οξυγόνου και, όσον αφορά τα ελικόπτερα, κάτι τέτοιο δεν είναι σύμφωνο επίσης με το παράρτημα 6 της ΔΟΠΑ. Απαλλαγή χορηγείται υπό αυστηρές προϋποθέσεις και με προηγούμενη έγκριση της αρμόδιας Αρχής μόνο για το μέρος SPO.</p>
<p>(13) Προσάρτημα 1 της JAR-OPS 3.270 Εναποθήκευση αποσκευών και φορτίων.</p> <p>Ανάλογα με τον τύπο της λειτουργίας και του ελικοπτέρου.</p>	<p>ACM1 CAT.OP.MPA.160</p>	<p>Δεν μεταφέρθηκε</p> <p>Είναι γενικώς κατανοητό ότι πρέπει να σχεδιαστεί μια διαδικασία κατάλληλη για τον τύπο της λειτουργίας και του ελικοπτέρου.</p>
<p>(14) Προσάρτημα 1 της JAR-OPS 3.375 Διαχείριση καυσίμων κατά την πτήση.</p> <p>Δεν εφαρμόζεται</p>	<p>CAT.OP.MPA.281 AMC1 CAT.OP.MPA.281</p>	<p>Καμία αλλαγή</p> <p>Το αποδεκτό μέσο συμμόρφωσης που μεταφέρει το προσάρτημα δεν εφαρμόζεται σε λειτουργίες με μικρά ελικόπτερα ή σε τοπικές λειτουργίες με ελικόπτερα.</p>

Προσάρτημα 1 της OPS 3.005 στοιχείο (στ) – πτήσεις VFR με μικρά ελικόπτερα κατά την ημέρα	EASA OPS – Παραπομπή	Παράθεση διαφορών
<p>(15) JAR-OPS 3.630 Γενική εισαγωγή. Όργανα και εξοπλισμός.</p> <p>Ο εναλλακτικός εξοπλισμός που δεν πληροί τα τρέχοντα πρότυπα των κοινών οδηγιών τεχνικών προδιαγραφών (JTSA) αλλά πληροί το πρότυπο ασφάλειας του αρχικού εξοπλισμού, μπορεί να γίνει αποδεκτός από την Αρχή.</p>		<p>Δεν μεταφέρθηκε</p> <p>Εκτός του πεδίου εφαρμογής. Οι απαιτήσεις έγκρισης ή η συμμόρφωση με ευρωπαϊκές οδηγίες τεχνικών προδιαγραφών (ETSO) εμπίπτουν στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1702/2003. Οι ελαφρύνσεις, αν είναι αποδεκτές, πρέπει να ρυθμίζονται από αυτόν.</p>
<p>(16) JAR-OPS 3.775 Συμπληρωματικό οξυγόνο - ελικόπτερα χωρίς θάλαμο συμπίεσης.</p> <p>Με την προηγούμενη έγκριση της Αρχής, μπορούν να πραγματοποιούνται υπερβάσεις σύντομης διάρκειας μεταξύ 10 000 ft και 16 000 ft χωρίς συμπληρωματικό οξυγόνο, σύμφωνα με τις διαδικασίες που περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.</p>	CAT.IDE.H.240	<p>Δεν μεταφέρθηκε</p> <p>Δεν θεωρήθηκε ασφαλές να χορηγηθεί ανοιχτή απαλλαγή σχετικά με τη χρήση οξυγόνου και, όσον αφορά τα ελικόπτερα, κάτι τέτοιο δεν είναι σύμφωνο επίσης με το παράρτημα 6 της ΔΟΠΑ. Απαλλαγή χορηγείται υπό αυστηρές προϋποθέσεις και με προηγούμενη έγκριση της αρμόδιας Αρχής μόνο για το μέρος SPO.</p>
<p>(17) Προσάρτημα 1 της JAR-OPS 3.775 Συμπληρωματικό οξυγόνο για ελικόπτερα χωρίς θάλαμο συμπίεσης.</p> <p>Δεν εφαρμόζεται σύμφωνα με τα σημεία 12 και 16 παραπάνω.</p>	CAT.IDE.H.240	<p>Δεν μεταφέρθηκε</p> <p>Δεν θεωρήθηκε ασφαλές να χορηγηθεί ανοιχτή απαλλαγή σχετικά με τη χρήση οξυγόνου και, όσον αφορά τα ελικόπτερα, κάτι τέτοιο δεν είναι σύμφωνο επίσης με το παράρτημα 6 της ΔΟΠΑ. Απαλλαγή χορηγείται υπό αυστηρές προϋποθέσεις και με προηγούμενη έγκριση της αρμόδιας Αρχής μόνο για το μέρος SPO.</p>

Προσάρτημα 1 της OPS 3.005 στοιχείο (στ) – πτήσεις VFR με μικρά ελικόπτερα κατά την ημέρα	EASA OPS – Παραπομπή	Παράθεση διαφορών
<p>(18) JAR-OPS 3.955 στοιχείο β) Προαγωγή σε κυβερνήτη.</p> <p>Η Αρχή μπορεί να δέχεται συντετμημένη σειρά μαθημάτων για κυβερνήτες, σχετική με το είδος της εκτελούμενης λειτουργίας.</p>		<p>Δεν μεταφέρθηκε</p> <p>Δεν παρέχονται προϋποθέσεις για αυτήν τη συντετμημένη σειρά μαθημάτων</p>
<p>[(19) JAR-OPS 3.970 στοιχείο α) Πρόσφατη πείρα.</p> <p>Εναλλακτικά της απαίτησης της JAR-OPS 3.970 στοιχείο α) και με την προηγούμενη έγκριση της Αρχής, η απαίτηση της επικαιρότητας των 90 ημερών μπορεί να ικανοποιηθεί αν ο χειριστής έχει εκτελέσει 3 απογειώσεις, 3 κύκλους αεροδρομίου και 3 προσγειώσεις με οποιοδήποτε ελικόπτερο στην ίδια καθορισμένη ομάδα εντός των προηγούμενων 90 ημερών (βλέπε την κοινή συμβουλευτική εγκύκλιο στοιχείο δ) σημείο 19 του προσαρτήματος 1 της παραγράφου JAR-OPS 3.005 στοιχείο στ)). Η έγκριση της επικαιρότητας για τον τύπο ελικοπτερού που θα χρησιμοποιηθεί εξαρτάται από:</p> <p>i) τον εν ισχύ περιοδικό έλεγχο ικανοτήτων για ικανότητα τύπου για τον συγκεκριμένο τύπο· και</p> <p>ii) την επίτευξη δύο ωρών πτήσης με τον τύπο ή την παραλλαγή εντός του τελευταίου εξαμήνου· και</p> <p>iii) τον εν ισχύ έλεγχο ικανοτήτων από αερομεταφορέα για ένα από τα ελικόπτερα στην καθορισμένη ομάδα· και</p>		<p>FCL.060</p>

Προσάρτημα 1 της OPS 3.005 στοιχείο (στ) – πτήσεις VFR με μικρά ελικόπτερα κατά την ημέρα	EASA OPS – Παραπομπή	Παράθεση διαφορών
<p>iv) την αυστηρή διαδοχή ελέγχων ικανότητας από αερομεταφορέα για όλα τα ελικόπτερα που χρησιμοποιούνται από την καθορισμένη ομάδα και</p> <p>v) τη σύνθεση των καθορισμένων ομάδων και τη διαδικασία για την επικύρωση των περιοδικών ελέγχων ικανοτήτων για ικανότητα τύπου και των ελέγχων ικανότητας από αερομεταφορέα και της επικαιρότητας, που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.]</p>		
<p>([20]) Προσάρτημα 1 της JAR-OPS 3.965 Περιοδική εκπαίδευση και έλεγχος.</p> <p>Η Αρχή μπορεί να κάνει δεκτό πρόγραμμα μαθημάτων εφαρμοστέο στον τύπο της λειτουργίας.</p>		ORO.FC.230 στοιχείο α)
<p>21]) JAR-OPS 3.1060 Επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης.</p> <p>Βλέπε σημείο 2 εδάφιο i) περίπτωση A) και εδάφιο ii) περίπτωση A) παραπάνω.</p>	CAT.OP.MPA.175 στοιχείο γ) AMC1 CAT.OP.MPA.175 στοιχείο α)	Καμία αλλαγή
<p>([22]) JAR-OPS 3.1235 Απαιτήσεις ασφαλείας.</p> <p>Εφαρμόζονται μόνο σε λειτουργίες που εκτελούνται σε κράτη όπου το εθνικό πρόγραμμα ασφαλείας εφαρμόζεται στις λειτουργίες που καλύπτονται σε αυτό το προσάρτημα.</p>		Δεν μεταφέρθηκε Εντός του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 300/2008.

Προσάρτημα 1 της OPS 3.005 στοιχείο (στ) – πτήσεις VFR με μικρά ελικόπτερα κατά την ημέρα	EASA OPS – Παραπομπή	Παράθεση διαφορών
<p>([23]) JAR-OPS 3.1240 Προγράμματα εκπαίδευσης.</p> <p>Τα προγράμματα εκπαίδευσης προσαρμόζονται στο είδος των πραγματοποιούμενων λειτουργιών. Είναι δυνατό να γίνεται δεκτό από την Αρχή κατάλληλο εκπαιδευτικό πρόγραμμα αυτοεκμάθησης.</p>		<p>Δεν μεταφέρθηκε</p> <p>Εντός του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 300/2008.</p>
<p>([24]) JAR-OPS 3.1250 Πίνακας διαδικασίας έρευνας ελικοπτήρου:</p> <p>Δεν απαιτείται πίνακας.</p>		<p>Δεν μεταφέρθηκε</p> <p>Εντός του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 300/2008.</p>

Προσάρτημα 1 της 3.005 στοιχείο ζ) – τοπικές λειτουργίες VFR με ελικόπτερα κατά την ημέρα

Προσάρτημα 1 της OPS 3.005 στοιχείο ζ) τοπικές λειτουργίες VFR με ελικόπτερα κατά την ημέρα	EASA OPS – Παραπομπή	Παράθεση διαφορών
<p>α) Έγκριση. Ο αερομεταφορέας που επιθυμεί να προβεί σε λειτουργίες σύμφωνα με το παρόν προσάρτημα πρέπει να διαθέτει προηγούμενη έγκριση της Αρχής που εκδίδει το πιστοποιητικό αερομεταφορέα. Η έγκριση αυτή καθορίζει:</p> <p>(1) τον τύπο του ελικοπτέρου·</p> <p>(2) τον τύπο της λειτουργίας·</p> <p>(3) τους γεωγραφικούς περιορισμούς των λειτουργιών στο πλαίσιο του παρόντος προσαρτήματος (βλέπε την κοινή συμβουλευτική εγκύκλιο στοιχείο α) σημείο 3 του προσαρτήματος 1 της παραγράφου JAR-OPS 3.005 στοιχείο ζ)).</p>	ORO.AOC	<p>Δεν μεταφέρθηκε</p> <p>Δεν υπάρχει ανάγκη για ρητή μεταφορά αυτού του κανόνα. Σε κάθε περίπτωση, η λειτουργία αποτελεί μέρος πιστοποιητικού αερομεταφορέα και συμπεριλαμβάνεται στο πρόγραμμα επιτήρησης της Αρχής.</p>
<p>β) Απαγόρευση. Οι ακόλουθες δραστηριότητες απαγορεύονται:</p>		
<p>(1) JAR-OPS 3.065. Μεταφορά πολεμικών όπλων και πολεμοφοδίων.</p>	CAT.GEN.MPA.155	<p>Δεν μεταφέρθηκε</p> <p>Αυτή η ελάφρυνση δεν θεωρείται σχετική. Είναι πολύ απίθανη η μεταφορά πολεμικών όπλων και πολεμοφοδίων σε περιβάλλον εμπορικών αερομεταφορών εκτελούμενων τοπικά με ελικόπτερο.</p>
<p>(2) JAR-OPS 3.265. Μεταφορά μη αποδεκτών επιβατών, προσώπων που έχουν απελαθεί ή τελούν υπό κράτηση.</p>	CAT.OP.MPA.155	<p>Δεν μεταφέρθηκε</p> <p>Μη σχετική. Η μεταφορά μη αποδεκτών επιβατών, προσώπων που έχουν απελαθεί ή τελούν υπό κράτηση με μη σύνθετο ελικόπτερο ή κατά τη διάρκεια τοπικής λειτουργίας με ελικόπτερο φαίνεται απίθανη.</p>

Προσάρτημα 1 της OPS 3.005 στοιχείο ζ) τοπικές λειτουργίες VFR με ελικόπτερα κατά την ημέρα	EASA OPS – Παραπομπή	Παράθεση διαφορών
(3) JAR-OPS 3.305. Ανεφοδιασμός/αφαίρεση καυσίμων ενώ οι επιβάτες επιβιβάζονται, είναι επιβιβασμένοι στο αεροπλάνο ή αποβιβάζονται	CAT.OP.MPA.195	Δεν μεταφέρθηκε Ο τρέχων κανόνας ήδη απαγορεύει τον ανεφοδιασμό/την αφαίρεση καυσίμων ενώ οι επιβάτες επιβιβάζονται, είναι επιβιβασμένοι στο αεροπλάνο ή αποβιβάζονται με αεροπορικό καύσιμο (AVGAS) και καύσιμο ευρέως κλάσματος ή μείγμα αυτών των τύπων καυσίμου. Συνεπώς, τα περισσότερα από τα μη σύνθετα ελικόπτερα καλύπτονται ήδη από αυτόν τον κανόνα.
(4) JAR-OPS 3.335. Κάπνισμα μέσα στο αεροπλάνο.	CAT.OP.MPA.240	Δεν μεταφέρθηκε. Πράγματι ο υπάρχων κανόνας ήδη απαγορεύει το κάπνισμα και παρέχει επαρκή προστασία.
γ) Ελάφρυνση. Παρέχονται οι ακόλουθες ελαφρύνσεις:		
(1) JAR-OPS 3.135 Συμπληρωματικές πληροφορίες και έντυπα που πρέπει να φέρει το αεροσκάφος. i) JAR-OPS 3.135 στοιχείο α) σημείο 1 - επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης Το σχέδιο πτήσης μπορεί να έχει απλουστευμένη μορφή, να είναι σχετικό με το είδος των εκτελούμενων λειτουργιών και αποδεκτό από την Αρχή. ii) JAR-OPS 3.135 στοιχείο α) σημείο 4 - τεκμηρίωση περί αγγελίας NOTAM/AIS. Δεν απαιτείται. iii) JAR-OPS 3.135 στοιχείο α) σημείο 5 - μετεωρολογικές πληροφορίες. Δεν απαιτούνται. iv) JAR-OPS 3.135 στοιχείο α) σημείο 7 - κοινοποίηση ειδικών επιβατών κ.λπ. Δεν απαιτείται.	CAT.GEN.MPA.180 στοιχείο β) CAT.OP.MPA.175 στοιχείο γ) AMC1 CAT.OP.MPA.175 στοιχείο α)	Οι ελαφρύνσεις στην παράγραφο CAT.GEN.MPA.180 περιλαμβάνουν επίσης το πιστοποιητικό θορύβου· την άδεια σταθμού αεροσκάφους· και την έγγραφη τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης. Η ελάφρυνση για το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης μεταφέρθηκε.

