

EL

EL

EL

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της ()

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 για κοινούς κανόνες στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση ευρωπαϊκού οργανισμού ασφάλειας της αεροπορίας ώστε το πεδίο εφαρμογής του να περιλαμβάνει τη ρύθμιση των αεροπορικών δραστηριοτήτων, των αδειών χειριστών αεροσκαφών και των αεροσκαφών τρίτων χωρών

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 80 παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής¹,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής²,

αφού ζητήθηκε η γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών³,

αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της Συνθήκης⁴,

Εκτιμώντας τα εξής:

- (1) Στη δεύτερη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002⁵ ορίζεται, μεταξύ άλλων, ότι θα πρέπει να εκπονηθούν κατάλληλες βασικές απαιτήσεις που να καλύπτουν τη λειτουργία των αεροσκαφών και την άδεια ασκήσεως επαγγέλματος των ιπτάμενων πληρωμάτων καθώς και την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού σε αεροσκάφη τρίτων χωρών· στο άρθρο 7 του εν λόγω κανονισμού προβλέπεται ότι η Επιτροπή υποβάλλει, το συντομότερο δυνατόν, προτάσεις στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με τις βασικές αρχές, την εφαρμοσιμότητα και τις βασικές απαιτήσεις για το προσωπικό και τους φορείς που ενέχονται στη λειτουργία αεροσκάφους.

¹ Υπό έκδοση

² Υπό έκδοση

³ Υπό έκδοση

⁴ Υπό έκδοση

⁵ ΕΕ L 240, 7.9.2002, σ. 1.

- (2) Το πεδίο της κοινοτικής δράσης πρέπει να προσδιορίζεται με σαφήνεια ώστε τα πρόσωπα, οι φορείς και τα προϊόντα που υπόκεινται στον παρόντα κανονισμό και οι κανόνες που θεσπίζονται για την εφαρμογή του να μπορούν να προσδιορίζονται χωρίς περιθώρια παρερμηνείας· το εν λόγω πεδίο προσδιορίζεται καλύτερα μέσω της αναφοράς σε κατάλογο αεροσκαφών η λειτουργία των οποίων εξαιρείται από την κοινοτική δράση· για το σκοπό αυτό πρέπει να χρησιμοποιείται ο κατάλογος των εξαιρούμενων αεροσκαφών, όπως προσδιορίζεται στο παράρτημα II του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002, αφού τροποποιηθεί για την ευκολότερη κατανόησή του.
- (3) Οι ευρωπαίοι πολίτες πρέπει να απολαύουν ανά πάσα στιγμή υψηλού και ομοιόμορφου επιπέδου προστασίας. Τα αεροσκάφη τρίτων χωρών που πετούν προς, από ή εντός της περιοχής όπου εφαρμόζεται η Συνθήκη πρέπει να υπόκεινται στη δέουσα κοινοτική εποπτεία.
- (4) Η Κοινότητα πρέπει να εκπονήσει, σύμφωνα με τα πρότυπα που προβλέπονται στη σύμβαση του Σικάγου, τις βασικές απαιτήσεις που θα ισχύουν για τα πρόσωπα και τους φορείς που ενέχονται στη λειτουργία αεροσκάφους, καθώς και για τα πρόσωπα και τα προϊόντα που ενέχονται στην κατάρτιση και την ιατρική παρακολούθηση των χειριστών· παρόμοιες απαιτήσεις πρέπει να εκπονηθούν, όπου κριθεί σκόπιμο, και για τη ρύθμιση του κλάδου των ιπτάμενων μηχανικών. Η Επιτροπή πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να αναπτύξει τους αναγκαίους εκτελεστικούς κανόνες.
- (5) Για την αποτελεσματική λειτουργία της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας σε κοινοτικό επίπεδο στους τομείς που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό απαιτείται ενισχυμένη συνεργασία της Κοινότητας, των κρατών μελών και του ευρωπαϊκού οργανισμού ασφάλειας της αεροπορίας, για τον εντοπισμό επικίνδυνων συνθηκών και τη λήψη διορθωτικών μέτρων όπου απαιτείται.
- (6) Η προαγωγή της φιλοσοφίας της ασφάλειας και η ορθή λειτουργία του κανονιστικού συστήματος στους τομείς που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό προϋποθέτουν την άμεση αναφορά συμβάντων και περιστατικών από τα πρόσωπα που τα διαπιστώνουν, η οποία μπορεί να διευκολυνθεί με τη δημιουργία ενός αποποινικοποιημένου περιβάλλοντος μέσω της λήψης σε επίπεδο κρατών μελών των κατάλληλων μέτρων για την προστασία τόσο των εν λόγω πληροφοριών όσο και των πληροφοριοδοτών.
- (7) Σύμφωνα με τις αρχές της χρηστής διακυβέρνησης, πρέπει να επιτραπεί σε δεόντως πιστοποιημένους φορείς αξιολόγησης η χορήγηση αδειών σε χειριστές αεροσκαφών που ενέχονται σε δραστηριότητες αναψυχής.
- (8) Προκειμένου να συνδράμει καταλλήλως την Κοινότητα, ο ευρωπαϊκός οργανισμός ασφάλειας της αεροπορίας πρέπει να είναι σε θέση να χορηγεί πιστοποιητικά σε πρόσωπα, φορείς και προϊόντα που υπόκεινται στον παρόντα κανονισμό, όταν οι δράσεις σε κεντρικό επίπεδο είναι περισσότερο αποδοτικές συγκριτικά με την πιστοποίηση σε επίπεδο κρατών μελών· για τον ίδιο λόγο πρέπει να επιτραπεί στον οργανισμό η λήψη αποφάσεων σχετικά με τη λειτουργία αεροσκάφους, τα τυπικά προσόντα των ιπτάμενων πληρωμάτων ή την ασφάλεια των αεροσκαφών τρίτων χωρών, όταν αυτό είναι το καλύτερο μέσο για τη διασφάλιση της ομοιομορφίας και τη διευκόλυνση της λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς· πρέπει να εκχωρηθούν στον οργανισμό οι απαραίτητες εξουσίες για την εκπλήρωση των καθηκόντων αυτών.

- (9) Πρέπει να επέλθουν τροποποιήσεις σε αρκετά άρθρα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002, ούτως ώστε να παρέχονται στα πρόσωπα που υπόκεινται στον κανονισμό τα αναγκαία μέσα προσφυγής, όταν ο οργανισμός έχει το δικαίωμα με βάση τον παρόντα κανονισμό να λάβει αποφάσεις που τα επηρεάζουν· πρέπει να διατυπωθούν νέοι ορισμοί για την ευκολότερη κατανόηση των άρθρων που προστίθενται στον εν λόγω κανονισμό.
- (10) Σύμφωνα με τις αρχές της επικουρικότητας και της αναλογικότητας, όπως ορίζονται στο άρθρο 5 της Συνθήκης, οι στόχοι τη προτεινόμενης δράσης, δηλαδή η θέσπιση και η ομοίμορφη εφαρμογή κοινών κανόνων για τη ρύθμιση των αδειών ασκήσεως επαγγέλματος των ιπτάμενων πληρωμάτων, των αεροπορικών δραστηριοτήτων και των αεροσκαφών τρίτων χωρών, δεν είναι δυνατό να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη και μπορούν επομένως, λόγω του πανευρωπαϊκού πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, να επιτευχθούν καλύτερα από την Κοινότητα. Ο παρών κανονισμός περιορίζεται στο ελάχιστο αναγκαίο για την επίτευξη των στόχων και δεν υπερβαίνει ό,τι είναι απαραίτητο για το σκοπό αυτό.
- (11) Ο παρών κανονισμός θεσπίζει ένα κατάλληλο και συνολικό πλαίσιο για την εποπτεία των αεροσκαφών τρίτων χωρών που πετούν προς, από ή εντός της περιοχής όπου εφαρμόζεται η Συνθήκη. Η οδηγία 2004/36/CE⁶ σχετικά με την ασφάλεια των αεροσκαφών τρίτων χωρών τα οποία χρησιμοποιούν κοινοτικούς αερολιμένες πρέπει επομένως να καταργηθεί σε εύθετο χρόνο.
- (12) Τα μέτρα που προβλέπονται από τον παρόντα κανονισμό βασίζονται στη γνώμη που εξέδωσε ο ευρωπαϊκός οργανισμός ασφάλειας της αεροπορίας (EASA)⁷ σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 2 στοιχείο β) και το άρθρο 14 παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002.
- (13) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 τροποποιείται ως εξής:

1. στο άρθρο 3, προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία η) έως ιδ):

- «η) «φορέας εκμετάλλευσης»: κάθε νομικό ή φυσικό πρόσωπο, που εκμεταλλεύεται ή προτίθεται να αναλάβει την εκμετάλλευση ενός ή περισσότερων αεροσκαφών.
- θ) «εμπορική δραστηριότητα»: αεροναυτική δραστηριότητα έναντι αμοιβής που καλύπτεται από σύμβαση που συνάπτεται μεταξύ ενός φορέα εκμετάλλευσης και ενός πελάτη, στο πλαίσιο της οποίας η κυριότητα του αεροσκάφους που χρησιμοποιείται για τους σκοπούς της εν λόγω σύμβασης δεν ανήκει, άμεσα ή έμμεσα, στον πελάτη, ο δε φορέας εκμετάλλευσης δεν είναι, άμεσα ή έμμεσα, υπάλληλος του πελάτη.

⁶ ΕΕ L 143, 30.4.2004, σ. 76.