Προσάρτημα 1 της OPS 3.005 στοιχείο ζ) τοπικές λειτουργίες VFR με ελικόπτερα κατά την ημέρα	EASA OPS – Παραπομπή	Παράθεση διαφορών
ν) JAR-OPS 3.135 στοιχείο α) σημείο 8 - κοινοποίηση ειδικών φορτίων κ.λπ. Δεν απαιτείται.		
(2) JAR-OPS 3.140 Πληροφορίες που τηρούνται στο έδαφος. Δεν είναι αναγκαία η τήρηση πληροφοριών στο έδαφος όταν γίνεται χρήση άλλων μεθόδων καταχώρισης.	CAT.GEN.MPA.185	Δεν μεταφέρθηκε Ο σκοπός της ελάφρυνσης είναι ασαφής και μη επαρκώς καθορισμένος ώστε να είναι επιλέξιμη για εκτελεστικό κανόνα. Επιπλέον, ο υφιστάμενος κανόνας ήδη ορίζει ότι οι πληροφορίες τηρούνται έως ότου παραχθούν αντίγραφα στον χώρο στον οποίο θα αποθηκευτούν.
(3) JAR-OPS 3.165 Μίσθωση. Εφαρμόζεται μόνο στις περιπτώσεις όπου υπάρχει επίσημη συμφωνία μίσθωσης. Σημείωση: Η περίπτωση στην οποία η σύμβαση για τη μεταφορά επιβατών μεταβιβάζεται σε άλλο αερομεταφορέα στον οποίον οι επιβάτες θα καταβάλλουν εισιτήριο για τη μεταφορά, δεν θεωρείται μίσθωση.	ORO.AOC.110	Δεν μεταφέρθηκε Είναι γενικώς αντιληπτό ότι για τη μίσθωση απαιτείται επίσημη συμφωνία μίσθωσης.
(4) JAR-OPS 3.215 Χρησιμοποίηση εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας. Δεν εφαρμόζεται εκτός αν επιβάλλεται από απαιτήσεις εναέριου χώρου και εφόσον οι συμφωνίες παροχής υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης είναι αποδεκτές από την Αρχή.	CAT.OP.MPA.100 στοιχείο β)	Καμία αλλαγή

Προσάρτημα 1 της OPS 3.005 στοιχείο ζ) τοπικές λειτουργίες VFR με ελικόπτερα κατά την ημέρα	EASA OPS – Παραπομπή	Παράθεση διαφορών
<p>(5) JAR-OPS 3.220 Άδεια από τον αερομεταφορέα για τη χρήση ελικοδρομίων.</p> <p>Ο αερομεταφορέας θεσπίζει διαδικασία για τη χορήγηση άδειας στους κυβερνήτες για την επιλογή ελικοδρομίων ή χώρων προσγείωσης κατάλληλων για τον τύπο του ελικοπτερου και της λειτουργίας.</p>	<p>AMC1 CAT.OP.MPA.105 στοιχείο δ)</p>	<p>Τροποποιήθηκε</p> <p>Το περιεχόμενο του κανόνα OPS του EASA εφαρμόζεται σε όλες τις λειτουργίες ελικοπτερων για χώρους που δεν έχουν προηγουμένως ελεγχθεί, και αυτός θεωρείται ο σκοπός αυτού του κανόνα.</p>
<p>(6) JAR-OPS 3.255 Πολιτική καυσίμων. Τα στοιχεία β) έως δ) δεν εφαρμόζονται όταν η πολιτική καυσίμων που προβλέπεται στην JAR-OPS</p> <p>3.255 στοιχείο α) διασφαλίζει ότι κατά την ολοκλήρωση της πτήσης ή διαδοχικών πτήσεων, τα εναπομείναντα καύσιμα δεν είναι λιγότερα από την ποσότητα καυσίμου που επαρκεί για πτήση 30 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης (αυτός ο χρόνος μπορεί να μειωθεί στα 20 λεπτά όταν η πτήση εκτελείται σε περιοχή όπου παρέχονται συνεχείς και κατάλληλοι χώροι προληπτικής προσγείωσης). Τα τελικά εφεδρικά καύσιμα πρέπει να καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας ώστε να είναι δυνατή η συμμόρφωση με την JAR-OPS 3.375 στοιχείο γ).</p>	<p>CAT.OP.MPA.151 στοιχείο β)</p>	<p>Καμία αλλαγή</p>
<p>(7) JAR-OPS 3.290 στοιχείο α).</p> <p>Βλέπε στοιχείο Γ) σημείο 1 εδάφιο i) παραπάνω.</p>	<p>AMC1 CAT.OP.MPA.175 στοιχείο α)</p>	<p>Καμία αλλαγή</p>
<p>(8) JAR-OPS 3.375 Διαχείριση καυσίμων κατά την πτήση.</p> <p>Δεν είναι αναγκαία η εφαρμογή του προσαρτήματος JAR-OPS 3.375 (βλέπε στοιχείο γ) σημείο 10 παρακάτω).</p>	<p>CAT.OP.MPA.281 AMC1 CAT.OP.MPA.281</p>	<p>Καμία αλλαγή</p>

Προσάρτημα 1 της OPS 3.005 στοιχείο ζ) τοπικές λειτουργίες VFR με ελικόπτερα κατά την ημέρα	EASA OPS – Παραπομπή	Παράθεση διαφορών
<p>(9) JAR-OPS 3.385 Χρήση συμπληρωματικού οξυγόνου.</p> <p>Με την προηγούμενη έγκριση της Αρχής, μπορούν να πραγματοποιούνται υπερβάσεις σύντομης διάρκειας μεταξύ 10 000 ft και 13 000 ft χωρίς τη χρήση συμπληρωματικού οξυγόνου, σύμφωνα με τις διαδικασίες που περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας. (Σε αυτές τις περιστάσεις, ο αερομεταφορέας πρέπει να διασφαλίζει ότι οι επιβάτες έχουν ενημερωθεί πριν την αναχώρηση ότι δεν θα παρασχεθεί συμπληρωματικό οξυγόνο.)</p>	CAT.OP.MPA.285	<p>Δεν μεταφέρθηκε.</p> <p>Δεν θεωρήθηκε ασφαλές να χορηγηθεί ανοιχτή απαλλαγή σχετικά με τη χρήση οξυγόνου και, όσον αφορά τα ελικόπτερα, κάτι τέτοιο δεν είναι σύμφωνο επίσης με το παράρτημα 6 της ΔΟΠΑ. Απαλλαγή χορηγείται υπό αυστηρές προϋποθέσεις και με προηγούμενη έγκριση της αρμόδιας Αρχής μόνο για το μέρος SPO.</p>
<p>(10) Προσάρτημα 1 της JAR-OPS 3.375 Διαχείριση καυσίμων κατά την πτήση.</p> <p>Δεν εφαρμόζεται</p>	<p>CAT.OP.MPA.281</p> <p>AMC1</p> <p>CAT.OP.MPA.281</p>	<p>Καμία αλλαγή</p> <p>Το αποδεκτό μέσο συμμόρφωσης που μεταφέρει το προσάρτημα δεν εφαρμόζεται σε λειτουργίες με μικρά ελικόπτερα ή σε τοπικές λειτουργίες με ελικόπτερα.</p>
<p>(11) JAR-OPS 3.630 Γενική εισαγωγή. Όργανα και εξοπλισμός. Ο εναλλακτικός εξοπλισμός που δεν πληροί τα τρέχοντα πρότυπα των κοινών οδηγιών τεχνικών προδιαγραφών (JTSO) αλλά πληροί το πρότυπο ασφάλειας του αρχικού εξοπλισμού, μπορεί να γίνει αποδεκτός από την Αρχή.</p>		<p>Δεν μεταφέρθηκε</p> <p>Εκτός του πεδίου εφαρμογής. Οι απαιτήσεις έγκρισης ή η συμμόρφωση με ευρωπαϊκές οδηγίες τεχνικών προδιαγραφών (ETSO) εμπίπτουν στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1702/2003. Οι ελαφρύνσεις, αν είναι αποδεκτές, πρέπει να ρυθμίζονται από αυτόν.</p>

Προσάρτημα 1 της OPS 3.005 στοιχείο ζ) τοπικές λειτουργίες VFR με ελικόπτερα κατά την ημέρα	EASA OPS – Παραπομπή	Παράθεση διαφορών
<p>(12) JAR-OPS 3.775 Συμπληρωματικό οξυγόνο - ελικόπτερα χωρίς θάλαμο συμπίεσης.</p> <p>Με την προηγούμενη έγκριση της Αρχής, μπορούν να πραγματοποιούνται υπερβάσεις σύντομης διάρκειας μεταξύ 10 000 ft και 16 000 ft χωρίς συμπληρωματικό οξυγόνο, σύμφωνα με τις διαδικασίες που περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.</p>	CAT.IDE.H.240	<p>Δεν μεταφέρθηκε</p> <p>Δεν θεωρήθηκε ασφαλές να χορηγηθεί ανοιχτή απαλλαγή σχετικά με τη χρήση οξυγόνου και, όσον αφορά τα ελικόπτερα, κάτι τέτοιο δεν είναι σύμφωνο επίσης με το παράρτημα 6 της ΔΟΠΑ. Απαλλαγή χορηγείται υπό αυστηρές προϋποθέσεις και με προηγούμενη έγκριση της αρμόδιας Αρχής μόνο για το μέρος SPO.</p>
<p>(13) Προσάρτημα 1 της JAR-OPS 3.775 Συμπληρωματικό οξυγόνο για ελικόπτερα χωρίς θάλαμο συμπίεσης.</p> <p>Δεν εφαρμόζεται σύμφωνα με τα σημεία 9 και 12 παραπάνω.</p>	CAT.IDE.H.240	<p>Δεν μεταφέρθηκε</p> <p>Δεν θεωρήθηκε ασφαλές να χορηγηθεί ανοιχτή απαλλαγή σχετικά με τη χρήση οξυγόνου και, όσον αφορά τα ελικόπτερα, κάτι τέτοιο δεν είναι σύμφωνο επίσης με το παράρτημα 6 της ΔΟΠΑ. Απαλλαγή χορηγείται υπό αυστηρές προϋποθέσεις και με προηγούμενη έγκριση της αρμόδιας Αρχής μόνο για το μέρος SPO.</p>
<p>(14) JAR-OPS 3.1060 Επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης. Βλέπε στοιχείο Γ) σημείο 1 εδάφιο i) παραπάνω.</p>	CAT.OP.MPA.175 στοιχείο γ) AMC1 CAT.OP.MPA.175 στοιχείο α)	Καμία αλλαγή
<p>(15) JAR-OPS 3.1235 Απαιτήσεις ασφαλείας.</p> <p>Εφαρμόζονται μόνο σε κράτη όπου το εθνικό πρόγραμμα ασφάλειας εφαρμόζεται στις λειτουργίες που καλύπτονται σε αυτό το προσάρτημα.</p>		<p>Δεν μεταφέρθηκε</p> <p>Εντός του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 300/2008.</p>

Παράρτημα 2: κατάλογος ελαφρύνσεων και κανόνων που δεν εφαρμόζονται στις εμπορικές αερομεταφορές (από A σε A)

Μέρος CAT

	Αναφορά κανόνα	Τίτλος κανόνα	Εξήγηση
	CAT.GEN.MPA.115	Προσωπικό ή μέλη πληρώματος στο θάλαμο επιβατών πλην του πληρώματος θαλάμου επιβατών	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A
AMC1	CAT.GEN.MPA.115	Προσωπικό ή μέλη πληρώματος στο θάλαμο επιβατών πλην του πληρώματος θαλάμου επιβατών ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΣΥΓΧΥΣΗΣ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A
GM1	CAT.GEN.MPA.115	Προσωπικό ή μέλη πληρώματος στο θάλαμο επιβατών πλην του πληρώματος θαλάμου επιβατών ΜΕΛΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΣΕ ΠΤΗΣΕΙΣ ΜΕ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟ ΘΕΣΗΣ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A
	CAT.GEN.MPA.180	Έγγραφα, εγχειρίδια και πληροφορίες που μεταφέρονται στο αεροσκάφος	Ελαφρύνσεις για λειτουργίες από A σε A με μη σύνθετα αεροσκάφη και τοπικές λειτουργίες
	CAT.GEN.MPA.195	Τήρηση, προσκόμιση και χρήση καταχωρίσεων καταγραφέα στοιχείων πτήσης	Δεν εφαρμόζεται στις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - σύνθετα αεροσκάφη
AMC1	CAT.GEN.MPA.195	Τήρηση, προσκόμιση και χρήση καταχωρίσεων καταγραφέα στοιχείων πτήσης ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΙ ΕΛΕΓΧΟΙ	Δεν εφαρμόζεται στις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - σύνθετα αεροσκάφη
GM1	CAT.GEN.MPA.195 στοιχείο (α)	Τήρηση, προσκόμιση και χρήση καταχωρίσεων καταγραφέα στοιχείων πτήσης ΑΦΑΙΡΕΣΗ ΚΑΤΑΓΡΑΦΕΩΝ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΜΟ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΟ	Δεν εφαρμόζεται στις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - σύνθετα αεροσκάφη
GM1	CAT.GEN.MPA.195 στοιχείο (β)	Τήρηση, προσκόμιση και χρήση καταχωρίσεων καταγραφέα στοιχείων πτήσης ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΤΩΝ ΚΑΤΑΧΩΡΙΣΕΩΝ ΤΟΥ ΚΑΤΑΓΡΑΦΕΑ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΠΤΗΣΗΣ	Δεν εφαρμόζεται στις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - σύνθετα αεροσκάφη

	Αναφορά κανόνα	Τίτλος κανόνα	Εξήγηση
	CAT.OP.MPA.100 στοιχείο (β)	Χρησιμοποίηση εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας	Ελαφρύνσεις για μη σύνθετα αεροσκάφη για λειτουργίες VFR κατά την ημέρα και τοπικές λειτουργίες με ελικόπτερα.
	CAT.OP.MPA.105	Χρήση αεροδρομίων και χώρων λειτουργίας	Ελαφρύνσεις για μη σύνθετα αεροπλάνα
	CAT.OP.MPA.110 στοιχείο (β)	Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.110	Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ ΑΠΟ ΕΠΑΚΤΙΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ – ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΑ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - IFR
GM2	CAT.OP.MPA.110	Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΦΩΤΙΣΜΟΥ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ – ΔΟΠΑ, FAA	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - IFR
GM3	CAT.OP.MPA.110	Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ SBAS	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.110	Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΑΠΟΓΕΙΩΣΗΣ - ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - IFR
AMC2	CAT.OP.MPA.110	Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΑΠΟΓΕΙΩΣΗΣ - ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΑ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - IFR
AMC3	CAT.OP.MPA.110	Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΜΗ ΑΚΡΙΒΕΙΑΣ (NPA), ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΜΕ ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΗ ΚΑΘΟΔΗΓΗΣΗ (ARV), ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ I (CAT I)	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - IFR
AMC4	CAT.OP.MPA.110	Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟ ΤΗΣ ΟΡΙΖΟΝΤΙΑΣ ΟΡΑΤΟΤΗΤΑΣ ΕΠΙ ΤΟΥ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ(RVR)/	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - IFR

	Αναφορά κανόνα	Τίτλος κανόνα	Εξήγηση
		ΜΕΤΑΤΡΑΠΕΙΣΑΣ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΗΣ ΟΡΑΤΟΤΗΤΑΣ (CMV)	
AMC5	CAT.OP.MPA.110	Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΕΛΑΧΙΣΤΩΝ RVR/CMV/VIS ΓΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ NPA, APV, CAT I - ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - IFR
AMC6	CAT.OP.MPA.110	Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΕΛΑΧΙΣΤΩΝ RVR/CMV/VIS ΓΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ NPA, APV, CAT I - ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΑ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - IFR
AMC7	CAT.OP.MPA.110	Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΚΥΚΛΟ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ - ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - IFR
AMC8	CAT.OP.MPA.110	Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου ΕΠΑΚΤΙΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΚΥΚΛΟ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ - ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΑ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - IFR
AMC10	CAT.OP.MPA.110	Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου ΚΑΝΟΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ ΤΗΣ ΑΝΑΦΕΡΟΜΕΝΗΣ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΗΣ ΟΡΑΤΟΤΗΤΑΣ ΣΕ ΟΡΑΤΟΤΗΤΑ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ (RVR).	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - IFR
AMC11	CAT.OP.MPA.110	Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΣΤΑ ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗΣ ΠΡΟΣΩΡΙΝΗΣ ΑΣΤΟΧΙΑΣ Ή ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΗΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΕΔΑΦΟΥΣ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - IFR
AMC12	CAT.OP.MPA.110	Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ VFR ΜΕ ΜΗ ΣΥΝΘΕΤΑ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ	Ελαφρύνσεις για μη σύνθετα αεροσκάφη
	CAT.OP.MPA.115	Τεχνική πτήσης προσέγγισης - αεροπλάνα	Δεν αφορά, εν μέρει, τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - IFR

	Αναφορά κανόνα	Τίτλος κανόνα	Εξήγηση
AMC1	CAT.OP.MPA.115	Τεχνική πτήσης προσέγγισης - αεροπλάνα ΤΕΛΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΜΕ ΣΥΝΕΧΗ ΚΑΘΟΔΟ (CDFA)	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - IFR
AMC2	CAT.OP.MPA.115	Τεχνική πτήσης προσέγγισης - αεροπλάνα ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΝΡΑ ΧΩΡΙΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΤΕΧΝΙΚΗΣ CDFΑ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - IFR
AMC3	CAT.OP.MPA.115	Τεχνική πτήσης προσέγγισης - αεροπλάνα ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΟΔΗΓΙΕΣ, ΚΑΙ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.115	Τεχνική πτήσης προσέγγισης - αεροπλάνα ΤΕΛΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΜΕ ΣΥΝΕΧΗ ΚΑΘΟΔΟ (CDFA)	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - IFR
	CAT.OP.MPA.120	Προσεγγίσεις με αερομεταφερόμενο ραντάρ (ARA) για πτητικές λειτουργίες επάνω από τη θάλασσα - ελικόπτερα	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.120	Προσεγγίσεις με αερομεταφερόμενο ραντάρ (ARA) για πτητικές λειτουργίες επάνω από τη θάλασσα - ελικόπτερα ΓΕΝΙΚΑ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.120	Προσεγγίσεις με αερομεταφερόμενο ραντάρ (ARA) για πτητικές λειτουργίες πάνω από τη θάλασσα - ελικόπτερα ΓΕΝΙΚΑ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - IFR
	CAT.OP.MPA.125	Διαδικασίες ενόργανης αναχώρησης και προσέγγισης	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.130	Διαδικασίες μείωσης θορύβου - αεροπλάνα ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ NDAP	Δεν εφαρμόζεται σε μη σύνθετα αεροπλάνα, VFR.
GM1	CAT.OP.MPA.130	Διαδικασίες μείωσης θορύβου - αεροπλάνα ΟΡΟΛΟΓΙΑ ΓΕΝΙΚΑ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ	Δεν εφαρμόζεται σε μη σύνθετα αεροπλάνα, λειτουργίες VFR.

	Αναφορά κανόνα	Τίτλος κανόνα	Εξήγηση
	CAT.OP.MPA.130	Διαδικασίες μείωσης θορύβου - αεροπλάνα	Δεν εφαρμόζεται σε μη σύνθετα αεροπλάνα, λειτουργίες VFR.
	CAT.OP.MPA.135 στοιχείο (γ)	Διαδρομές και περιοχές επιχειρησιακής λειτουργίας - γενικά	Ελαφρύνσεις για μη σύνθετα αεροσκάφη, λειτουργίες VFR από Α σε Α κατά την ημέρα.
	CAT.OP.MPA.140	Μέγιστη απόσταση από κατάλληλο αεροδρόμιο για δικινητήρια αεροπλάνα χωρίς έγκριση πτήσεων μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων (ETOPS)	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α με σύνθετα αεροσκάφη
AMC1	CAT.OP.MPA.140 στοιχείο (γ)	Μέγιστη απόσταση από κατάλληλο αεροδρόμιο για δικινητήρια αεροπλάνα χωρίς έγκριση πτήσεων μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων (ETOPS) ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΓΙΑ ΜΙΚΡΑ ΔΙΚΙΝΗΤΗΡΙΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΧΩΡΙΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ETOPS	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α με σύνθετα αεροσκάφη
GM1	CAT.OP.MPA.140 στοιχείο (γ)	Μέγιστη απόσταση από κατάλληλο αεροδρόμιο για δικινητήρια αεροπλάνα χωρίς έγκριση πτήσεων μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων (ETOPS) ΕΝΑΣ ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ ΕΚΤΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ (ΟΕΙ) ΜΕ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΠΛΕΥΣΗΣ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α με σύνθετα αεροσκάφη
	CAT.OP.MPA.150	Πολιτική καυσίμων	Εν μέρει δεν εφαρμόζεται στις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α
AMC1	CAT.OP.MPA.150 στοιχείο (β)	Πολιτική καυσίμων ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ - ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ	Δεν εφαρμόζεται στις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α
AMC2	CAT.OP.MPA.150 στοιχείο (β)	Πολιτική καυσίμων ΤΟΠΟΣ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΥ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΓΙΑ ΛΟΓΟΥΣ ΚΑΥΣΙΜΟΥ (ΚΑΤΑΜΗΛΟ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΓΙΑ ΛΟΓΟΥΣ ΚΑΥΣΙΜΟΥ)	Δεν εφαρμόζεται στις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α

	Αναφορά κανόνα	Τίτλος κανόνα	Εξήγηση
AMC3	CAT.OP.MPA.150 στοιχείο (β)	Πολιτική καυσίμων ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ - ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΑ	Δεν εφαρμόζεται στις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α
GM1	CAT.OP.MPA.150 στοιχείο (β)	Πολιτική καυσίμων ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΜΕΘΟΔΟΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΕΚΤΑΚΤΟΥ ΑΝΑΓΚΗΣ - ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ	Δεν εφαρμόζεται στις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α
GM1	CAT.OP.MPA.150 στοιχείο (γ) σημείο 3 εδάφιο (i)	Πολιτική καυσίμων ΚΑΥΣΙΜΑ ΕΚΤΑΚΤΟΥ ΑΝΑΓΚΗΣ	Δεν εφαρμόζεται στις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α
GM1	CAT.OP.MPA.150 στοιχείο γ) σημείο 3 εδάφιο (ii)	Πολιτική καυσίμων ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ	Δεν εφαρμόζεται στις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α
	CAT.OP.MPA.151 στοιχείο (α)	Πολιτική καυσίμων - ελαφρύνσεις	Ελαφρύνσεις για αεροσκάφη επιδόσεων κατηγορίας Β
	CAT.OP.MPA.151 στοιχείο (β)	Πολιτική καυσίμων - ελαφρύνσεις	Ελαφρύνσεις για μη σύνθετα αεροπλάνα με μέγιστη μάζα απογείωσης έως 2 000 για λειτουργίες VFR κατά την ημέρα
	CAT.OP.MPA.151 στοιχείο (γ)	Πολιτική καυσίμων - ελαφρύνσεις	Ελαφρύνσεις για μη σύνθετα ελικόπτερα και τοπικές λειτουργίες με ελικόπτερα
AMC2	CAT.OP.MPA.170	Ενημέρωση επιβατών ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΜΟΝΟΜΕΛΟΥΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΧΩΡΙΣ ΠΛΗΡΩΜΑ ΘΑΛΑΜΟΥ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	Ελάφρυνση για λειτουργίες μονομελούς πληρώματος χωρίς πλήρωμα θαλάμου επιβατών
	CAT.OP.MPA.175	Προετοιμασία πτήσης	Ελάφρυνση για μη σύνθετα αεροπλάνα για λειτουργίες VFR από Α σε Α, τοπικές λειτουργίες VFR με μη σύνθετα ελικόπτερα κατά την ημέρα.
AMC1	CAT.OP.MPA.175 στοιχείο (α)	Προετοιμασία πτήσης ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΠΤΗΣΗΣ - ΣΥΝΘΕΤΑ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ	Δεν εφαρμόζεται σε μη σύνθετα αεροσκάφη.
AMC1	CAT.OP.MPA.175 στοιχείο (α)	Προετοιμασία πτήσης ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΠΤΗΣΗΣ - ΜΗ ΣΥΝΘΕΤΑ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΕΣ	Δεν εφαρμόζεται σε μη σύνθετα αεροπλάνα για λειτουργίες VFR από Α σε Α και τοπικές λειτουργίες VFR με μη σύνθετα ελικόπτερα κατά την ημέρα