⁷ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Αεροπορικής Ασφάλειας 3/2004, XXXX

- ι) «σύνθετο μηχανοκίνητο αεροσκάφος»:
- (i) αεροσκάφος:
 - με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5700 χιλιογράμμων ή
 - με μέγιστο επιτρεπόμενο αριθμό θέσεων επιβατών που υπερβαίνει τις 9 ή
 - πιστοποιημένο για πτητική λειτουργία με ελάχιστο πλήρωμα τουλάχιστον δύο χειριστών ή
 - εξοπλισμένο με στροβιλοκινητήρα(ες), ή
 - (ii) ελικόπτερο:
 - με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης που υπερβαίνει τα 3.175kg ή
 - με μέγιστο επιτρεπόμενο αριθμό θέσεων επιβατών που υπερβαίνει τις 5 ή
 - πιστοποιημένο για πτητική λειτουργία με ελάχιστο πλήρωμα τουλάχιστον δύο χειριστών, ή
 - (iii) αεροσκάφος κλίνοντος στροφείου.
- ια) «δραστηριότητα αναψυχής»: κάθε μη εμπορική δραστηριότητα που αφορά μη σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη.
- ιβ) «φορέας αξιολόγησης»: φορέας που μπορεί να αξιολογεί τη συμμόρφωση των νομικών ή φυσικών προσώπων με τους κανόνες που έχουν θεσπιστεί για την εξασφάλιση της τήρησης των βασικών απαιτήσεων και να εκδίδει τα αντίστοιχα πιστοποιητικά.
- ιγ) «συνθετικό μέσο πτητικής εκπαίδευσης»: κάθε τύπος συσκευής προσομοίωσης των συνθηκών πτήσεως στο έδαφος· περιλαμβάνονται εξομοιωτές πτήσης, εκπαιδευτικές διατάξεις πτήσης, μέσα εκπαίδευσης διαδικασιών πτήσης και πλοήγησης και διατάξεις εκπαίδευσης σε βασικά όργανα.
- ιδ) «ικανότητα»: η καταχώρηση σε άδεια χειριστή η οποία προσδιορίζει τους ειδικούς όρους, τα προνόμια ή τους περιορισμούς που αναφέρονται σε αυτή.»

2. Το άρθρο 4 τροποποιείται ως εξής:

- (α) τα στοιχεία β) και γ) της παραγράφου 1 αντικαθίστανται από τα ακόλουθα:
- «β) νηολογημένα σε κράτος μέλος, εκτός εάν η κανονιστική πλευρά της επιτήρησης της ασφάλειάς τους έχει ανατεθεί σε τρίτη χώρα και δεν χρησιμοποιούνται από κοινοτικό φορέα εκμετάλλευσης ή
 - γ) νηολογημένα σε τρίτη χώρα και χρησιμοποιούμενα στην επικράτεια κρατών μελών από φορέα εκμετάλλευσης που εδρεύει ή κατοικεί στην Κοινότητα»·
- (β) το ακόλουθο στοιχείο δ) προστίθεται στην παράγραφο 1:

- «δ) νηολογημένα σε τρίτη χώρα και χρησιμοποιούμενα από φορέα εκμετάλλευσης τρίτης χώρας στην επικράτεια ενός κράτους μέλους.»
- (γ) η τελευταία πρόταση της παραγράφου 1 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:
«πρέπει να συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό.»
- (δ) οι παράγραφοι 2 και 3 αντικαθίστανται από τις ακόλουθες:
«2. το προσωπικό που ενέχεται στις αεροπορικές δραστηριότητες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχεία β) και γ), πρέπει να συμμορφώνεται με τον παρόντα κανονισμό.
3. Οι αεροπορικές δραστηριότητες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχεία β), γ) και δ), πρέπει να συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό.»
- (ε) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 4:
«4. Οι παράγραφοι 1, 2 και 3 δεν εφαρμόζονται στα αεροσκάφη που αναφέρονται στο παράρτημα II.»
- (στ) η παράγραφος 3 αλλάζει αρίθμηση και γίνεται παράγραφος 5.
3. Το άρθρο 5 τροποποιείται ως εξής:
- (α) Η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:
«2. Η συμμόρφωση των αεροσκαφών που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο β), και των εγκατεστημένων επ' αυτών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού, επιτυγχάνεται σύμφωνα με τα εξής.»
- (β) το στοιχείο δ) της παραγράφου 2 αντικαθίσταται ως εξής:
«δ) οι φορείς που είναι υπεύθυνοι για τη συντήρηση των προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού πρέπει να αποδεικνύουν τις ικανότητές τους καθώς και τα μέσα εκτέλεσης των καθηκόντων που συνδέονται με τα προνόμιά τους. Εκτός εάν γίνεται άλλως αποδεκτό, οι εν λόγω ικανότητες και μέσα αναγνωρίζονται μέσω της χορήγησης έγκρισης φορέα. Τα προνόμια που παρέχονται στον εγκεκριμένο φορέα και το πεδίο έγκρισης προσδιορίζονται στους όρους έγκρισης.»
- (γ) το ακόλουθο στοιχείο ε) προστίθεται στην παράγραφο 2:
«ε) οι φορείς που είναι υπεύθυνοι για τον σχεδιασμό και την κατασκευή των προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού πρέπει να αποδεικνύουν τις ικανότητές τους καθώς και τα μέσα εκτέλεσης των καθηκόντων που συνδέονται με τα προνόμιά τους. Εκτός εάν γίνεται άλλως αποδεκτό, οι εν λόγω ικανότητες και μέσα αναγνωρίζονται μέσω της χορήγησης έγκρισης φορέα. Τα προνόμια που παρέχονται στον εγκεκριμένο φορέα και το πεδίο έγκρισης προσδιορίζονται στους όρους έγκρισης.»
- (δ) τα στοιχεία ε) και στ) της παραγράφου 2 αλλάζουν αρίθμηση και γίνονται στοιχεία στ) και ζ)

- (ε) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 3:
- «3. Τα αεροσκάφη που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο α) και τα εγκατεστημένα επ' αυτών προϊόντα, εξαρτήματα και εξοπλισμός πρέπει να συμμορφώνονται με την παράγραφο 2 στοιχεία α), β) και ε).»
- (στ) η αρχική πρόταση της παραγράφου 3 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:
- « Κατά παρέκκλιση των παραγράφων 1, 2 και 3:»
- (ζ) το ακόλουθο στοιχείο ι) προστίθεται στην παράγραφο 4:
- «(ι) τον τρόπο με τον οποίο αποδεικνύεται η συμμόρφωση των αναφερόμενων στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο γ) αεροσκαφών προς τις βασικές απαιτήσεις.»
- (η) η αρχική πρόταση της παραγράφου 5 αντικαθίσταται από την εξής:
- «Κατά τη θέσπιση των εκτελεστικών κανόνων που αναφέρονται στην παράγραφο 5, η Επιτροπή φροντίζει δεόντως ώστε:»
- (θ) το ακόλουθο στοιχείο δ) προστίθεται στην παράγραφο 5:
- «δ) να μην επιβάλλουν σε αεροσκάφη που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχεία γ) και δ), απαιτήσεις που είναι ασύμβατες με τις υποχρεώσεις ICAO των κρατών μελών.»
- (ι) οι παράγραφοι 3, 4, και 5 αλλάζουν αρίθμηση και γίνονται παράγραφοι 4, 5 και 6.

4. Το άρθρο 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«Άρθρο 7

Άδειες άσκησης επαγγέλματος ιπτάμενου πληρώματος

1. Το ιπτάμενο πλήρωμα που ενέχεται στη λειτουργία αεροσκάφους που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχεία β) και γ), καθώς και οι φορείς, τα συνθετικά μέσα πτητικής εκπαίδευσης και τα πρόσωπα που ενέχονται στην εκπαίδευση, δοκιμή, έλεγχο και ιατρική αξιολόγησή του πρέπει να συμμορφώνονται προς τις βασικές απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα III.
2. Η λειτουργία αεροσκάφους από χειριστή επιτρέπεται μόνον εφόσον αυτός/ή διαθέτει άδεια και ιατρικό πιστοποιητικό για τη συγκεκριμένη δραστηριότητα:
 - (α) άδεια χορηγείται σε χειριστή εφόσον αποδεικνύεται ότι αυτός/ή συμμορφώνεται με τους κανόνες που έχουν θεσπιστεί για τη διασφάλιση της τήρησης των βασικών απαιτήσεων που αφορούν τις θεωρητικές γνώσεις, τις πρακτικές δεξιότητες και τη γλωσσομάθεια. Όταν τα προνόμια που παρέχονται βάσει της άδειας περιορίζονται σε δραστηριότητες αναψυχής, είναι δυνατή η χορήγησή της από φορείς αξιολόγησης·
 - (β) ιατρικό πιστοποιητικό χορηγείται σε χειριστή εφόσον αποδεικνύεται ότι αυτός/ή συμμορφώνεται με τους κανόνες που έχουν θεσπιστεί για τη διασφάλιση της τήρησης των βασικών απαιτήσεων υγειονομικής ικανότητας. Το εν λόγω ιατρικό

πιστοποιητικό χορηγείται από αεροϊατρικούς εξεταστές ή κέντρα αεροπορικής ιατρικής. Στην περίπτωση χειριστών που ενέχονται σε δραστηριότητες αναψυχής το ιατρικό πιστοποιητικό είναι δυνατό να χορηγείται από γενικό ιατρό·

- (γ) τα προνόμια που παρέχονται στον χειριστή και το πεδίο εφαρμογής της άδειας και του ιατρικού πιστοποιητικού πρέπει να προσδιορίζονται στα εν λόγω έγγραφα·
- (δ) οι απαιτήσεις των ανωτέρω στοιχείων α) και β) είναι δυνατό να πληρούνται με την αποδοχή αδειών και ιατρικών πιστοποιητικών που εκδίδονται από ή εξ ονόματος τρίτης χώρας όσον αφορά ιπτάμενο πλήρωμα που ενέχεται στη λειτουργία αναφερόμενου στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχεία β) και γ), αεροσκάφους.