	Αναφορά κανόνα	Τίτλος κανόνα	Εξήγηση
		ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ	Ελαφρύνσεις για μη σύνθετα αεροσκάφη για όλες τις λειτουργίες VFR εκτός των λειτουργιών από A σε A και για όλες τις τοπικές λειτουργίες εκτός των τοπικών λειτουργιών VFR με μη σύνθετα ελικόπτερα κατά την ημέρα.
GM1	CAT.OP.MPA.175 στοιχείο (β) σημείο 5	Προετοιμασία πτήσης ΠΙΝΑΚΕΣ ΜΕΤΑΤΡΟΠΗΣ	Δεν εφαρμόζεται σε μη σύνθετα αεροπλάνα για λειτουργίες VFR από A σε A, τοπικές λειτουργίες VFR με μη σύνθετα ελικόπτερα κατά την ημέρα.
	CAT.OP.MPA.180	Επιλογή αεροδρομίων - αεροπλάνα	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - IFR
	CAT.OP.MPA.181	Επιλογή αεροδρομίων και χώρων λειτουργίας - ελικόπτερα	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.181	Επιλογή αεροδρομίων και χώρων λειτουργίας - ελικόπτερα ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗΣ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.181	Επιλογή αεροδρομίων και χώρων λειτουργίας - ελικόπτερα ΕΠΑΚΤΙΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΚΑΙ ΧΩΡΟΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΕΝΑΛΛΑΓΗΣ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.181	Επιλογή αεροδρομίων και χώρων λειτουργίας - ελικόπτερα ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗΣ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.181 στοιχείο (β) σημείο 1	Επιλογή αεροδρομίων και χώρων λειτουργίας - ελικόπτερα ΠΑΡΑΚΤΙΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.181 στοιχείο (δ)	Επιλογή αεροδρομίων και χώρων λειτουργίας - ελικόπτερα ΕΠΑΚΤΙΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΚΑΙ ΧΩΡΟΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΕΝΑΛΛΑΓΗΣ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - IFR
	CAT.OP.MPA.185	Ελάχιστα σχεδιασμού για πτήσεις IFR - αεροπλάνα	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.185	Ελάχιστα σχεδιασμού για πτήσεις IFR - αεροπλάνα ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΓΙΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΕΝΑΛΛΑΓΗΣ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - IFR

	Αναφορά κανόνα	Τίτλος κανόνα	Εξήγηση
GM2	CAT.OP.MPA.185	Ελάχιστα σχεδιασμού για πτήσεις IFR - αεροπλάνα ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΚΑΙΡΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - IFR
	CAT.OP.MPA.186	Ελάχιστα σχεδιασμού για πτήσεις IFR - ελικόπτερα	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.186	Ελάχιστα σχεδιασμού για πτήσεις IFR - αεροπλάνα ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΓΙΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΕΝΑΛΛΑΓΗΣ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - IFR
	CAT.OP.MPA.210	Μέλη πληρώματος σε σταθμούς	Εν μέρει δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - περιβάλλον πολλαπλών πληρωμάτων/λειτουργίες με πλήρωμα θαλάμου επιβατών
AMC1	CAT.OP.MPA.210 στοιχείο (β)	Μέλη πληρώματος σε σταθμούς ΚΑΘΙΣΜΑΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΘΑΛΑΜΟΥ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - λειτουργίες με πλήρωμα θαλάμου επιβατών
	CAT.OP.MPA.220	Βοηθητικά μέσα για εκκένωση λόγω έκτακτης ανάγκης	Εν μέρει δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - σύνθετα αεροσκάφη
	CAT.OP.MPA.245	Μετεωρολογικές συνθήκες - όλα τα αεροσκάφη	Εν μέρει δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - IFR
	CAT.OP.MPA.246	Μετεωρολογικές συνθήκες - αεροπλάνα	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - IFR
	CAT.OP.MPA.255	Πάγος και άλλα είδη επικάλυψης - διαδικασίες κατά την πτήση	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - πτήσεις σε αναμενόμενες ή υφιστάμενες συνθήκες παγοποίησης
AMC1	CAT.OP.MPA.255	Πάγος και άλλα είδη επικάλυψης - διαδικασίες κατά την πτήση ΠΤΗΣΗ ΣΕ ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΕΣ Ή ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΠΑΓΟΠΟΙΗΣΗΣ - ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - πτήσεις σε αναμενόμενες ή υφιστάμενες συνθήκες παγοποίησης
AMC2	CAT.OP.MPA.255	Πάγος και άλλα είδη επικάλυψης - διαδικασίες κατά την πτήση ΠΤΗΣΗ ΣΕ ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΕΣ Ή ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - πτήσεις σε αναμενόμενες ή υφιστάμενες συνθήκες παγοποίησης

	Αναφορά κανόνα	Τίτλος κανόνα	Εξήγηση
		ΠΑΓΟΠΟΙΗΣΗΣ - ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΑ	
AMC1	CAT.OP.MPA.281	Διαχείριση καυσίμων κατά την πτήση - ελικόπτερα ΣΥΝΘΕΤΑ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΑ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΑ, ΚΑΘΕ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΕΚΤΟΣ ΤΩΝ ΤΟΠΙΚΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη/κάθε λειτουργία εκτός των τοπικών λειτουργιών
GM1	CAT.OP.MPA.290	Ανίχνευση προσέγγισης εδάφους ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΙΠΤΑΜΕΝΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗΣ ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΥ ΕΔΑΦΟΥΣ (TAWS)	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
GM1	CAT.OP.MPA.295	Χρησιμοποίηση εναέριου συστήματος αποφυγής σύγκρουσης (ACAS) ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΙΠΤΑΜΕΝΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ACAS	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
GM1	CAT.OP.MPA.295	Χρησιμοποίηση εναέριου συστήματος αποφυγής σύγκρουσης (ACAS) ΓΕΝΙΚΑ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
	CAT.OP.MPA.295	Χρησιμοποίηση εναέριου συστήματος αποφυγής σύγκρουσης (ACAS)	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
	CAT.OP.MPA.305	Έναρξη και συνέχιση προσέγγισης	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.305 στοιχείο (ε)	Έναρξη και συνέχιση προσέγγισης ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΟΠΤΙΚΗΣ ΕΠΑΦΗΣ ΓΙΑ ΕΝΟΡΓΑΝΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - IFR
	CAT.OP.MPA.310	Επιχειρησιακές διαδικασίες – ύψος διασταύρωσης κατωφλίου – αεροπλάνα	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - IFR
AMC1	CAT.POL.A.200	Γενικά ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΥΓΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΑΛΥΜΜΕΝΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
	CAT.POL.A.200	Γενικά	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη

	Αναφορά κανόνα	Τίτλος κανόνα	Εξήγηση
AMC1	CAT.POL.A.205	Απογείωση ΑΠΩΛΕΙΑ ΜΗΚΟΥΣ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ ΛΟΓΩ ΕΥΘΥΓΡΑΜΜΙΣΗΣ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
GM1	CAT.POL.A.205	Απογείωση ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΣ ΤΟΥ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
	CAT.POL.A.205	Απογείωση	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
AMC1	CAT.POL.A.210	Αποφυγή εμποδίων κατά την απογείωση ΑΠΟΦΥΓΗ ΕΜΠΟΔΙΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΑΠΟΓΕΙΩΣΗ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
AMC2	CAT.POL.A.210	Αποφυγή εμποδίων κατά την απογείωση ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΓΩΝΙΩΝ ΚΛΙΣΗΣ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
AMC3	CAT.POL.A.210	Αποφυγή εμποδίων κατά την απογείωση ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΗ ΑΚΡΙΒΕΙΑ ΠΛΟΗΓΗΣΗΣ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
GM1	CAT.POL.A.210	Αποφυγή εμποδίων κατά την απογείωση ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΕΜΠΟΔΙΩΝ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
	CAT.POL.A.210	Αποφυγή εμποδίων κατά την απογείωση	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
AMC1	CAT.POL.A.215	Κατά τη διαδρομή – ένας κινητήρας εκτός λειτουργίας ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
	CAT.POL.A.215	Κατά τη διαδρομή – ένας κινητήρας εκτός λειτουργίας	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
	CAT.POL.A.220	Κατά τη διαδρομή – αεροπλάνα με τρεις ή περισσότερους κινητήρες, δύο εκ των οποίων είναι εκτός λειτουργίας	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη

	Αναφορά κανόνα	Τίτλος κανόνα	Εξήγηση
AMC2	CAT.POL.A.225	Προσγείωση – αεροδρόμιο προορισμού και εναλλακτικά αεροδρόμια ΑΠΟΤΥΧΗΜΕΝΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
	CAT.POL.A.225	Προσγείωση – αεροδρόμιο προορισμού και εναλλακτικά αεροδρόμια	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
AMC1	CAT.POL.A.225	Προσγείωση – αεροδρόμιο προορισμού και εναλλακτικά αεροδρόμια ΜΕΤΡΗΣΗ ΑΠΟΛΥΤΟΥ ΥΨΟΥΣ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
GM1	CAT.POL.A.225	Προσγείωση – αεροδρόμιο προορισμού και εναλλακτικά αεροδρόμια ΒΑΘΜΙΔΑ ΑΝΟΔΟΥ ΑΠΟΤΥΧΗΜΕΝΗΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
AMC1	CAT.POL.A.230	Προσγείωση – αεροδρόμιο προορισμού και εναλλακτικά αεροδρόμια ΛΗΨΗ ΥΠΟΨΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΗΣ ΑΥΤΟΜΑΤΗΣ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗΣ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
	CAT.POL.A.230	Προσγείωση – ξηροί διάδρομοι	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
GM1	CAT.POL.A.230	Προσγείωση – ξηροί διάδρομοι ΜΑΖΑ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗΣ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
	CAT.POL.A.235	Προσγείωση – υγροί και επικαλυμμένοι διάδρομοι	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
	CAT.POL.A.240	Έγκριση πτητικών λειτουργιών με αυξημένες γωνίες κλίσης	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
	CAT.POL.A.245	Έγκριση διαδικασιών προσέγγισης με μεγάλη γωνία	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
	CAT.POL.A.250	Έγκριση διαδικασιών βραχείας προσγείωσης	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα

	Αναφορά κανόνα	Τίτλος κανόνα	Εξήγηση
			αεροσκάφη
AMC1	CAT.POL.A.310	Αποφυγή εμποδίων απογείωσης – πολυκινητήρια αεροπλάνα ΙΧΝΟΣ ΠΤΗΣΗΣ ΑΠΟΓΕΙΩΣΗΣ – ΠΛΟΗΓΗΣΗ ΕΞ ΟΨΕΩΣ ΜΕ ΚΑΘΟΔΗΓΗΣΗ ΠΟΡΕΙΑΣ	Ελάφρυνση για αεροπλάνα επιδόσεων κατηγορίας Β, συνθήκες VFR κατά τη διάρκεια της ημέρας
	CAT.POL.A.310 στοιχείο (ε)	Αποφυγή εμποδίων απογείωσης – πολυκινητήρια αεροπλάνα	Ελάφρυνση για αεροπλάνα επιδόσεων κατηγορίας Β, συνθήκες VFR κατά τη διάρκεια της ημέρας
	CAT.POL.A.345	Έγκριση διαδικασιών προσέγγισης με μεγάλη γωνία	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη/περιοριστικό ύψος διέλευσης 35 ft ή μεγαλύτερο
	CAT.POL.A.400	Απογείωση	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
GM1	CAT.POL.A.400	Απογείωση ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΣ ΤΟΥ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
AMC1	CAT.POL.A.400	Απογείωση ΑΠΩΛΕΙΑ ΜΗΚΟΥΣ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ ΛΟΓΩ ΕΥΘΥΓΡΑΜΜΙΣΗΣ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
AMC2	CAT.POL.A.400	Απογείωση ΚΛΙΣΗ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
	CAT.POL.A.405	Αποφυγή εμποδίων κατά την απογείωση	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
AMC1	CAT.POL.A.405	Αποφυγή εμποδίων κατά την απογείωση ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΓΩΝΙΩΝ ΚΛΙΣΗΣ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
AMC2	CAT.POL.A.405	Αποφυγή εμποδίων κατά την απογείωση ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΗ ΑΚΡΙΒΕΙΑ ΠΛΟΗΓΗΣΗΣ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
	CAT.POL.A.410	Κατά τη διαδρομή - όλοι οι κινητήρες σε λειτουργία	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη

	Αναφορά κανόνα	Τίτλος κανόνα	Εξήγηση
	CAT.POL.A.415	Κατά τη διαδρομή – ένας κινητήρας εκτός λειτουργίας	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
AMC1	CAT.POL.A.415	Κατά τη διαδρομή – ένας κινητήρας εκτός λειτουργίας ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
	CAT.POL.A.420	Κατά τη διαδρομή – αεροπλάνα με τρεις ή περισσότερους κινητήρες, δύο εκ των οποίων είναι εκτός λειτουργίας	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
	CAT.POL.A.425	Προσγείωση – αεροδρόμιο προορισμού και εναλλακτικά αεροδρόμια	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
AMC1	CAT.POL.A.425	Προσγείωση – αεροδρόμιο προορισμού και εναλλακτικά αεροδρόμια ΜΕΤΡΗΣΗ ΑΠΟΛΥΤΟΥ ΥΨΟΥΣ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
	CAT.POL.A.430	Προσγείωση – ξηροί διάδρομοι	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
AMC1	CAT.POL.A.430	Προσγείωση – ξηροί διάδρομοι ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΔΙΟΡΘΩΣΗΣ ΑΠΟΣΤΑΣΗΣ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗΣ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
AMC2	CAT.POL.A.430	Προσγείωση – ξηροί διάδρομοι ΚΛΙΣΗ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
GM1	CAT.POL.A.430	Προσγείωση – ξηροί διάδρομοι ΜΑΖΑ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗΣ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
	CAT.POL.A.435	Προσγείωση – υγροί και επικαλυμμένοι διάδρομοι	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
	CAT.POL.H.110	Συνυπολογισμός του εμποδίου	Δεν αφορά, εν μέρει, τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - IFR
	CAT.POL.H.210	Ίχνος πτήσης απογείωσης	Δεν αφορά, εν μέρει, τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - IFR
	CAT.POL.MAB.105	Στοιχεία και τεκμηρίωση μάζας και	Ελαφρύνσεις για αεροπλάνα επιδόσεων κατηγορίας Β και για ελικόπτερα για τη

	Αναφορά κανόνα	Τίτλος κανόνα	Εξήγηση
		ζυγοστάθμισης	θέση του κέντρου βάρους στην τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης.
	CAT.IDE.A.120	Εξοπλισμός για τον καθαρισμό του αλεξήνεμου	Δεν ισχύει για τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - κανόνας για σύνθετα αεροσκάφη
AMC1	CAT.IDE.A.120	Εξοπλισμός για τον καθαρισμό του αλεξήνεμου - ΚΑΤΑΛΛΗΛΟ ΜΕΣΟ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΚΑΘΑΡΟΥ ΑΠΟ ΥΕΤΟ ΜΕΡΟΥΣ ΤΟΥ ΑΛΕΞΗΝΕΜΟΥ	Δεν ισχύει για τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - κανόνας για σύνθετα αεροσκάφη
	CAT.IDE.A.130	Πτήσεις με όργανα ή κατά τη νύχτα – όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός	Δεν αφορά, εν μέρει, τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - IFR· μερική ελάφρυνση για μη σύνθετα αεροσκάφη.
AMC1	CAT.IDE.A.130 στοιχείο (α) σημείο 5	Πτήσεις με όργανα ή κατά τη νύχτα – όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός ΕΝΔΕΙΚΤΗΣ ΚΛΙΣΕΩΝ	Δεν αφορά, εν μέρει, τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - IFR
AMC2	CAT.IDE.A.130 στοιχείο (β)	Πτήσεις με όργανα ή κατά τη νύχτα – όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός ΥΨΟΜΕΤΡΑ – ΠΤΗΣΕΙΣ ΜΕ ΟΡΓΑΝΑ Ή ΚΑΤΑ ΤΗ ΝΥΧΤΑ	Δεν αφορά, εν μέρει, τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - IFR
AMC1	CAT.IDE.A.130 στοιχείο (ε)	Πτήσεις με όργανα ή κατά τη νύχτα – όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός ΜΕΣΟ ΕΝΔΕΙΞΗΣ ΒΛΑΒΗΣ ΤΟΥ ΜΕΣΟΥ ΑΠΟΦΥΓΗΣ ΔΥΣΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΛΟΓΩ ΣΥΜΠΥΚΝΩΣΗΣ Ή ΠΑΓΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΝΔΕΙΞΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΑΕΡΑ	Δεν αφορά, εν μέρει, τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - IFR
AMC1	CAT.IDE.A.130 στοιχείο (θ)	Πτήσεις με όργανα ή κατά τη νύχτα – όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός ΣΤΑΣΗ ΣΕ ΑΝΑΜΟΝΗ	Δεν αφορά, εν μέρει, τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - IFR
AMC1	CAT.IDE.A.130 στοιχείο (ι)	Πτήσεις με όργανα ή κατά τη νύχτα – όργανα πτήσης και	Δεν αφορά, εν μέρει, τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - IFR

	Αναφορά κανόνα	Τίτλος κανόνα	Εξήγηση
		πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός ΥΠΟΔΟΧΗ ΧΑΡΤΗ	
	CAT.IDE.A.135	Πρόσθετος εξοπλισμός για πτήσεις μονομελούς πληρώματος με όργανα	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - IFR
	CAT.IDE.A.140	Σύστημα συναγερμού απόλυτου ύψους	Δεν εφαρμόζεται στις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη/μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών >9
	CAT.IDE.A.150	Σύστημα προειδοποίησης εντοπισμού εδάφους (TAWS)	Δεν εφαρμόζεται στις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη/μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών >9
AMC1	CAT.IDE.A.150	Σύστημα προειδοποίησης εντοπισμού εδάφους (TAWS) ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ ΥΠΕΡΒΟΛΙΚΗΣ ΠΑΡΕΚΚΛΙΣΗΣ ΙΧΝΟΥΣ ΚΑΘΟΔΟΥ ΠΡΟΣ ΤΑ ΚΑΤΩ ΓΙΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ TAWS ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Α	Δεν εφαρμόζεται στις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη/μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών >9
	CAT.IDE.A.155	Εναέριο σύστημα αποφυγής σύγκρουσης (ACAS)	Δεν εφαρμόζεται στις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη/μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών >9
	CAT.IDE.A.160	Εναέριος εξοπλισμός ανίχνευσης καιρού	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη/μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών >9/αεροπλάνα με θάλαμο συμπίεσης
AMC1	CAT.IDE.A.160	Εναέριος εξοπλισμός ανίχνευσης καιρού ΓΕΝΙΚΑ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη/μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών >9/αεροπλάνα με θάλαμο συμπίεσης
	CAT.IDE.A.165	Πρόσθετος εξοπλισμός για πτήσεις σε συνθήκες παγοποίησης τη νύχτα	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - πτήσεις σε αναμενόμενες ή υφιστάμενες συνθήκες παγοποίησης
	CAT.IDE.A.170	Σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος πτήσης	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - πτήσεις πολλαπλών χειριστών

	Αναφορά κανόνα	Τίτλος κανόνα	Εξήγηση
AMC1	CAT.IDE.A.170	Σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος πτήσης ΤΥΠΟΣ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΝΔΟΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΠΤΗΣΗΣ	Δεν αφορά τις δραστηριότητες εμπορικών αερομεταφορών (με προέλευση και προορισμό το ίδιο αεροδρόμιο) – πτήσεις πολλαπλών χειριστών
	CAT.IDE.A.175	Σύστημα ενδοεπικοινωνίας μελών πληρώματος	Δεν εφαρμόζεται στις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
AMC1	CAT.IDE.A.175	Σύστημα ενδοεπικοινωνίας μελών πληρώματος ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ	Δεν εφαρμόζεται στις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
	CAT.IDE.A.180	Σύστημα αναγγελιών κοινού	Δεν εφαρμόζεται στις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
AMC1	CAT.IDE.A.180	Σύστημα αναγγελιών κοινού ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ	Δεν εφαρμόζεται στις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
	CAT.IDE.A.185	Καταγραφέας συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης	Δεν εφαρμόζεται στις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
AMC1	CAT.IDE.A.185	Καταγραφέας συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης ΓΕΝΙΚΑ	Δεν εφαρμόζεται στις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
	CAT.IDE.A.190	Καταγραφέας δεδομένων πτήσης	Δεν εφαρμόζεται στις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
AMC1	CAT.IDE.A.190	Καταγραφέας δεδομένων πτήσης ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΠΑΡΑΜΕΤΡΩΝ ΠΟΥ ΘΑ ΚΑΤΑΓΡΑΦΟΝΤΑΙ ΓΙΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΓΙΑ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΕΚΔΟΘΗΚΕ ΓΙΑ ΠΡΩΤΗ ΦΟΡΑ ΙΔΙΑΙΤΕΡΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΞΙΟΠΛΟΪΑΣ ΤΗΝ Ή ΜΕΤΑ ΤΗΝ 1Η ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2016	Δεν εφαρμόζεται στις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
AMC2	CAT.IDE.A.190	Καταγραφέας δεδομένων πτήσης ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΠΑΡΑΜΕΤΡΩΝ ΠΟΥ ΘΑ ΚΑΤΑΓΡΑΦΟΝΤΑΙ ΓΙΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΓΙΑ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΕΚΔΟΘΗΚΕ ΓΙΑ ΠΡΩΤΗ ΦΟΡΑ ΙΔΙΑΙΤΕΡΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΞΙΟΠΛΟΪΑΣ ΤΗΝ Ή ΜΕΤΑ ΤΗΝ	Δεν εφαρμόζεται στις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη

	Αναφορά κανόνα	Τίτλος κανόνα	Εξήγηση
		1Η ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1998 ΚΑΙ ΠΡΙΝ ΤΗΝ 1Η ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2016	
AMC3	CAT.IDE.A.190	Καταγραφείας δεδομένων πτήσης ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΥΣ ΠΟΥ ΘΑ ΚΑΤΑΓΡΑΦΟΝΤΑΙ ΓΙΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΓΙΑ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΕΚΔΟΘΗΚΕ ΓΙΑ ΠΡΩΤΗ ΦΟΡΑ ΙΔΙΑΙΤΕΡΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΞΙΟΠΛΟΪΑΣ ΤΗΝ Ή ΜΕΤΑ ΤΗΝ 1Η ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1998 ΚΑΙ ΠΡΙΝ ΤΗΝ 1Η ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2016	Δεν εφαρμόζεται στις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
AMC4	CAT.IDE.A.190	Καταγραφείας δεδομένων πτήσης ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΠΑΡΑΜΕΤΡΩΝ ΠΟΥ ΘΑ ΚΑΤΑΓΡΑΦΟΝΤΑΙ ΓΙΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΓΙΑ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΕΚΔΟΘΗΚΕ ΓΙΑ ΠΡΩΤΗ ΦΟΡΑ ΙΔΙΑΙΤΕΡΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΞΙΟΠΛΟΪΑΣ ΤΗΝ Ή ΜΕΤΑ ΤΗΝ 1Η ΙΟΥΝΙΟΥ 1990 ΕΩΣ ΚΑΙ ΤΗΝ 31Η ΜΑΡΤΙΟΥ 1998	Δεν εφαρμόζεται στις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
AMC5	CAT.IDE.A.190	Καταγραφείας δεδομένων πτήσης ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΥΣ ΠΟΥ ΘΑ ΚΑΤΑΓΡΑΦΟΝΤΑΙ ΓΙΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΓΙΑ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΕΚΔΟΘΗΚΕ ΓΙΑ ΠΡΩΤΗ ΦΟΡΑ ΙΔΙΑΙΤΕΡΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΞΙΟΠΛΟΪΑΣ ΤΗΝ Ή ΜΕΤΑ ΤΗΝ 1Η ΙΟΥΝΙΟΥ 1990 ΕΩΣ ΚΑΙ ΤΗΝ 31Η ΜΑΡΤΙΟΥ 1998	Δεν εφαρμόζεται στις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
AMC6	CAT.IDE.A.190	Καταγραφείας δεδομένων πτήσης ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΠΑΡΑΜΕΤΡΩΝ ΠΟΥ ΘΑ ΚΑΤΑΓΡΑΦΟΝΤΑΙ ΓΙΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΓΙΑ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΕΚΔΟΘΗΚΕ ΓΙΑ ΠΡΩΤΗ ΦΟΡΑ ΙΔΙΑΙΤΕΡΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΞΙΟΠΛΟΪΑΣ ΠΡΙΝ ΤΗΝ 1Η ΙΟΥΝΙΟΥ 1990	Δεν εφαρμόζεται στις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
	CAT.IDE.A.195	Καταγραφή επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων	Δεν εφαρμόζεται στις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
AMC1	CAT.IDE.A.195	Καταγραφή επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων	Δεν εφαρμόζεται στις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη

	Αναφορά κανόνα	Τίτλος κανόνα	Εξήγηση
		ΓΕΝΙΚΑ	αεροσκάφη
GM1	CAT.IDE.A.195	Καταγραφή επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων ΓΕΝΙΚΑ	Δεν εφαρμόζεται στις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
	CAT.IDE.A.200	Συνδυαστικός καταγραφέας	Δεν εφαρμόζεται στις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
AMC1	CAT.IDE.A.200	Συνδυαστικός καταγραφέας ΓΕΝΙΚΑ	Δεν εφαρμόζεται στις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
	CAT.IDE.A.210	Ενδείξεις: Προσδεθείτε και μην καπνίζετε	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - επιβάτες των οποίων οι θέσεις δεν είναι ορατές από τα καθίσματα του πληρώματος πτήσης
	CAT.IDE.A.215	Εσωτερικές θύρες και κουρτίνες	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - μεγάλα αεροπλάνα
AMC1	CAT.IDE.A.215	Εσωτερικές θύρες και κουρτίνες ΕΝΔΕΙΞΗ ΕΠΙΓΡΑΦΗΣ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - μεγάλα αεροπλάνα
	CAT.IDE.A.225	Ιατρικό κιβώτιο έκτακτης ανάγκης	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
AMC1	CAT.IDE.A.225	Ιατρικό κιβώτιο έκτακτης ανάγκης ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΙΑΤΡΙΚΟΥ ΚΙΒΩΤΙΟΥ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
AMC2	CAT.IDE.A.225	Ιατρικό κιβώτιο έκτακτης ανάγκης ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΥΠΟ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΑΣΦΛΑΕΙΑΣ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
AMC3	CAT.IDE.A.225	Ιατρικό κιβώτιο έκτακτης ανάγκης ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΟ ΙΑΤΡΙΚΟ ΚΙΒΩΤΙΟ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
AMC4	CAT.IDE.A.225	Ιατρικό κιβώτιο έκτακτης ανάγκης ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΙΑΤΡΙΚΟΥ ΚΙΒΩΤΙΟΥ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
	CAT.IDE.A.230	Οξυγόνο πρώτης ανάγκης	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - πτήση σε