3. Η ικανότητα των φορέων αξιολόγησης, των φορέων εκπαίδευσης χειριστών και των φορέων που είναι υπεύθυνοι για την αξιολόγηση της υγειονομικής ικανότητας των χειριστών για την εκτέλεση των καθηκόντων που απορρέουν από τα προνόμιά τους ως προς την έκδοση αδειών και ιατρικών πιστοποιητικών αναγνωρίζεται μέσω της χορήγησης σχετικής έγκρισης:

- (α) έγκριση χορηγείται σε έναν φορέα εφόσον αποδεικνύεται ότι ο εν λόγω φορέας συμμορφώνεται με τους κανόνες που έχουν θεσπιστεί για την εξασφάλιση της τήρησης των σχετικών βασικών απαιτήσεων·
- (β) τα προνόμια που παρέχονται βάσει των εγκρίσεων πρέπει να προσδιορίζονται στις εν λόγω εγκρίσεις.

4. Τα συνθετικά μέσα πτητικής εκπαίδευσης που χρησιμοποιούνται για την εκπαίδευση των χειριστών φέρουν πιστοποιητικό, το οποίο χορηγείται εφόσον αποδεικνύεται ότι συμμορφώνονται με τους κανόνες που έχουν θεσπιστεί για την εξασφάλιση της τήρησης των σχετικών βασικών απαιτήσεων.

5. Τα πρόσωπα που είναι υπεύθυνα για την εκπαίδευση των χειριστών και την αξιολόγηση της πτητικής ή της υγειονομικής ικανότητας τους πρέπει να διαθέτουν κατάλληλο πιστοποιητικό:

- (α) το πιστοποιητικό χορηγείται εφόσον αποδεικνύεται ότι ο αιτών συμμορφώνεται με τους κανόνες που έχουν θεσπιστεί για τη διασφάλιση της τήρησης των σχετικών βασικών απαιτήσεων·
- (β) τα προνόμια που παρέχονται βάσει του πιστοποιητικού πρέπει να προσδιορίζονται στο εν λόγω έγγραφο.

6. Η Επιτροπή θεσπίζει, με τη διαδικασία του άρθρου 54 παράγραφος 3, τους κανόνες για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου, προσδιορίζοντας ιδίως:

- (α) τις διάφορες ικανότητες για τις άδειες των χειριστών και τα ιατρικά πιστοποιητικά που απαιτούνται για τα διάφορα είδη των πτητικών δραστηριοτήτων που εκτελούνται·
- (β) τις προϋποθέσεις για την έκδοση, τη διατήρηση, την τροποποίηση, τον περιορισμό, την αναστολή ή την ανάκληση αδειών, ικανοτήτων για άδειες, ιατρικών πιστοποιητικών, εγκρίσεων για οργανισμούς και φορείς αξιολόγησης και πιστοποιητικών προσωπικού·

(γ) τα προνόμια και τις ευθύνες των κατόχων αδειών, ικανοτήτων για άδειες, ιατρικών πιστοποιητικών, εγκρίσεων φορέων και πιστοποιητικών προσωπικού.

7. Κατά τη θέσπιση των εκτελεστικών κανόνων που αναφέρονται στην παράγραφο 6, η Επιτροπή φροντίζει δεόντως ώστε:

(α) να αντικατοπτρίζουν την εξέλιξη της τεχνολογίας και τις άριστες πρακτικές στον τομέα της εκπαίδευσης ιπτάμενου πληρώματος·

(β) να επιτρέπουν την άμεση αντίδραση σε αποδεδειγμένα αίτια ατυχημάτων και σοβαρών συμβάντων.»

5. Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 7α:

«Άρθρο 7α

Αεροπορικές δραστηριότητες

1. Η εκμετάλλευση αεροσκάφους που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχεία β), γ) και δ) πρέπει να συμμορφώνεται με τις βασικές απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα IV.

2. Οι φορείς εκμετάλλευσης που ενέχονται σε εμπορικές δραστηριότητες πρέπει να αποδεικνύουν ότι διαθέτουν την ικανότητα και τα μέσα για την εκτέλεση των καθηκόντων που απορρέουν από τα προνόμιά τους·

(α) οι εν λόγω ικανότητες και τα μέσα πρέπει να αναγνωρίζονται μέσω της χορήγησης πιστοποιητικού·

(β) τα προνόμια που παρέχονται στον φορέα εκμετάλλευσης και το πεδίο των δραστηριοτήτων πρέπει να προσδιορίζονται στο πιστοποιητικό·

(γ) η απαίτηση της παρούσας παραγράφου είναι δυνατό να πληρούται με την αποδοχή των πιστοποιητικών που εκδίδονται από η εξ ονόματος τρίτης χώρας όσον αφορά φορείς εκμετάλλευσης που ενέχονται στη λειτουργία αεροσκάφους που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ).

3. Οι φορείς εκμετάλλευσης που ενέχονται σε μη εμπορικές δραστηριότητες σύνθετων μηχανοκίνητων αεροσκαφών πρέπει να δηλώνουν ότι διαθέτουν την ικανότητα και τα μέσα για την εκτέλεση των καθηκόντων που σχετίζονται με την εκμετάλλευση των αεροσκαφών.

4. Η Επιτροπή θεσπίζει, με τη διαδικασία του άρθρου 54 παράγραφος 3, τους κανόνες για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου, προσδιορίζοντας ιδίως:

(α) τις προϋποθέσεις για την εκμετάλλευση αεροσκάφους σύμφωνα με τις βασικές απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα IV·

(β) τις προϋποθέσεις για την έκδοση, τη διατήρηση, την τροποποίηση, τον περιορισμό, την αναστολή ή την ανάκληση του πιστοποιητικού φορέα εκμετάλλευσης που αναφέρεται στην παράγραφο 2·

(γ) τα προνόμια και τις ευθύνες των φορέων εκμετάλλευσης και των κατόχων πιστοποιητικών.

5. Κατά τη θέσπιση των εκτελεστικών κανόνων που αναφέρονται στην παράγραφο 4, η Επιτροπή φροντίζει δεόντως ώστε:

- (α) να αντικατοπτρίζουν την εξέλιξη της τεχνολογίας και τις άριστες πρακτικές στον τομέα των αεροπορικών δραστηριοτήτων·
- (β) να λαμβάνουν υπόψη την πείρα από τα εν υπηρεσία αεροσκάφη παγκοσμίως και την επιστημονική και τεχνική πρόοδο·
- (γ) να επιτρέπουν την άμεση αντίδραση σε αποδεδειγμένα αίτια ατυχημάτων και σοβαρών συμβάντων·
- (δ) να μην επιβάλλουν σε αεροσκάφη που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχεία γ) και δ), απαιτήσεις που δεν είναι συμβατές με τις υποχρεώσεις ICAO των κρατών μελών.»

6. Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 7β:

«Άρθρο 7β

Ιπτάμενοι μηχανικοί

Όσον αφορά τις βασικές αρχές, τη δυνατότητα εφαρμογής και τις βασικές απαιτήσεις για τις άδειες άσκησης επαγγέλματος ιπτάμενου μηχανικού, η Επιτροπή υποβάλλει, το συντομότερο δυνατόν, σχετικές προτάσεις στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.»

7. Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 7γ:

«Άρθρο 7γ

Συλλογική εποπτεία

1. Τα κράτη μέλη και ο οργανισμός συνεργάζονται για να διασφαλίσουν την ουσιαστική εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος κανονισμού και των εκτελεστικών κανόνων του με τη δέουσα συλλογή, μέσω μεταξύ άλλων επιθεώρησης διαδρόμου, και ανταλλαγή πληροφοριών.

2. Η Επιτροπή θεσπίζει, με τη διαδικασία του άρθρου 54 παράγραφος 3, τους κανόνες για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου, προσδιορίζοντας ιδίως:

- (α) τις προϋποθέσεις για τη συλλογή και ανταλλαγή πληροφοριών·
- (β) τις προϋποθέσεις για τη διενέργεια επιθεωρήσεων διαδρόμου·
- (γ) τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες δεν θα επιτρέπεται σε αεροσκάφη που δεν τηρούν τον παρόντα κανονισμό και τους εκτελεστικούς κανόνες του να πετούν.»

8. Στο άρθρο 8, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«2. Έως ότου θεσπισθούν οι εκτελεστικοί κανόνες, οι οποίοι αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 4, το άρθρο 7 παράγραφος 5, και το άρθρο 7α παράγραφος 3, και με την επιφύλαξη του άρθρου 57 παράγραφος 2, τα πιστοποιητικά που δεν μπορούν να εκδοθούν σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, μπορούν να εκδίδονται δυνάμει των εφαρμοστέων εθνικών κανονισμών.»

9. Το άρθρο 10 τροποποιείται ως εξής:

(α) η παράγραφος 5 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«5. Εάν, με άλλα μέσα, είναι δυνατόν να επιτευχθεί επίπεδο προστασίας ισοδύναμο με αυτό που επιτυγχάνεται μέσω της εφαρμογής των εκτελεστικών κανόνων των άρθρων 5, 6, 7 και 7β, τα κράτη μέλη μπορούν, χωρίς διακρίσεις λόγω ιθαγένειας, να χορηγούν έγκριση που να παρεκκλίνει από τους εν λόγω εκτελεστικούς κανόνες. Στις περιπτώσεις αυτές, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος κοινοποιεί στην Επιτροπή ότι προτίθεται να χορηγήσει αυτή την έγκριση και αιτιολογεί την ανάγκη παρέκκλισης από τον συγκεκριμένο κανόνα, καθώς και τις προϋποθέσεις που ορίζονται για την εξασφάλιση ισοδύναμου επιπέδου προστασίας.»

(β) προστίθεται νέα παράγραφος 7:

«7. Ο οργανισμός δύναται επίσης να χορηγεί εξαιρέσεις ή εγκρίσεις σύμφωνα με τις παραγράφους 3 και 5 όταν ενεργεί ως αρμόδια αρχή. Στην περίπτωση αυτή, τα κράτη μέλη και η Επιτροπή ενημερώνονται από τον οργανισμό, και η αναφερόμενη στις παραγράφους 4 και 6 απόφαση λαμβάνεται σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 54 παράγραφος 3.»

10. Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 11α:

«Άρθρο 11α

Προστασία των πληροφοριών που αφορούν την ασφάλεια

1. Όταν παρέχονται αυτοβούλως από φυσικό πρόσωπο πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 11, απαλείφεται από τις σχετικές αναφορές κάθε στοιχείο σχετικό με την προέλευση των εν λόγω πληροφοριών.

2. Με την επιφύλαξη των εφαρμοστέων κανόνων του ποινικού δικαίου, τα κράτη μέλη απέχουν από την άσκηση διώξεων όσον αφορά απρομελέτητες ή ακούσιες παραβιάσεις του νόμου που υποπίπτουν στην αντίληψή τους απλώς και μόνον επειδή κοινοποιούνται κατ' εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και των εκτελεστικών κανόνων του, εξαιρουμένων των περιπτώσεων βαριάς αμέλειας.

3. Σύμφωνα με τις διαδικασίες που ορίζονται στις εθνικές νομοθεσίες και πρακτικές, τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι εργαζόμενοι που παρέχουν πληροφορίες κατ' εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και των εκτελεστικών κανόνων του δεν υφίστανται οποιαδήποτε συνέπεια από τους εργοδότες τους, εξαιρουμένων των περιπτώσεων βαριάς αμέλειας.»

11. Στο άρθρο 13, το στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«γ) λαμβάνει τις κατάλληλες αποφάσεις για την εφαρμογή των άρθρων 15, 15α, 15β, 45 και 46.»

12. Το άρθρο 15 τροποποιείται ως εξής:

(α) η αρχική πρόταση της παραγράφου 1 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«Όσον αφορά τα προϊόντα, τα εξαρτήματα και τον εξοπλισμό που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 σημεία α) και β), ο οργανισμός εκτελεί, ανάλογα με την περίπτωση, και όπως ορίζεται στη σύμβαση του Σικάγου ή τα παραρτήματά της, για λογαριασμό των κρατών μελών, τις λειτουργίες και τα καθήκοντα του κράτους σχεδιασμού, κατασκευής ή καταχώρισης όσον αφορά την έγκριση σχεδιασμού. Προς τούτο ιδίως:»

(β) τα ακόλουθα στοιχεία ια) και ιβ) προστίθενται στην παράγραφο 1:

«ια) για κάθε αεροσκάφος για το οποίο ζητείται άδεια πτήσης για μία και μόνον πτήση, θεσπίζει τους δέοντες περιορισμούς:

ιβ) χορηγεί άδειες πτήσης σε αεροσκάφη όταν οι εν λόγω άδειες απαιτούνται για την εκτέλεση σειράς πτήσεων.»

(γ) προστίθεται νέα παράγραφος 3:

«3. Όσον αφορά τα αεροσκάφη που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο β), ο οργανισμός ορίζει κατά περίπτωση τις δέουσες απαιτήσεις εκπαίδευσης για την έκδοση ικανοτήτων προς καταχώριση στο πιστοποιητικό προσωπικού προσώπων που είναι υπεύθυνα για την κυκλοφορία ενός προϊόντος, εξαρτήματος ή εξοπλισμού μετά τη συντήρησή του.»

13. Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 15α:

«Άρθρο 15α

Πιστοποιητικό προσωπικού

1. Όσον αφορά τα αεροσκάφη που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχεία α), β) και γ) ο οργανισμός ορίζει κατά περίπτωση τις δέουσες απαιτήσεις εκπαίδευσης για την έκδοση ικανοτήτων που απαιτούνται για το χειρισμό τους.

2. Όσον αφορά το προσωπικό που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2, και τους οργανισμούς ή φορείς, ο οργανισμός:

(α) διενεργεί, ο ίδιος ή μέσω των εθνικών αρχών πολιτικής αεροπορίας ή ειδικευμένων φορέων, επιθεωρήσεις και ελέγχους των οργανισμών και των φορέων αξιολόγησης που πιστοποιεί·

(β) εκδίδει και ανανεώνει τα πιστοποιητικά:

(i) των φορέων εκπαίδευσης προσωπικού και των κέντρων αεροπορικής ιατρικής που ευρίσκονται εντός της επικράτειας των κρατών μελών, κατόπιν αιτήματος του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους, ή

(ii) των φορέων εκπαίδευσης προσωπικού και των κέντρων αεροπορικής ιατρικής που ευρίσκονται εκτός της επικράτειας των κρατών μελών·

(iii) των φορέων αξιολόγησης, κατόπιν αιτήματος αυτών.

- (γ) τροποποιεί, περιορίζει, αναστέλλει ή ανακαλεί το σχετικό πιστοποιητικό του φορέα όταν δεν πληρούνται πλέον οι προϋποθέσεις βάσει των οποίων εκδόθηκε ή εάν το νομικό ή φυσικό πρόσωπο που έχει στην κατοχή του το πιστοποιητικό δεν εκπληρώνει τις υποχρεώσεις οι οποίες του επιβάλλονται από τον παρόντα κανονισμό ή από τους εκτελεστικούς κανόνες του.

3. Όσον αφορά τα συνθετικά μέσα πτητικής εκπαίδευσης, ο οργανισμός:

- (α) διενεργεί, ο ίδιος ή μέσω των εθνικών αρχών πολιτικής αεροπορίας ή ειδικευμένων φορέων, τεχνικές επιθεωρήσεις των μέσων που πιστοποιεί·
- (β) εκδίδει και ανανεώνει τα πιστοποιητικά:
- (i) των συνθετικών μέσων πτητικής εκπαίδευσης που ευρίσκονται εντός της επικράτειας των κρατών μελών, κατόπιν αιτήματος του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους, ή
 - (ii) των συνθετικών μέσων πτητικής εκπαίδευσης που χρησιμοποιούνται από εκπαιδευτικούς φορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τον οργανισμό ή ευρίσκονται εκτός της επικράτειας των κρατών μελών·
- (γ) τροποποιεί, περιορίζει, αναστέλλει ή ανακαλεί το σχετικό πιστοποιητικό του φορέα όταν δεν πληρούνται πλέον οι προϋποθέσεις βάσει των οποίων εκδόθηκε ή εάν το νομικό ή φυσικό πρόσωπο που έχει στην κατοχή του το πιστοποιητικό δεν εκπληρώνει τις υποχρεώσεις οι οποίες του επιβάλλονται από τον παρόντα κανονισμό ή από τους εκτελεστικούς κανόνες του.»

14. Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 15β:

«Άρθρο 15β

Δραστηριότητες

1. Όσον αφορά τα αεροσκάφη που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχεία α) και γ), ο οργανισμός ορίζει κατά περίπτωση κύριο κατάλογο βασικού εξοπλισμού (ΚΚΒΕ) που περιέχει τα στοιχεία του εξοπλισμού που απαιτούνται για κάθε τύπο αεροσκάφους ώστε να διατηρείται ένα αποδεκτό επίπεδο ασφαλείας ακόμα και όταν το αεροσκάφος τίθεται προσωρινά εκτός λειτουργίας.

2. Όσον αφορά τους φορείς εκμετάλλευσης που ενέχονται σε εμπορικές δραστηριότητες, ο οργανισμός:

- (α) διενεργεί, ο ίδιος ή μέσω των εθνικών αρχών πολιτικής αεροπορίας ή ειδικευμένων φορέων, επιθεωρήσεις και ελέγχους των φορέων εκμετάλλευσης που πιστοποιεί·
- (β) εκδίδει και ανανεώνει τα πιστοποιητικά:
- (i) των φορέων εκμετάλλευσης που ευρίσκονται εντός της επικράτειας των κρατών μελών, κατόπιν αιτήματος του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους, ή

- (ii) των φορέων εκμετάλλευσης που ευρίσκονται εκτός της επικράτειας των κρατών μελών·
 - (γ) τροποποιεί, περιορίζει, αναστέλλει ή ανακαλεί το σχετικό πιστοποιητικό του φορέα εκμετάλλευσης όταν δεν πληρούνται πλέον οι προϋποθέσεις βάσει των οποίων εκδόθηκε ή εάν ο συγκεκριμένος φορέας δεν εκπληρώνει τις υποχρεώσεις οι οποίες του επιβάλλονται από τον παρόντα κανονισμό ή από τους εκτελεστικούς κανόνες του.
3. Ο οργανισμός δύναται να εντέλει μέσω επιχειρησιακής οδηγίας την απαγόρευση, τον περιορισμό ή την επιβολή προϋποθέσεων επί συγκεκριμένης λειτουργίας, για λόγους ασφαλείας.
4. Όσον αφορά τη ρύθμιση του χρόνου πτήσεως, ο οργανισμός:
- (α) θεσπίζει και κοινοποιεί τις εφαρμοστέες προδιαγραφές πιστοποίησης για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με τις βασικές απαιτήσεις.
 - (β) εγκρίνει μεμονωμένα πρότυπα επιτρεπόμενων χρόνων πτήσης όταν δεν είναι δυνατή η έγκριση των συγκεκριμένων προτύπων στο πλαίσιο των εφαρμοστέων προδιαγραφών πιστοποίησης.»