	Αναφορά κανόνα	Τίτλος κανόνα	Εξήγηση
			απόλυτο ύψος άνω των 25 000 ft
GM1	CAT.IDE.A.230	Οξυγόνο πρώτης ανάγκης ΓΕΝΙΚΑ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - πτήση σε απόλυτο ύψος άνω των 25 000 ft
	CAT.IDE.A.235	Συμπληρωματικό οξυγόνο – αεροπλάνα με θάλαμο συμπίεσης	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - αεροπλάνα με θάλαμο συμπίεσης
AMC1	CAT.IDE.A.235	Συμπληρωματικό οξυγόνο – αεροπλάνα με θάλαμο συμπίεσης ΓΕΝΙΚΑ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - αεροπλάνα με θάλαμο συμπίεσης
AMC2	CAT.IDE.A.235	Συμπληρωματικό οξυγόνο – αεροπλάνα με θάλαμο συμπίεσης ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΣΕ ΟΞΥΓΟΝΟ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΙΝΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΚΑΘΟΝΤΑΙ ΣΕ ΚΑΘΙΣΜΑΤΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΜΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΠΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΓΙΑ ΤΑ ΜΕΛΗ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΘΑΛΑΜΟΥ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΠΟΥ ΜΕΤΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΤΟΥ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΟΥ ΕΛΑΧΙΣΤΟΥ ΑΡΙΘΜΟΥ ΜΕΛΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΘΑΛΑΜΟΥ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - αεροπλάνα με θάλαμο συμπίεσης
GM1	CAT.IDE.A.235	Συμπληρωματικό οξυγόνο – αεροπλάνα με θάλαμο συμπίεσης ΜΑΣΚΕΣ ΤΑΧΕΙΑΣ ΧΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΠΑΡΟΧΗΣ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - αεροπλάνα με θάλαμο συμπίεσης
	CAT.IDE.A.245	Εξοπλισμός προστασίας της αναπνοής για το πλήρωμα	Δεν αφορά/εφαρμόζεται στις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - αεροπλάνα με θάλαμο συμπίεσης/σύνθετα αεροσκάφη
AMC1	CAT.IDE.A.245	Εξοπλισμός προστασίας της αναπνοής για το πλήρωμα ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΑΠΝΟΗΣ	Δεν αφορά/εφαρμόζεται στις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - αεροπλάνα με θάλαμο συμπίεσης/σύνθετα αεροσκάφη
	CAT.IDE.A.255	Πελέκεις καταστροφής και λοστοί	Δεν αφορά/εφαρμόζεται στις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - αεροπλάνα με θάλαμο συμπίεσης/σύνθετα αεροσκάφη
AMC1	CAT.IDE.A.255	Πελέκεις καταστροφής και λοστοί ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ ΠΕΛΕΚΩΝ	Δεν αφορά/εφαρμόζεται στις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α -

	Αναφορά κανόνα	Τίτλος κανόνα	Εξήγηση
		ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΗΣ ΚΑΙ ΛΟΣΤΩΝ	αεροπλάνα με θάλαμο συμπίεσης/σύνθετα αεροσκάφη
	CAT.IDE.A.265	Μέσα εκκένωσης λόγω έκτακτης ανάγκης	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - ύψος εξόδου άνω των 6 ft
	CAT.IDE.A.270	Μεγάφωνα	Δεν εφαρμόζεται στις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
AMC1	CAT.IDE.A.270	Μεγάφωνα ΘΕΣΗ ΜΕΓΑΦΩΝΩΝ	Δεν εφαρμόζεται στις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
	CAT.IDE.A.275	Φωτισμός και σήμανση κινδύνου	Δεν εφαρμόζεται στις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη/μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών >9
	CAT.IDE.A.325	Ακουστικά	Δεν αφορά, εν μέρει, τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - IFR
AMC1	CAT.IDE.A.325	Ακουστικά ΓΕΝΙΚΑ	Δεν αφορά, εν μέρει, τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - IFR
GM1	CAT.IDE.A.325	Ακουστικά ΓΕΝΙΚΑ	Δεν αφορά, εν μέρει, τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - IFR
	CAT.IDE.A.335	Πίνακας ακουστικού επιλογέα	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - IFR
	CAT.IDE.A.345	Εξοπλισμός επικοινωνίας και πλοήγησης για την εκτέλεση πτήσεων σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης με όργανα (IFR) ή πτήσης εξ όψεως (VFR) σε διαδρομές όπου η πλοήγηση δεν διεξάγεται με αναφορά σε ευδιάκριτα χαρακτηριστικά σημεία του εδάφους	Δεν αφορά, εν μέρει, τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - IFR
AMC1	CAT.IDE.A.345	Εξοπλισμός επικοινωνίας και πλοήγησης για την εκτέλεση πτήσεων σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης με όργανα (IFR) ή πτήσης εξ όψεως (VFR) σε διαδρομές όπου η πλοήγηση δεν διεξάγεται με αναφορά σε ευδιάκριτα χαρακτηριστικά σημεία	Δεν αφορά, εν μέρει, τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - IFR

	Αναφορά κανόνα	Τίτλος κανόνα	Εξήγηση
		του εδάφους ΔΥΟ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΑ ΜΕΣΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ	
AMC2	CAT.IDE.A.345	Εξοπλισμός επικοινωνίας και πλοήγησης για την εκτέλεση πτήσεων σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης με όργανα (IFR) ή πτήσης εξ όψεως (VFR) σε διαδρομές όπου η πλοήγηση δεν διεξάγεται με αναφορά σε ευδιάκριτα χαρακτηριστικά σημεία του εδάφους ΑΠΟΔΕΚΤΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΙ ΤΥΠΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΚΑΙ ΠΛΟΗΓΗΣΗΣ	Δεν αφορά, εν μέρει, τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - IFR
AMC2	CAT.IDE.A.345	Εξοπλισμός επικοινωνίας και πλοήγησης για την εκτέλεση πτήσεων σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης με όργανα (IFR) ή πτήσης εξ όψεως (VFR) σε διαδρομές όπου η πλοήγηση δεν διεξάγεται με αναφορά σε ευδιάκριτα χαρακτηριστικά σημεία του εδάφους ΑΠΟΔΕΚΤΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΙ ΤΥΠΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΚΑΙ ΠΛΟΗΓΗΣΗΣ	
AMC3	CAT.IDE.A.345	Εξοπλισμός επικοινωνίας και πλοήγησης για την εκτέλεση πτήσεων σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης με όργανα (IFR) ή πτήσης εξ όψεως (VFR) σε διαδρομές όπου η πλοήγηση δεν διεξάγεται με αναφορά σε ευδιάκριτα χαρακτηριστικά σημεία του εδάφους ΒΛΑΒΗ ΜΙΑΣ ΜΟΝΑΔΑΣ	Δεν αφορά, εν μέρει, τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - IFR
AMC4	CAT.IDE.A.345	Εξοπλισμός επικοινωνίας και πλοήγησης για την εκτέλεση πτήσεων σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης με όργανα (IFR) ή πτήσης εξ όψεως (VFR) σε διαδρομές όπου η πλοήγηση δεν διεξάγεται με αναφορά σε ευδιάκριτα χαρακτηριστικά σημεία του εδάφους	Δεν αφορά, εν μέρει, τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - IFR

	Αναφορά κανόνα	Τίτλος κανόνα	Εξήγηση
		HF - ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΣΕ ΣΥΤΚΕΚΡΙΜΕΝΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΕΛΑΧΙΣΤΩΝ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ (MNPS)	
GM1	CAT.IDE.A.345	Εξοπλισμός επικοινωνίας και πλοήγησης για την εκτέλεση πτήσεων σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης με όργανα (IFR) ή πτήσης εξ όψεως (VFR) σε διαδρομές όπου η πλοήγηση δεν διεξάγεται με αναφορά σε ευδιάκριτα χαρακτηριστικά σημεία του εδάφους ΙΣΧΥΟΥΣΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΕΝΑΕΡΙΟΥ ΧΩΡΟΥ	Δεν αφορά, εν μέρει, τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - IFR
	CAT.IDE.H.115	Φώτα πτητικής λειτουργίας	Δεν αφορά, εν μέρει, τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - IFR
AMC1	CAT.IDE.H.115	Φώτα πτητικής λειτουργίας ΦΩΣ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗΣ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - IFR
	CAT.IDE.H.130	Πτήσεις με όργανα ή κατά τη νύχτα – όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός	Δεν αφορά, εν μέρει, τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - IFR
AMC1	CAT.IDE.H.130 στοιχείο (ε)	Πτήσεις με όργανα ή κατά τη νύχτα – όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός ΜΕΣΟ ΕΝΔΕΙΞΗΣ ΒΛΑΒΗΣ ΤΟΥ ΜΕΣΟΥ ΑΠΟΦΥΓΗΣ ΔΥΣΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΛΟΓΩ ΣΥΜΠΥΚΝΩΣΗΣ Ή ΠΑΓΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΝΔΕΙΞΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΑΕΡΑ	Δεν αφορά, εν μέρει, τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - IFR
AMC1	CAT.IDE.H.130 στοιχείο (στ) σημείο 6	Πτήσεις με όργανα ή κατά τη νύχτα – όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός ΦΩΤΙΣΜΟΣ ΣΕ ΑΝΑΜΟΝΗ ΜΕΣΟΥ ΜΕΤΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΠΤΙΚΗΣ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗΣ ΣΤΑΣΗΣ	Δεν αφορά, εν μέρει, τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - IFR
AMC1	CAT.IDE.H.130 στοιχείο (θ)	Πτήσεις με όργανα ή κατά τη νύχτα – όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός	Δεν αφορά, εν μέρει, τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - IFR

	Αναφορά κανόνα	Τίτλος κανόνα	Εξήγηση
		εξοπλισμός ΥΠΟΔΟΧΗ ΧΑΡΤΗ	
	CAT.IDE.H.135	Πρόσθετος εξοπλισμός για πτήσεις μονομελούς πληρώματος με όργανα	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - IFR
	CAT.IDE.H.160	Εναέριος εξοπλισμός ανίχνευσης καιρού	Δεν αφορά, εν μέρει, τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - IFR
AMC1	CAT.IDE.H.160	Εναέριος εξοπλισμός ανίχνευσης καιρού ΓΕΝΙΚΑ	Δεν αφορά, εν μέρει, τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - IFR
	CAT.IDE.H.165	Πρόσθετος εξοπλισμός για πτήσεις σε συνθήκες παγοποίησης τη νύχτα	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - πτήσεις σε αναμενόμενες ή υφιστάμενες συνθήκες παγοποίησης
	CAT.IDE.H.170	Σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος πτήσης	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A – περιβάλλον πολλαπλών χειριστών
AMC1	CAT.IDE.H.170	Σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος πτήσης ΤΥΠΟΣ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΝΔΟΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΠΤΗΣΗΣ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A – περιβάλλον πολλαπλών χειριστών
	CAT.IDE.H.175	Σύστημα ενδοεπικοινωνίας μελών πληρώματος	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - μεταφορά μελών πληρώματος εκτός του πληρώματος πτήσης
AMC1	CAT.IDE.H.175	Σύστημα ενδοεπικοινωνίας μελών πληρώματος ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - μεταφορά μελών πληρώματος εκτός του πληρώματος πτήσης
	CAT.IDE.H.180	Σύστημα αναγγελιών κοινού	Δεν εφαρμόζεται στις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - σύνθετα αεροσκάφη
	CAT.IDE.H.185	Καταγραφέας συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης	Δεν εφαρμόζεται στις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - σύνθετα αεροσκάφη
AMC1	CAT.IDE.H.185	Καταγραφέας συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης ΓΕΝΙΚΑ	Δεν εφαρμόζεται στις εμπορικές αερομεταφορές από A σε A - σύνθετα αεροσκάφη