15. Στο άρθρο 29 το στοιχείο α) της παραγράφου 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«α) εγκρίνει τα μέτρα του οργανισμού, όπως ορίζονται στα άρθρα 13, 15, 15α και 15β, εντός των ορίων που καθορίζονται από τον παρόντα κανονισμό, καθώς και τους εκτελεστικούς κανόνες του και κάθε εφαρμοστέο δίκαιο.»

16. Στο άρθρο 35, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«1. Οι αποφάσεις του οργανισμού, οι οποίες λαμβάνονται σύμφωνα με τα άρθρα 15, 15α, 15β, 46 ή 53, είναι δεκτικές προσφυγής.»

17. Στο άρθρο 46, η αρχική πρόταση της παραγράφου 1 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«1. Για την εφαρμογή του άρθρου 15, 15α και 15β, ο οργανισμός μπορεί να διενεργεί ο ίδιος ή να αναθέτει στις εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας ή σε ειδικευμένους φορείς να διενεργούν όλες τις απαραίτητες έρευνες επιχειρήσεων. Οι έρευνες διεξάγονται τηρουμένων των νομικών διατάξεων των κρατών μελών όπου πρόκειται να λάβουν χώρα. Για το σκοπό αυτό, τα εξουσιοδοτημένα δυνάμει του παρόντος κανονισμού πρόσωπα μπορούν:»

18. Στο άρθρο 57, προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 3:

«3. Η οδηγία 2004/36/EK καταργείται από τις»

19. Στο άρθρο 58, η δεύτερη παράγραφος αντικαθίσταται από την εξής:

«Τα άρθρα 5 και 6, 7, 7α, 7β και 7γ εφαρμόζονται από τις ημερομηνίες που αναφέρονται στους εκτελεστικούς κανόνες.»

Άρθρο 2

Το παράρτημα ΙΙ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 τροποποιείται από το παράρτημα Ι του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 3

Προστίθεται νέο παράρτημα ΙΙΙ στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 σύμφωνα με το κείμενο του παραρτήματος ΙΙ του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 4

Προστίθεται νέο παράρτημα ΙV στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 σύμφωνα με το κείμενο του παραρτήματος ΙΙΙ του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 5

Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός τίθεται σε ισχύ την εικοστή μέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

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

Βρυξέλλες, XX XX XXX

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

Παράρτημα I

« Παράρτημα II

Αεροσκάφος που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 4

Τα αεροσκάφη στα οποία δεν εφαρμόζεται το άρθρο 4 παράγραφοι 1, 2 και 3, είναι τα αεροσκάφη τα οποία υπάγονται σε μία από τις ακόλουθες κατηγορίες του παρόντος παραρτήματος:

(α) ιστορικά αεροσκάφη που πληρούν τα ακόλουθα κριτήρια:

(i) μη σύνθετα αεροσκάφη τα οποία:

- είναι γνωστό ότι ο αρχικός σχεδιασμός τους ολοκληρώθηκε πριν από την 01.01.1955
- η παραγωγή τους έπαυσε πριν από την 01.01.1975.

ή

(ii) Αεροσκάφη με σαφή ιστορική σημασία, η οποία σχετίζεται με:

- συμμετοχή σε αξιοσημείωτο ιστορικό συμβάν, ή
- σημαντικό βήμα στην εξέλιξη της αεροπορίας, ή
- σημαντικό ρόλο στις ένοπλες δυνάμεις ενός κράτους μέλους

(β) αεροσκάφη τα οποία έχουν σχεδιασθεί ή τροποποιηθεί ειδικά για ερευνητικούς, πειραματικούς ή επιστημονικούς σκοπούς, και τα οποία είναι πιθανόν να παράγονται σε πολύ περιορισμένο αριθμό·

(γ) αεροσκάφη των οποίων το 51 % τουλάχιστον έχει κατασκευασθεί από ερασιτέχνη ή μη κερδοσκοπικό σύλλογο ερασιτεχνών, για δικό τους σκοπό και χωρίς εμπορικό στόχο·

(δ) αεροσκάφη που τελούσαν στην υπηρεσία ενόπλων δυνάμεων, εκτός εάν πρόκειται για τύπους για τους οποίους ο οργανισμός έχει εγκρίνει πρότυπο σχεδιασμού·

(ε) αεροπλάνα, ελικόπτερα και μηχανοκίνητα αλεξίπτωτα με το πολύ δύο θέσεις, των οποίων η μέγιστη μάζα κατά την απογείωση (MTOM), όπως καταγράφεται από τα κράτη μέλη, δεν υπερβαίνει:

(i) τα 300 kg για μονοθέσιο αεροπλάνο ξηράς/ελικόπτερο, ή

(ii) τα 450 kg για διθέσιο αεροπλάνο ξηράς/ελικόπτερο, ή

(iii) τα 330 kg για μονοθέσιο αμφίβιο αεροσκάφος ή υδροπλάνο/ελικόπτερο, ή

(iv) τα 495 kg για διθέσιο αμφίβιο αεροσκάφος ή υδροπλάνο/ελικόπτερο, υπό την προϋπόθεση ότι, όταν λειτουργεί ταυτόχρονα ως υδροπλάνο/ελικόπτερο και ως αεροσκάφος ξηράς, δεν υπερβαίνει κανένα από τα όρια MTOM, ανάλογα με την περίπτωση,

(v) τα 472,5 kg για διθέσιο αεροσκάφος ξηράς που διαθέτει εγκατεστημένο στο κέλυφος σύστημα αλεξίπτωτου για την ανάκτηση του αεροσκάφους,

(vi) τα 315 kg για μονοθέσιο αεροσκάφος ξηράς που διαθέτει εγκατεστημένο στο κέλυφος σύστημα αλεξίπτωτου για την ανάκτηση του αεροσκάφους.

και για αεροπλάνα των οποίων η ταχύτητα απώλειας στήριξης ή η κατώτατη ταχύτητα σταθερής πτήσης σε διαμόρφωση προσγείωσης δεν υπερβαίνει τους 35 κόμβους διορθωμένης ταχύτητας αέρος·

(στ) μονοθέσια και διθέσια γυροπλάνα των οποίων η μέγιστη μάζα κατά την απογείωση δεν υπερβαίνει τα 560 kg·

(ζ) ανεμόπτερα με δομική μάζα μικρότερη των 80 kg για τα μονοθέσια και των 100 kg για τα διθέσια, συμπεριλαμβανομένων εκείνων των οποίων η απογείωση γίνεται με τα πόδια·

(η) αντίγραφα αεροσκαφών που πληρούν τα κριτήρια α) ή δ) ανωτέρω, ο δομικός σχεδιασμός των οποίων είναι πανομοιότυπος με τα πρωτότυπα αεροσκάφη·

(θ) αεροσκάφη χωρίς πλήρωμα με μάζα λειτουργίας κατώτερη των 150 kg·

(ι) κάθε άλλο αεροσκάφος του οποίου το μέγιστο απόβαρο, συμπεριλαμβανομένων των καυσίμων, δεν υπερβαίνει τα 70 kg.»

Παράρτημα II

«Παράρτημα III

Βασικές απαιτήσεις για τις άδειες χειριστών αεροσκαφών

1. Εκπαίδευση

1.α. Γενικά

1.α.1. Τα πρόσωπα που εκπαιδεύονται στον χειρισμό ενός αεροσκάφους πρέπει να έχουν επαρκείς μορφωτικές, σωματικές και διανοητικές ικανότητες για την απόκτηση, διατήρηση και επίδειξη των σχετικών θεωρητικών γνώσεων και πρακτικών δεξιοτήτων.

1.β. Θεωρητικές γνώσεις

1.β.1. Κάθε χειριστής πρέπει να αποκτά και να διατηρεί επίπεδο γνώσεων κατάλληλο για τα καθήκοντα που επιτελεί στο αεροσκάφος και ανάλογο με τους κινδύνους που σχετίζονται με το είδος της δραστηριότητας. Στις γνώσεις αυτές πρέπει να περιλαμβάνονται τουλάχιστον οι εξής:

- (i) αεροπορικό δίκαιο,
- (ii) γενικές γνώσεις σχετικά με το αεροσκάφος,
- (iii) τεχνικά ζητήματα που σχετίζονται με την κατηγορία του αεροσκάφους,
- (iv) επιδόσεις και σχεδιασμός πτήσης,
- (v) δυνατότητες και όρια του ανθρώπινου παράγοντα,
- (vi) μετεωρολογία,
- (vii) αεροναυτιλία,
- (viii) διαδικασίες πτητικής λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένης της διαχείρισης πόρων,
- (ix) βασικές αρχές πτήσης, και
- (x) επικοινωνίες.

1.γ. Απόδειξη και διατήρηση θεωρητικών γνώσεων

1.γ.1. Η απόκτηση και η διατήρηση των θεωρητικών γνώσεων πρέπει να αποδεικνύονται μέσω συνεχούς αξιολόγησης κατά τη διάρκεια της εκπαίδευσης, και όταν απαιτείται, μέσω εξετάσεων.