	Αναφορά κανόνα	Τίτλος κανόνα	Εξήγηση
	CAT.IDE.H.190	Καταγραφέας δεδομένων πτήσης	Δεν εφαρμόζεται στις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
AMC1	CAT.IDE.H.190	Καταγραφέας δεδομένων πτήσης ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΠΑΡΑΜΕΤΡΩΝ ΠΟΥ ΘΑ ΚΑΤΑΓΡΑΦΟΝΤΑΙ ΓΙΑ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΑ ΜΕ ΜΕΓΙΣΤΗ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΜΑΖΑ ΑΠΟΓΕΙΩΣΗΣ ΑΝΩ ΤΩΝ 3 175 KG ΚΑΙ ΓΙΑ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΕΚΔΟΘΗΚΕ ΓΙΑ ΠΡΩΤΗ ΦΟΡΑ ΙΔΙΑΙΤΕΡΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΞΙΟΠΛΟΪΑΣ ΤΗΝ Ή ΜΕΤΑ ΤΗΝ 1Η ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2016	Δεν εφαρμόζεται στις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
AMC2	CAT.IDE.H.190	Καταγραφέας δεδομένων πτήσης ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΠΑΡΑΜΕΤΡΩΝ ΠΟΥ ΘΑ ΚΑΤΑΓΡΑΦΟΝΤΑΙ ΓΙΑ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΑ ΜΕ ΜΕΓΙΣΤΗ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΜΑΖΑ ΑΠΟΓΕΙΩΣΗΣ ΑΝΩ ΤΩΝ 3 175 KG ΚΑΙ ΓΙΑ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΕΚΔΟΘΗΚΕ ΓΙΑ ΠΡΩΤΗ ΦΟΡΑ ΙΔΙΑΙΤΕΡΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΞΙΟΠΛΟΪΑΣ ΤΗΝ Ή ΜΕΤΑ ΤΗΝ 1Η ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2016 ΚΑΙ ΓΙΑ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΑ ΜΕ ΜΕΓΙΣΤΗ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΜΑΖΑ ΑΠΟΓΕΙΩΣΗΣ ΑΝΩ ΤΩΝ 7 000 KG Ή ΜΕΓΙΣΤΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΑΝΩ ΤΩΝ ΕΝΝΕΑ ΘΕΣΕΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΓΙΑ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΕΚΔΟΘΗΚΕ ΓΙΑ ΠΡΩΤΗ ΦΟΡΑ ΙΔΙΑΙΤΕΡΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΞΙΟΠΛΟΪΑΣ ΤΗΝ Ή ΜΕΤΑ ΤΗΝ 1Η ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1989 ΚΑΙ ΠΡΙΝ ΤΗΝ 1Η ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1999	Δεν εφαρμόζεται στις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
AMC3	CAT.IDE.H.190	Καταγραφέας δεδομένων πτήσης ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΥΣ ΠΟΥ ΘΑ ΚΑΤΑΓΡΑΦΟΝΤΑΙ ΓΙΑ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΑ ΜΕ ΜΕΓΙΣΤΗ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΜΑΖΑ ΑΠΟΓΕΙΩΣΗΣ ΑΝΩ ΤΩΝ 3 175 KG ΚΑΙ ΓΙΑ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΕΚΔΟΘΗΚΕ ΓΙΑ ΠΡΩΤΗ ΦΟΡΑ ΙΔΙΑΙΤΕΡΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΞΙΟΠΛΟΪΑΣ	Δεν εφαρμόζεται στις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη

	Αναφορά κανόνα	Τίτλος κανόνα	Εξήγηση
		ΤΗΝ Ή ΜΕΤΑ ΤΗΝ 1Η ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1999 ΚΑΙ ΠΡΙΝ ΤΗΝ 1Η ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2016 ΚΑΙ ΓΙΑ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΑ ΜΕ ΜΕΓΙΣΤΗ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΜΑΖΑ ΑΠΟΓΕΙΩΣΗΣ ΑΝΩ ΤΩΝ 7 000 KG Ή ΜΕΓΙΣΤΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΑΝΩ ΤΩΝ ΕΝΝΕΑ ΘΕΣΕΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΓΙΑ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΕΚΔΟΘΗΚΕ ΓΙΑ ΠΡΩΤΗ ΦΟΡΑ ΙΔΙΑΙΤΕΡΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΞΙΟΠΛΟΪΑΣ ΤΗΝ Ή ΜΕΤΑ ΤΗΝ 1Η ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1989 ΚΑΙ ΠΡΙΝ ΤΗΝ 1Η ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1999	
	CAT.IDE.H.195	Καταγραφή επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων	Δεν εφαρμόζεται στις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
AMC1	CAT.IDE.H.195	Καταγραφή επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων ΓΕΝΙΚΑ	Δεν εφαρμόζεται στις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
GM1	CAT.IDE.H.195	Καταγραφή επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων ΓΕΝΙΚΑ	Δεν εφαρμόζεται στις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
	CAT.IDE.H.200	Συνδυαστικός καταγραφέας δεδομένων πτήσης και συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης	Δεν εφαρμόζεται στις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
AMC1	CAT.IDE.H.200	Συνδυαστικός καταγραφέας δεδομένων πτήσης και συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης ΓΕΝΙΚΑ	Δεν εφαρμόζεται στις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
	CAT.IDE.H.240	Συμπληρωματικό οξυγόνο - ελικόπτερα χωρίς θάλαμο συμπίεσης	Ελαφρύνσεις για μη σύνθετα ελικόπτερα χωρίς θάλαμο συμπίεσης.
	CAT.IDE.H.270	Μεγάφωνα	Δεν εφαρμόζεται στις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
AMC1	CAT.IDE.H.270	Μεγάφωνα ΘΕΣΗ ΜΕΓΑΦΩΝΩΝ	Δεν εφαρμόζεται στις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη
	CAT.IDE.H.275	Φωτισμός και σήμανση κινδύνου	Δεν εφαρμόζεται στις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - σύνθετα αεροσκάφη

	Αναφορά κανόνα	Τίτλος κανόνα	Εξήγηση
	CAT.IDE.H.335	Πίνακας ακουστικού επιλογέα	Δεν αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - IFR
	CAT.IDE.H.345	Εξοπλισμός επικοινωνίας και πλοήγησης για την εκτέλεση πτήσεων σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης με όργανα (IFR) ή πτήσης εξ όψεως (VFR) σε διαδρομές όπου η πλοήγηση δεν διεξάγεται με αναφορά σε ευδιάκριτα χαρακτηριστικά σημεία του εδάφους	Δεν αφορά, εν μέρει, τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - IFR
AMC1	CAT.IDE.H.345	Εξοπλισμός επικοινωνίας και πλοήγησης για την εκτέλεση πτήσεων σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης με όργανα (IFR) ή πτήσης εξ όψεως (VFR) σε διαδρομές όπου η πλοήγηση δεν διεξάγεται με αναφορά σε ευδιάκριτα χαρακτηριστικά σημεία του εδάφους ΔΥΟ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΑ ΜΕΣΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ	Δεν αφορά, εν μέρει, τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - IFR
AMC2	CAT.IDE.H.345	Εξοπλισμός επικοινωνίας και πλοήγησης για την εκτέλεση πτήσεων σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης με όργανα (IFR) ή πτήσης εξ όψεως (VFR) σε διαδρομές όπου η πλοήγηση δεν διεξάγεται με αναφορά σε ευδιάκριτα χαρακτηριστικά σημεία του εδάφους ΑΠΟΔΕΚΤΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΙ ΤΥΠΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΚΑΙ ΠΛΟΗΓΗΣΗΣ	Δεν αφορά, εν μέρει, τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - IFR
AMC3	CAT.IDE.H.345	Εξοπλισμός επικοινωνίας και πλοήγησης για την εκτέλεση πτήσεων σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης με όργανα (IFR) ή πτήσης εξ όψεως (VFR) σε διαδρομές όπου η πλοήγηση δεν διεξάγεται με αναφορά σε ευδιάκριτα χαρακτηριστικά σημεία του εδάφους ΒΛΑΒΗ ΜΙΑΣ ΜΟΝΑΔΑΣ	Δεν αφορά, εν μέρει, τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - IFR

	Αναφορά κανόνα	Τίτλος κανόνα	Εξήγηση
GM1	CAT.IDE.H.345	Εξοπλισμός επικοινωνίας και πλοήγησης για την εκτέλεση πτήσεων σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης με όργανα (IFR) ή πτήσης εξ όψεως (VFR) σε διαδρομές όπου η πλοήγηση δεν διεξάγεται με αναφορά σε ευδιάκριτα χαρακτηριστικά σημεία του εδάφους ΙΣΧΥΟΥΣΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΕΝΑΕΡΙΟΥ ΧΩΡΟΥ	Δεν αφορά, εν μέρει, τις εμπορικές αερομεταφορές από Α σε Α - IFR

Παράρτημα 3: Χρησιμοποιούμενα ακρώνυμα και συντμήσεις

AAC	αεροναυτική διοικητική επικοινωνία
AAD	απόκλιση από καθορισμένο απόλυτο ύψος
AAL	επίπεδο επάνω από το επίπεδο του αεροδρομίου
AC	εναλλασσόμενο ρεύμα
ACAS II	εναέριο σύστημα αποφυγής σύγκρουσης II
ADF	αυτόματος ανιχνευτής κατεύθυνσης
ADG	ανεμογεννήτρια
ADS	αυτόματη εξαρτημένη επιτήρηση
ADS-B	αυτόματη εξαρτημένη επιτήρηση - εκπομπή
ADS-C	αυτόματη εξαρτημένη επιτήρηση - σύμφωνο
AeMC	αερο-ϊατρικό κέντρο
AEO	όλοι οι κινητήρες σε λειτουργία
AFCS	αυτόματο σύστημα ελέγχου πτήσης
AFM	εγχειρίδιο πτήσης αεροσκάφους
AFN	κοινοποίηση πτήσης αεροσκάφους
AFN	κοινοποίηση εγκαταστάσεων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας
AGL	επάνω από το επίπεδο του εδάφους
AHRS	σύστημα αναφοράς θέσης και πορείας αεροσκάφους
AIS	υπηρεσία αεροναυτικών πληροφοριών
ALS	σύστημα φωτισμού προσέγγισης
ALSF	σύστημα φωτισμού προσέγγισης με διαδοχικά φώτα αναλαμπής
AMC	αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης
AMSL	πάνω από το μέσο επίπεδο της θάλασσας
ANP	πραγματικές επιδόσεις ναυτιλίας

AOC	πιστοποιητικό αερομεταφορέα
APCH	προσέγγιση
APU	βοηθητική μονάδα ισχύος
APV	διαδικασία προσέγγισης με κατακόρυφη καθοδήγηση
AR	πορεία υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας
AR	απαιτείται εξουσιοδότηση
AR	απαιτήσεις που αφορούν τις Αρχές
ARA	προσέγγιση με αερομεταφερόμενο ραντάρ
ASC	Επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών
ASDA	διαθέσιμη απόσταση επιτάχυνσης/ακινητοποίησης
ATC	έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας
ATO	εγκεκριμένος οργανισμός εκπαίδευσης
ATPL	πτυχίο χειριστή αεροσκαφών εναέριων γραμμών
ATQP	εναλλακτικό πρόγραμμα εκπαίδευσης και προσόντων
ATS	υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας
AVGAS	αεροπορικά καύσιμα
AVTAG	καύσιμα ευρέως κλάσματος
B-RNAV	αεροναυτιλία βασικής περιοχής
BALS	βασικό σύστημα φωτισμού προσέγγισης
CAP	παράμετροι πρόσβασης ελεγκτή
CDFA	τελική προσέγγιση με συνεχή κάθοδο
CDL	κατάλογος παρεκκλίσεων από τη διαμόρφωση
CFIT	πρόσκρουση στο έδαφος υπό ελεγχόμενη πτήση
CG	κέντρο βάρους
cm	εκατοστά
CM	διαχείριση διαμόρφωσης/πλαισίου

CMA	προσέγγιση διαρκούς παρακολούθησης
CMV	μετατραπείσα μετεωρολογική ορατότητα
CMPA	σύνθετο μηχανοκίνητο αεροσκάφος
CofA	πιστοποιητικό αξιοπλοΐας
CPA	πλησιέστερο σημείο προσέγγισης
CPDLC	επικοινωνίες ζεύξης δεδομένων ελεγκτή-χειριστή
CPL	πτυχίο χειριστή αεροσκαφών εμπορικών αερομεταφορών
CRM	ολοκληρωμένη αξιοποίηση πληρώματος
CRT	εργαλείο σχολιασμού/απαντήσεων
CVR	καταγραφέας συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης
DA	αποφασιστικό απόλυτο ύψος
D-ATIS	ζεύξη δεδομένων - αυτόματο σύστημα πληροφοριών τερματικού
DC	συνεχές ρεύμα
DCL	άδεια αναχώρησης
DDM	διαφορά στο βάθος διαμόρφωσης
D-FIS	υπηρεσία πληροφοριών πτήσης ζεύξης δεδομένων
DGOR	αναφορά συμβάντος επικίνδυνων εμπορευμάτων
DH	αποφασιστικό σχετικό ύψος
DME	όργανα μέτρησης απόστασης
D-OTIS	ζεύξη δεδομένων - επιχειρησιακό σύστημα πληροφοριών τερματικού
DR	κρίσιμη απόσταση
DSTRK	επιθυμητό ίχνος
ΕΠΑΑ	Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα για την Ασφάλεια της Αεροπορίας
EC	Ευρωπαϊκή Επιτροπή
EFB	ηλεκτρονική συσκευή απεικόνισης στοιχείων πτήσης
EFIS	σύστημα ηλεκτρονικών οργάνων πτήσης