1.γ.2. Πρέπει να διατηρείται επαρκές επίπεδο ικανότητας στις θεωρητικές γνώσεις. Η συμμόρφωση πρέπει να αποδεικνύεται μέσω τακτικών αξιολογήσεων, εξετάσεων, δοκιμασιών ή ελέγχων. Η συχνότητα των εξετάσεων, των δοκιμασιών ή των ελέγχων πρέπει να είναι ανάλογη προς τους κινδύνους που σχετίζονται με τη δραστηριότητα.

1.δ. Πρακτικές δεξιότητες

1.δ.1. Κάθε χειριστής πρέπει να αποκτά και να διατηρεί τις κατάλληλες πρακτικές δεξιότητες που απαιτούνται για τα καθήκοντα που επιτελεί στο αεροσκάφος. Οι δεξιότητες αυτές πρέπει να είναι ανάλογες προς τους κινδύνους που σχετίζονται με το είδος της δραστηριότητας και πρέπει να καλύπτουν, εφόσον αρμόζει βάσει των καθηκόντων που επιτελεί στο αεροσκάφος, τα εξής:

- (i) ενέργειες πριν και κατά την εκτέλεση της πτήσης, συμπεριλαμβανομένων των επιδόσεων του αεροσκάφους, του καθορισμού μάζας και ζυγοστάθμισης, της επιθεώρησης και της τεχνικής υποστήριξης του αεροσκάφους, του υπολογισμού των καυσίμων, της εκτίμησης των καιρικών συνθηκών, του σχεδιασμού της πορείας της πτήσης, των περιορισμών του εναερίου χώρου και της διαθεσιμότητας αεροδιαδρόμων,
- (ii) ενέργειες σχετικές με το αεροδρόμιο και την εναέρια κυκλοφορία,
- (iii) προφυλάξεις και διαδικασίες αποφυγής συγκρούσεων,
- (iv) εξωτερικός οπτικός έλεγχος του αεροσκάφους,
- (v) εναέριοι ελιγμοί, συμπεριλαμβανομένων ελιγμών υπό κρίσιμες συνθήκες, και συναφείς ελιγμοί «ανάγκης», που είναι εφικτοί από τεχνική άποψη,
- (vi) απογειώσεις και προσγειώσεις υπό κανονικές συνθήκες και με πλάγιους ανέμους,
- (vii) εκτέλεση πτήσης αποκλειστικά με τη βοήθεια οργάνων, ανάλογα με το είδος της δραστηριότητας,
- (viii) διαδικασίες πτητικής λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένων ομαδικών δεξιοτήτων και διαχείρισης πόρων, που να είναι κατάλληλες για το είδος της δραστηριότητας, είτε πρόκειται για μονομελές είτε για πολυμελές πλήρωμα,
- (ix) αεροναυτιλία και εφαρμογή εναέριων κανόνων και συναφών διαδικασιών χρησιμοποιώντας στοιχεία οπτικής αναφοράς και ραδιοναυτιλιακά βοηθήματα,
- (x) ενέργειες μη φυσιολογικές ή έκτακτης ανάγκης, συμπεριλαμβανομένης της εξομοίωσης δυσλειτουργιών του εξοπλισμού του αεροπλάνου,
- (xi) συμμόρφωση με τις διαδικασίες των υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και επικοινωνιών,
- (xii) πτυχές που αφορούν συγκεκριμένους τύπους ή κατηγορίες αεροσκαφών, και
- (xiii) περαιτέρω εκπαίδευση σε πρακτικές δεξιότητες που ενδεχομένως απαιτείται για τον μετριασμό των κινδύνων που σχετίζονται με συγκεκριμένες δραστηριότητες.

1.ε. Απόδειξη και διατήρηση πρακτικών δεξιοτήτων

1.ε.1. Κάθε χειριστής πρέπει να αποδεικνύει την ικανότητά του να εκτελεί τις διαδικασίες και τους ελιγμούς με τον κατάλληλο βαθμό ικανότητας για τα καθήκοντα που επιτελεί στο αεροσκάφος:

- (i) χειριζόμενος το αεροσκάφος στο πλαίσιο των ορίων του,
- (ii) εκτελώντας όλους τους ελιγμούς ομαλά και με ακρίβεια,
- (iii) επιδεικνύοντας ορθή κρίση και ικανότητα χειρισμού,
- (iv) εφαρμόζοντας τις αεροναυτικές γνώσεις, και
- (v) διατηρώντας πάντοτε τον έλεγχο του αεροσκάφους κατά τρόπο που να διασφαλίζεται η επιτυχής έκβαση της διαδικασίας ή του ελιγμού.

1.ε.2. Το απαιτούμενο επίπεδο ικανότητας όσον αφορά τις πρακτικές δεξιότητες πρέπει να διατηρείται. Η συμμόρφωση πρέπει να αποδεικνύεται μέσω τακτικών αξιολογήσεων, εξετάσεων, δοκιμασιών ή ελέγχων. Η συχνότητα των εξετάσεων, των δοκιμασιών ή των ελέγχων πρέπει να είναι ανάλογη προς τους κινδύνους που σχετίζονται με τη δραστηριότητα.

1.στ. Γλωσσομάθεια

Εξαιρουμένων των περιπτώσεων που οι σχετικοί κίνδυνοι που προκύπτουν για την ασφάλεια μπορούν να μετριαστούν με άλλα μέσα, κάθε χειριστής πρέπει να αποδεικνύει ότι διαθέτει επάρκεια στην αγγλική γλώσσα, και μεταξύ άλλων:

- (i) την ικανότητα κατανόησης εγγράφων που αναφέρονται στις καιρικές συνθήκες,
- (ii) τη χρήση όλων των αεροναυτικών χαρτών πορείας, αναχώρησης και προσέγγισης και των σχετικών εγγράφων που περιέχουν αεροναυτικές πληροφορίες, και
- (iii) την ικανότητα επικοινωνίας με τα άλλα μέλη του πληρώματος και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας στην αγγλική κατά τη διάρκεια όλων των σταδίων της πτήσης, συμπεριλαμβανομένου του σταδίου προετοιμασίας της πτήσης.

1.ζ. Συνθετικά μέσα πτητικής εκπαίδευσης

Όταν ένα συνθετικό μέσο πτητικής εκπαίδευσης χρησιμοποιείται για εκπαιδευτικούς σκοπούς ή προκειμένου να αποδειχθεί η απόκτηση ή η διατήρηση μίας πρακτικής δεξιότητας, το εν λόγω μέσο πτητικής εκπαίδευσης πρέπει να είναι κατάλληλο για το συγκεκριμένο επίπεδο επιδόσεων στους συγκεκριμένους τομείς οι οποίοι συνδέονται με την εκπλήρωση της σχετικής δραστηριότητας. Ειδικότερα, η προσομοίωση της διαμόρφωσης, των ικανοτήτων χειρισμού, των επιδόσεων του αεροσκάφους και της συμπεριφοράς των συστημάτων πρέπει να είναι επαρκώς αντιπροσωπευτική του αεροσκάφους.

1.η. Κύκλος μαθημάτων εκπαίδευσης

1.η.1. Η εκπαίδευση πρέπει να παρέχεται μέσω ενός κύκλου μαθημάτων.

1.η.2. Κάθε κύκλος μαθημάτων πρέπει να πληροί τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

- (i) πρέπει να καταρτίζεται αναλυτικό πρόγραμμα σπουδών για κάθε τύπο κύκλου μαθημάτων, και
- (ii) ο κύκλος μαθημάτων πρέπει να περιλαμβάνει λεπτομερή ανάλυση των θεωρητικών γνώσεων και της πρακτικής πτητικής εκπαίδευσης (συμπεριλαμβανομένης της συνθετικής πτητικής εκπαίδευσης), εάν απαιτείται.

1.θ. Εκπαιδευτές

1.θ.1. Θεωρητική εκπαίδευση

Η θεωρητική εκπαίδευση πρέπει να παρέχεται από κατάλληλα ειδικευμένους εκπαιδευτές, οι οποίοι πρέπει:

- (i) να διαθέτουν τις κατάλληλες γνώσεις στο συγκεκριμένο εκπαιδευτικό πεδίο, και
- (ii) να είναι σε θέση να χρησιμοποιούν κατάλληλες τεχνικές εκπαίδευσης.

1.θ.2. Πτητική και συνθετική πτητική εκπαίδευση

Η πτητική και η συνθετική πτητική εκπαίδευση πρέπει να παρέχονται από κατάλληλα ειδικευμένους εκπαιδευτές που να διαθέτουν τα εξής τυπικά προσόντα:

- (i) να πληρούν τις απαιτήσεις όσον αφορά τις απαιτούμενες θεωρητικές γνώσεις και την πείρα στα θέματα επί των οποίων πρόκειται να παράσχουν πτητική εκπαίδευση,
- (ii) να είναι σε θέση να χρησιμοποιούν κατάλληλες τεχνικές εκπαίδευσης,
- (iii) να έχουν εξασκηθεί στις τεχνικές εκπαίδευσης στους συγκεκριμένους ελιγμούς και στις διαδικασίες πτήσης επί των οποίων πρόκειται να παράσχουν πτητική εκπαίδευση,
- (iv) να έχουν αποδείξει την ικανότητα διδασκαλίας στους τομείς στους οποίους πρόκειται να παράσχουν πτητική εκπαίδευση, συμπεριλαμβανομένης της εκπαίδευσης πριν και μετά την πτήση καθώς και της εκπαίδευσης στο έδαφος, και
- (v) να συμμετέχουν τακτικά σε επανεκπαίδευση ώστε να διασφαλίζεται η ενημέρωση των προτύπων εκπαίδευσης.