EGT	θερμοκρασία καυσαερίων εξόδου
ELT(AD)	πομπός εντοπισμού επείγουσας ανάγκης (αυτόματα αναπτυσσόμενος)
ELT(AF)	πομπός εντοπισμού επείγουσας ανάγκης (αυτόματος σταθερός)
ELT(AP)	πομπός εντοπισμού επείγουσας ανάγκης (αυτόματος φορητός)
ELT(S)	πομπός εντοπισμού επείγουσας ανάγκης επιβίωσης
EPE	σφάλμα εκτίμησης θέσης
EPR	λόγος πίεσης κινητήρα
EPU	αβεβαιότητα εκτίμησης θέσης
ERA	εναλλακτικό αεροδρόμιο κατά τη διαδρομή
ESSG	Ευρωπαϊκή Συντονιστική Ομάδα Εμπειρογνομώνων SAFA
ETOPS	πτήσεις μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων
ETSO	ευρωπαϊκή οδηγία τεχνικών προδιαγραφών
EUROCAE	Ευρωπαϊκός Οργανισμός Εξοπλισμού Πολιτικής Αεροπορίας
EVS	προηγμένο οπτικό σύστημα
FAA	Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας
FAF	θέση τελικής προσέγγισης
FAK	κυτίο πρώτων βοηθειών
FALS	πλήρες σύστημα φωτισμού προσέγγισης
FANS	μελλοντικό σύστημα εναέριας κυκλοφορίας
FAP	σημείο τελικής προσέγγισης
FATO	περιοχή τελικής προσέγγισης και απογείωσης
FDM	παρακολούθηση στοιχείων πτήσης
FDR	καταγραφέας στοιχείων πτήσης
FFS	πλήρης εξομοιωτής πτήσης
FI	εκπαιδευτής πτήσεων
FL	επίπεδο πτήσης

FM	διαμορφωτής συχνότητας
FMS	σύστημα διαχείρισης πτήσης
FOR	πεδίο ενατένισης
FOV	οπτικό πεδίο
FSTD	προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης
ft	πόδια
FTD	συσκευή πτητικής εκπαίδευσης
g	γραμμάριο
g	βαρύτητα
GBAS	επίγειο σύστημα ενίσχυσης
GCAS	επίγειο σύστημα αποφυγής σύγκρουσης
GIDS	επίγειο σύστημα ανίχνευσης πάγου
GLS	σύστημα προσγείωσης GBAS
GM	υλικό καθοδήγησης
GNSS	παγκόσμιο δορυφορικό σύστημα πλοήγησης
GPS	παγκόσμιο σύστημα προσδιορισμού θέσης
GPWS	σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους
HEMS	ιατρική υπηρεσία έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων
HF	υψηλή συχνότητα
HI/MI	υψηλή ένταση / μέση ένταση
HIALS	σύστημα φωτισμού προσέγγισης υψηλής έντασης
HLL	κατάλογος περιορισμών καταστρώματος για ελικόπτερα
HoT	χρόνος κράτησης
hPa	εκτοπασκάλ
HUD	απεικονιστής ορθής διόπτεισης
HUDLS	σύστημα καθοδήγησης προσγείωσης με ορθή διόπτειση

IAF	θέση αρχικής προσέγγισης
IALS	σύστημα φωτισμού ενδιάμεσης προσέγγισης
ΔΟΠΑ	Διεθνής Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας
IF	ενδιάμεση θέση
IFR	κανόνες πτήσης με όργανα
IGE	υπό την επίδραση του εδάφους
ILS	σύστημα ενόργανης προσέγγισης
IMC	μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης με όργανα
inHg	ίντσες στήλης υδραργύρου
INS	σύστημα αδρανειακής πλοήγησης
IORS	εσωτερικό σύστημα αναφοράς συμβάντων
IP	ενδιάμεσο σημείο
IR	εκτελεστικός κανόνας
IRNAV/IAN	αεροναυτιλία ολοκληρωμένης περιοχής
IRS	αδρανειακό σύστημα αναφοράς
ISA	διεθνής πρότυπη ατμόσφαιρα
IV	ενδοφλεβίως
JAA	Σύνδεσμος Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας
JAR	κοινές απαιτήσεις αεροπορίας
JET 1 / A / A1	κηροζίνη
JET B	καύσιμο ευρέως κλάσματος
JIP	κοινή διαδικασία εφαρμογής
JP-4	καύσιμο ευρέως κλάσματος
km	χιλιόμετρα
kN	κιλονιούτον
KSS	τύπος Ktitorov, Simin, Sindalovskii
kt	κόμβος

LAT/LONG	γεωγραφικό πλάτος/γεωγραφικό μήκος
LED	δίοδος φωτοεκπομπής
LIFUS	πτήση γραμμής υπό επιτήρηση
LNAV	πλευρική πλοήγηση
LoA	έγγραφο συμφωνίας
LOC	ραδιοφάρος ευθυγράμμισης διαδρόμου προσγείωσης
LOE	αξιολόγηση σε αερογραμμή
LOFT	εκπαίδευση επί γραμμής σε προσομοιωτή
LOS	περιορισμένη επιφάνεια εμποδίου
LOUT	ελάχιστη θερμοκρασία επιχειρησιακής χρήσης
LP	επιδόσεις ραδιοφάρου ευθυγράμμισης διαδρόμου προσγείωσης
LPV	πλευρική ακρίβεια με προσέγγιση με κατακόρυφη καθοδήγηση
LRNS	σύστημα αεροναυτιλίας μεγάλης εμβέλειας
LVO	πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας
LVP	διαδικασίες χαμηλής ορατότητας
LVTO	απογείωση με χαμηλή ορατότητα
m	μέτρα
MALS	σύστημα φωτισμού προσέγγισης μέσης έντασης
MALSF	σύστημα φωτισμού προσέγγισης μέσης έντασης με διαδοχικά φώτα αναλαμπής
MALSR	σύστημα φωτισμού προσέγγισης μέσης έντασης με φωτεινούς δείκτες ευθυγράμμισης διαδρόμου
MAPt	σημείο αποτυχημένης προσγείωσης
MCTOM	μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης
MDA	ελάχιστο απόλυτο ύψος καθόδου
MDA/H	ελάχιστο απόλυτο/σχετικό ύψος καθόδου
MDH	ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου
MEA	ελάχιστο ασφαλές απόλυτο ύψος κατά τη διαδρομή
ΠΕΕ	πίνακας ελάχιστου εξοπλισμού

METAR	μετεωρολογική αναφορά αεροδρομίου
MGA	ελάχιστο ασφαλές απόλυτο ύψος πλέγματος
MHz	μεγαχέρτζ
MID	μέσον του διαδρόμου
ml	χιλιοστόλιτρο
MLS	σύστημα προσγείωσης μικροκυμάτων
ΚΠΕΕ	κύριος πίνακας ελάχιστου εξοπλισμού
MNPS	ελάχιστες προδιαγραφές επιδόσεων ναυτιλίας
MOC	ελάχιστη απόσταση αποφυγής εμποδίων
MOCA	ελάχιστο απόλυτο ύψος αποφυγής εμποδίων
MOPS	ελάχιστο πρότυπο επιχειρησιακών επιδόσεων
MORA	ελάχιστο απόλυτο ύψος εκτός διαδρομής
MPSC	μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών
mSv	millisievert
NADP	διαδικασία μείωσης θορύβου κατά την αναχώρηση
NALS	σύστημα φωτισμού μη προσέγγισης
NAV	πλοήγηση
NDB	μη κατευθυντικός ραδιοφάρος
N _F	ταχύτητα στροβιλοκινητήρα ισχύος σε άφορτη λειτουργία
NM	ναυτικά μίλια
NOTAM	ενημέρωση αγγελιών
NPA	προσέγγιση μη ακριβείας
NVG	κιάλια νυχτερινής όρασης
OAT	θερμοκρασία εξωτερικού αέρα
OCH	σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων
OCL	ωκεανική άδεια
ODALS	πανκατευθυντικό σύστημα φωτισμού προσέγγισης

OEI	ένας κινητήρας εκτός λειτουργίας
OFS	επιφάνεια ελεύθερη από εμπόδια
OGE	εκτός επίδρασης του εδάφους
OIP	σημείο έναρξης μετατόπισης
OM	εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας
ONC	χάρτης επιχειρησιακής πλοήγησης
OSD	δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας
otCMPA	μη σύνθετο μηχανοκίνητο αεροσκάφος
PAPI	ενδεικτής ίχνους προσέγγισης ακριβείας
PAR	ραντάρ προσέγγισης ακριβείας
PBE	εξοπλισμός προστασίας της αναπνοής
PBN	Πλοήγηση βάσει επιδόσεων
PCDS	σύστημα διάταξης μεταφοράς προσωπικού
PDP	προκαθορισμένο σημείο
PNR	σημείο μη επιστροφής
POH	εγχειρίδιο του χειριστή
PRM	πρόσωπο με μειωμένη κινητικότητα
QFE	ατμοσφαιρική πίεση στο ύψος του αεροδρομίου (ή στο κατώφλι του διαδρόμου)
QNH	μηδενικό σχετικό ύψος ερώτησης, ατμοσφαιρική πίεση σε ναυτικό σχετικό ύψος
R/T	ραδιοτηλεφωνία
RA	συμβουλές επίλυσης
RAT	δυναμικός αεροστρόβιλος
RCC	κέντρο συντονισμού διάσωσης
RCF	μειωμένα καύσιμα έκτακτης ανάγκης
RCLL	φωτισμός κεντρικής γραμμής έξονα
RFC	χάρτης διαδρομής

RNAV	αεροναυτιλία περιοχής
RNAV 5	B-RNAV, αεροναυτιλία βασικής περιοχής
RNP	απαιτούμενη επίδοση αεροναυτιλίας
RNPX	απαιτούμενες επιδόσεις αεροναυτιλίας X
ROD	ρυθμός καθόδου
RTCA	Τεχνική Επιτροπή Ασύρματης Επικοινωνίας για την Αεροναυτιλία
RTZL	φώτα ζώνης επαφής τροχών αεροσκάφους στο έδαφος κατά την προσγείωση
RVR	ορατότητα διαδρόμου
RVSM	ελάχιστα μειωμένου κάθετου διαχωρισμού
SACA	αξιολόγηση της ασφάλειας των κοινοτικών αεροσκαφών
SAFA	αξιολόγηση της ασφάλειας των ξένων αεροσκαφών
SAE ARP	Συνιστώμενη αεροδιαστημική πρακτική του Συλλόγου Μηχανολόγων Αυτοκινούμενων Μέσων
SALS	απλό σύστημα φωτισμού προσέγγισης
SALSF	σύστημα φωτισμού βραχείας προσέγγισης με διαδοχικά φώτα αναλαμπής
SAP	σταθεροποιημένη προσέγγιση
SAP	παράμετροι πρόσβασης στο σύστημα
SAR	έρευνα και διάσωση
SBAS	δορυφορικό σύστημα βελτίωσης
SCP	ειδικές κατηγορίες επιβατών
SID	τυποποιημένη ενόργανη αναχώρηση
ΣΔΑ	σύστημα διαχείρισης ασφάλειας
SPECI	επιλεγμένη ειδική αναφορά αεροπορίας
SRA	προσέγγιση με ραντάρ επιτήρησης
SRE	στοιχείο ραντάρ επιτήρησης
SSALF	σύστημα φωτισμού απλουστευμένης βραχείας προσέγγισης με διαδοχικά φώτα αναλαμπής

SSALR	σύστημα φωτισμού βραχείας απλουστευμένης προσέγγισης με φωτεινούς δείκτες ευθυγράμμισης διαδρόμου
SSALS	σύστημα φωτισμού απλουστευμένης βραχείας προσέγγισης
ΚΠΑ	Κρατικό Πρόγραμμα Ασφάλειας
SSR	δευτερεύον ραντάρ επιτήρησης (πίεση-απόλυτο ύψος-αναφορά)
STC	συμπληρωματικό πιστοποιητικό τύπου
SVS	σύστημα συνθετικής όρασης
TA	συμβουλές για την κυκλοφορία
TAC	χάρτης τερματικής προσέγγισης
TAFS	προβλέψεις αεροδρομίου
TAS	πραγματική ταχύτητα αέρα
TAWS	σύστημα προειδοποίησης εντοπισμού εδάφους
TCAS	σύστημα αποφυγής σύγκρουσης και ειδοποίησης κυκλοφορίας
TCCA	Transport Canada Civil Aviation
TDP	σημείο απόφασης απογείωσης
TDZ	ζώνης επαφής τροχών αεροσκάφους στο έδαφος κατά την προσγείωση
THR	κατώφλι
TODA	διαθέσιμη απόσταση απογείωσης
TORA	διαθέσιμο μήκος διαδρόμου για απογείωση
TRI	εκπαιδευτής ικανότητας τύπου
TSE	σφάλμα πλήρους συστήματος
TVE	συνολικό κατακόρυφο σφάλμα
TWIP	τερματικό μετεωρολογικό δελτίο για χειριστές
UMS	σύστημα παρακολούθησης χρήσης
UTC	συντονισμένη παγκόσμια ώρα
UTR	πρόσδεση του άνω μέρους του κορμού
V _{AT}	ενδεικνυόμενη ταχύτητα αέρα στο κατώφλι

VDF	ανιχνευτής κατεύθυνσης VHF
VFR	κανόνες πτήσης εξ όψεως
VHF	πολύ υψηλή συχνότητα
VIS	ορατότητα
VMC	μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως
V _{MO}	μέγιστη ταχύτητα πτητικής λειτουργίας
VNAV	κατακόρυφη πλοήγηση
VOR	πανκατευθυντικός ραδιοφάρος VHF
V _{S1G}	ταχύτητα απώλειας στήριξης 1 g
V _{SO}	ταχύτητα απώλειας στήριξης
V _γ	ταχύτητα καλύτερου ρυθμού ανόδου
WAC	παγκόσμιος αεροπορικός χάρτης
WXR	ραντάρ καιρού
ZFT	μηδενικός χρόνος πτήσης
ZFTT	εκπαίδευση μηδενικού χρόνου πτήσης