Οι εκπαιδευτές πτήσεων πρέπει να έχουν το δικαίωμα να ενεργούν ως κυβερνήτες των αεροσκαφών στα οποία πραγματοποιείται η εκπαίδευση, εξαιρουμένης της περίπτωσης εκπαίδευσης σε νέους τύπους αεροσκαφών.

1.ι. Εξεταστές

1.ι.1. Τα πρόσωπα που είναι υπεύθυνα για την αξιολόγηση της ικανότητας των χειριστών πρέπει:

- (i) να πληρούν ή να πληρούσαν στο παρελθόν τις απαιτήσεις που προβλέπονται για τους εκπαιδευτές πτήσεων,
- (ii) να είναι σε θέση να αξιολογούν τις επιδόσεις των χειριστών και να διενεργούν πτητικές δοκιμασίες και ελέγχους.

2. Φορείς εκπαίδευσης

2.α. Απαιτήσεις σχετικά με τους φορείς εκπαίδευσης

2.α.1. Κάθε φορέας εκπαίδευσης πρέπει να συμμορφώνεται με τις ακόλουθες απαιτήσεις:

- (i) πρέπει να διαθέτει όλα τα μέσα που είναι απαραίτητα για το εύρος των αρμοδιοτήτων που σχετίζονται με τη δραστηριότητά του. Στα εν λόγω μέσα περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα: εγκαταστάσεις, προσωπικό, εξοπλισμός, εργαλεία και υλικό, τεκμηρίωση καθηκόντων, αρμοδιοτήτων και διαδικασιών, πρόσβαση σε σχετικά δεδομένα και τήρηση αρχείων,
- (ii) πρέπει να εφαρμόζει και να διατηρεί σύστημα διαχείρισης σχετικά με την ασφάλεια και το πρότυπο της εκπαίδευσης και να επιδιώκει τη συνεχή βελτίωση του εν λόγω συστήματος, και
- (iii) πρέπει να θεσπίζει ρυθμίσεις με άλλους συναφείς οργανισμούς, όταν απαιτείται, ούτως ώστε να διασφαλίζεται η συνεχής συμμόρφωση με τις ανωτέρω απαιτήσεις.

3. Υγειονομική ικανότητα

3.α. Υγειονομικά κριτήρια

3.α.1. Όλοι οι χειριστές πρέπει σε περιοδική βάση να αποδεικνύουν την υγειονομική ικανότητά τους ως προς την ικανοποιητική εκτέλεση των καθηκόντων που επιτελούν, λαμβανομένου υπόψη του είδους της δραστηριότητας. Η συμμόρφωση πρέπει να αποδεικνύεται μέσω κατάλληλης αξιολόγησης βασισμένης στη βέλτιστη αεροϊατρική πρακτική, λαμβάνοντας υπόψη το είδος της δραστηριότητας και την ενδεχόμενη ψυχική και σωματική φθορά λόγω ηλικίας.

Υγειονομική ικανότητα, η οποία εμπεριέχει τις έννοιες της σωματικής και της ψυχικής ικανότητας, σημαίνει ότι ο χειριστής δεν πάσχει από ασθένειες ή αναπηρίες που τον καθιστούν ανίκανο:

- (i) να εκτελεί τις ενέργειες που είναι αναγκαίες για τη λειτουργία αεροσκάφους, ή
- (ii) να εκτελεί ανά πάσα στιγμή τα καθήκοντα που του ανατίθενται, ή
- (iii) να έχει σωστή αντίληψη του περιβάλλοντός του/της.

3.α.2. Εάν η υγειονομική ικανότητα δεν αποδεικνύεται πλήρως, είναι δυνατό να λαμβάνονται αντισταθμιστικά μέτρα που παρέχουν ισοδύναμη ασφάλεια πτήσεων.

3.β. Αεροϊατρικοί εξεταστές

3.β.1 Κάθε αεροϊατρικός εξεταστής πρέπει:

- (i) να διαθέτει κατάλληλα προσόντα και άδεια άσκησης του ιατρικού επαγγέλματος,
- (ii) να έχει εκπαιδευτεί στην αεροπορική ιατρική και να επανεκπαιδεύεται τακτικά στην αεροπορική ιατρική ώστε να διασφαλίζεται η τήρηση των προτύπων αξιολόγησης,
- (iii) να διαθέτει πρακτικές γνώσεις και εμπειρία σχετικά με τις συνθήκες υπό τις οποίες οι χειριστές εκτελούν τα καθήκοντά τους.

3.γ Κέντρα αεροπορικής ιατρικής

3.γ.1 Κάθε κέντρο αεροπορικής ιατρικής πρέπει να πληροί τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

- (i) να διαθέτει όλα τα μέσα που είναι απαραίτητα για το πεδίο των αρμοδιοτήτων που σχετίζονται με τη δραστηριότητά του. Στα μέσα αυτά περιλαμβάνονται, ενδεικτικά, τα ακόλουθα: εγκαταστάσεις, προσωπικό, εξοπλισμός, εργαλεία και υλικό, τεκμηρίωση των εργασιών, ευθύνες και διαδικασίες, πρόσβαση σε συναφή δεδομένα και τήρηση αρχείων,
- (ii) να εφαρμόζει και να διατηρεί σύστημα διαχείρισης σχετικά με την ασφάλεια και το επίπεδο της ιατρικής αξιολόγησης και να επιδιώκει τη διαρκή βελτίωση του εν λόγω συστήματος, και
- (iii) να συνάπτει συνεργασίες με άλλους συναφείς οργανισμούς, όποτε απαιτείται, για να διασφαλίζεται η συνεχής συμμόρφωση με τις ανωτέρω απαιτήσεις.»

Βασικές απαιτήσεις για αεροπορικές δραστηριότητες

1. Γενικά
 - 1.α. Καμία πτήση δεν πρέπει να εκτελείται εάν τα μέλη του πληρώματος και, κατά περίπτωση, όλο το υπόλοιπο επιχειρησιακό προσωπικό που συμμετέχει στην προετοιμασία και την εκτέλεσή της δεν είναι εξοικειωμένο με τους εφαρμοστέους νόμους, τους κανονισμούς και τις διαδικασίες που σχετίζονται με την εκτέλεση των καθηκόντων τους, που έχουν καθοριστεί για τις περιοχές από τις οποίες θα διέλθει, τα αεροδρόμια που προγραμματίζεται να χρησιμοποιηθούν και τις σχετικές αεροναυτιλιακές εγκαταστάσεις.
 - 1.β. Κάθε πτήση πρέπει να εκτελείται κατά τρόπο ώστε να τηρούνται οι επιχειρησιακές διαδικασίες που προσδιορίζονται στο εγχειρίδιο πτήσης ή, κατά περίπτωση, στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας για την προετοιμασία και την εκτέλεση της πτήσης. Προς διευκόλυνση τούτου, πρέπει να υπάρχει ένα σύστημα καταλόγου ελέγχων προς χρήση, ανάλογα με την περίπτωση, από τα μέλη του πληρώματος σε όλες τις φάσεις πτητικής λειτουργίας του αεροσκάφους, υπό κανονικές, μη φυσιολογικές συνθήκες και συνθήκες επείγουσας ανάγκης. Πρέπει να θεσπιστούν διαδικασίες για όλες τις ευλόγως προβλέψιμες περιστάσεις επείγουσας ανάγκης.
 - 1.γ. Πριν από κάθε πτήση πρέπει να προσδιορίζονται οι ρόλοι και τα καθήκοντα κάθε μέλους του πληρώματος. Ο κυβερνήτης πρέπει να είναι υπεύθυνος για την πτητική λειτουργία και την ασφάλεια του αεροσκάφους και για την ασφάλεια όλων των μελών του πληρώματος, των επιβατών και του φορτίου επί του αεροσκάφους.
 - 1.δ. Αντικείμενα ή ουσίες που ενδέχεται να θέσουν σε σημαντικό κίνδυνο την υγεία, την ασφάλεια, περιουσιακά στοιχεία ή το περιβάλλον, όπως είναι τα επικίνδυνα εμπορεύματα, τα όπλα και τα πυρομαχικά, δεν πρέπει να μεταφέρονται επί κανενός αεροσκάφους, εκτός εάν εφαρμόζονται ειδικές διαδικασίες και οδηγίες ασφάλειας για τον μετριασμό των σχετικών κινδύνων.
 - 1.ε. Όλα τα στοιχεία, τα έγγραφα, τα αρχεία και οι πληροφορίες που απαιτούνται για την καταγραφή της συμμόρφωσης με τις προϋποθέσεις που ορίζονται στο στοιχείο 2.γ πρέπει να τηρούνται σε κάθε πτήση και να παραμένουν διαθέσιμα για ένα ελάχιστο χρονικό διάστημα ανάλογα με το είδος της δραστηριότητας.
2. Προετοιμασία πτήσης
 - 2.α. Καμία πτήση δεν πρέπει να ξεκινά χωρίς να έχει εξακριβωθεί με κάθε διαθέσιμο εύλογο μέσο ότι πληρούνται όλες οι ακόλουθες προϋποθέσεις:
 - 2.α.1. Για την εκτέλεση της πτήσης είναι διαθέσιμες οι κατάλληλες υπηρεσίες που απαιτούνται άμεσα για την πτήση και για την ασφαλή πτητική λειτουργία του αεροσκάφους, συμπεριλαμβανομένων υπηρεσιών επικοινωνιών και βοηθημάτων αεροναυτιλίας, λαμβάνοντας υπόψη τα διαθέσιμα έγγραφα AIS.
 - 2.α.2. Το πλήρωμα είναι εξοικειωμένο και οι επιβάτες έχουν ενημερωθεί για τη θέση και τη χρήση του αντίστοιχου εξοπλισμού ασφάλειας και επείγουσας ανάγκης. Στο πλήρωμα

και τους επιβάτες παρέχεται επαρκής ενημέρωση με συγκεκριμένες πληροφορίες σχετικά με τις διαδικασίες επείγουσας ανάγκης και τη χρήση του εξοπλισμού ασφάλειας του θαλάμου επιβατών.

2.α.3. Ο κυβερνήτης βεβαιώνεται ότι:

- (i) το αεροσκάφος είναι αξιόπλοο όπως ορίζεται στο σημείο 6,
- (ii) εφόσον απαιτείται, το αεροσκάφος είναι δεόντως καταχωρημένο και τα σχετικά πιστοποιητικά βρίσκονται επί του αεροσκάφους,
- (iii) τα όργανα και εξοπλισμός τα οποία ορίζονται στο σημείο 5 και απαιτούνται για την εκτέλεση της πτήσης είναι εγκατεστημένα στο αεροσκάφος και βρίσκονται σε κατάσταση συνεχούς επιχειρησιακής ετοιμότητας, εκτός εάν δεν είναι υποχρεωτικά βάσει των όσων ορίζονται στον ισχύοντα κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (ΚΕΕ) ή άλλο ισοδύναμο έγγραφο,
- (iv) η μάζα του αεροσκάφους και η θέση του κέντρου βάρους είναι τέτοιες που η πτήση μπορεί να εκτελεστεί εντός των ορίων που περιγράφονται στα έγγραφα αξιοπλοΐας,
- (v) όλες οι αποσκευές του θαλάμου επιβατών, οι χειραποσκευές και το φορτίο έχουν φορτωθεί και αποθηκευτεί ασφαλώς, και
- (vi) σε κανένα σημείο της πτήσης δεν υπερβαίνονται οι περιορισμοί πτητικής λειτουργίας του αεροσκάφους που ορίζονται στο σημείο 4.

2.α.4. Το ιπτάμενο πλήρωμα έχει στη διάθεσή του πληροφορίες σχετικά με τις μετεωρολογικές συνθήκες που επικρατούν στα σημεία αναχώρησης και προορισμού και, κατά περίπτωση, τα εναλλακτικά αεροδρόμια, καθώς και τις συνθήκες κατά τη διαδρομή. Πρέπει να δίδεται ιδιαίτερη προσοχή σε δυνητικά επικίνδυνες ατμοσφαιρικές συνθήκες.

2.α.5. Σε περίπτωση που είναι γνωστό ή αναμένεται ότι κατά την πτήση θα απαντηθούν συνθήκες παγοποίησης, το αεροσκάφος πρέπει να είναι πιστοποιημένο, εξοπλισμένο ή/και διασκευασμένο για να λειτουργεί με ασφάλεια στις συγκεκριμένες συνθήκες.

2.α.6. Σε κάθε πτήση που πραγματοποιείται βάσει των κανόνων πτήσεων εξ όψεως, οι μετεωρολογικές συνθήκες κατά τη διάρκεια της διαδρομής της πτήσης πρέπει να είναι τέτοιες που να καθίσταται δυνατή η συμμόρφωση με τους συγκεκριμένους κανόνες πτήσης. Σε κάθε πτήση που πραγματοποιείται βάσει των κανόνων πτήσεων με όργανα πρέπει να επιλέγεται προορισμός και, κατά περίπτωση, εναλλακτικό/ά αεροδρόμιο/α όπου μπορεί να προσγειωθεί το αεροσκάφος, λαμβάνοντας υπόψη ιδίως τις προβλεπόμενες μετεωρολογικές συνθήκες, τον διαθέσιμο εξοπλισμό εξοπλισμοθεσιμικιε αεροναυτιλίας, τις διαθέσιμες υπηρεσίες εδάφους και τις εγκεκριμένες από το κράτος στο οποίο βρίσκεται ο προορισμός ή/και το εναλλακτικό αεροδρόμιο διαδικασίες πτήσεων με όργανα.

2.α.7 Η ποσότητα καυσίμων και λιπαντικών που φέρει το αεροσκάφος είναι επαρκής ώστε να εξασφαλίζεται η ασφαλής ολοκλήρωση της σχεδιαζόμενης πτήσης, λαμβάνοντας υπόψη τις μετεωρολογικές συνθήκες, τυχόν στοιχεία που μπορεί να επηρεάσουν τις επιδόσεις του αεροσκάφους και τυχόν καθυστερήσεις που αναμένεται να σημειωθούν κατά την πτήση. Επίσης, μεταφέρεται απόθεμα καυσίμων για την αντιμετώπιση

εκτάκτων αναγκών. Εφόσον απαιτείται, θεσπίζονται διαδικασίες για την διαχείριση καυσίμων κατά τη διάρκεια της πτήσης.

3. Πτητικές λειτουργίες

3.α. Όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες, πρέπει να πληρούνται όλες οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

3.α.1. Λαμβάνοντας υπόψη τον τύπο του αεροσκάφους, κατά την απογείωση και την προσγείωση και όποτε κρίνεται απαραίτητο από τον κυβερνήτη, για λόγους ασφαλείας, όλα τα μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών παραμένουν καθήμενα στις καθορισμένες θέσεις πληρώματος και χρησιμοποιούν τα παρεχόμενα ανάλογα με τον τύπο του αεροσκάφους συστήματα πρόσδεσης.

3.α.2. Όλα τα μέλη του ιπτάμενου πληρώματος που βρίσκονται σε υπηρεσία στο θάλαμο διακυβέρνησης παραμένουν στις θέσεις τους, προσδεμένα με τις ζώνες ασφαλείας, εκτός εάν κατά τη διάρκεια της διαδρομής συντρέξουν λόγοι σωματικής ή επιχειρησιακής ανάγκης.

3.α.3. Λαμβάνοντας υπόψη τον τύπο του αεροσκάφους, πριν από την απογείωση και την προσγείωση, κατά την τροχοδρόμηση και όποτε κρίνεται απαραίτητο για λόγους ασφαλείας, ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι κάθε επιβάτης του αεροσκάφους είναι καθισμένος σε κάθισμα ή σε θέση-κρεβάτι προσδεμένος κατάλληλα με τη ζώνη ασφαλείας.

3.α.4. Κάθε πτήση εκτελείται κατά τρόπο ώστε να τηρείται η ενδεδειγμένη απόσταση από άλλα αεροσκάφη και να εξασφαλίζεται η αποφυγή εμποδίων σε όλα τα στάδια της πτήσης. Η εν λόγω απόσταση πρέπει να είναι τουλάχιστον η απαιτούμενη από τους ισχύοντες κανόνες αέρα.

3.α.5. Καμία πτήση δεν συνεχίζεται εάν οι γνωστές συνθήκες δεν είναι τουλάχιστον ισοδύναμες με εκείνες του σημείου 2. Επίσης, σε περίπτωση πτήσης που πραγματοποιείται βάσει των κανόνων πτήσεων με όργανα, η προσέγγιση αεροδρομίου δεν συνεχίζεται κάτω από ορισμένα προκαθορισμένα ύψη ή πέρα από ορισμένη θέση, εάν δεν πληρούνται τα προκαθορισμένα κριτήρια ορατότητας.

3.α.6. Σε περίπτωση επείγουσας ανάγκης, ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι όλοι οι επιβάτες λαμβάνουν οδηγίες για να προβούν στις κατάλληλες, σύμφωνα με την κατάσταση, ενέργειες επείγουσας ανάγκης.

3.α.7. Κάθε κυβερνήτης λαμβάνει όλα τα απαραίτητα μέτρα για την ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων στην πτήση από τη συμπεριφορά επιβατών που προκαλούν αναστάτωση.

3.α.8. Κανένα αεροσκάφος δεν πρέπει να τροχοδρομεί σε πίστα αεροδρομίου ή να τίθεται σε λειτουργία ο κινητήρας του, εάν το πρόσωπο που βρίσκεται στα χειριστήρια του αεροσκάφους δεν είναι κατάλληλα εκπαιδευμένο.

3.α.9. Όποτε απαιτείται, χρησιμοποιούνται οι εφαρμοστέες διαδικασίες για τη διαχείριση καυσίμων κατά τη διάρκεια της πτήσης.

4. Επιδόσεις του αεροσκάφους και επιχειρησιακοί περιορισμοί

- 4.α. Η πτητική λειτουργία κάθε αεροσκάφους πρέπει να πραγματοποιείται σύμφωνα με τα έγγραφα της πτητικής ικανότητάς του και όλες τις αντίστοιχες επιχειρησιακές οδηγίες και τους περιορισμούς που αναφέρονται, κατά περίπτωση, στο εγκεκριμένο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους ή σε ισοδύναμα έγγραφα. Το εγχειρίδιο πτήσης ή τα ισοδύναμα έγγραφα πρέπει να βρίσκονται στη διάθεση του πληρώματος και να περιλαμβάνουν επικαιροποιημένα στοιχεία για κάθε αεροσκάφος.
- 4.β. Η πτητική λειτουργία του αεροσκάφους πρέπει να γίνεται σύμφωνα με τα ισχύοντα έγγραφα σχετικά με το περιβάλλον.
- 4.γ. Καμία πτήση δεν πρέπει να ξεκινά ή να συνεχίζεται εάν οι προβλεπόμενες επιδόσεις ενός αεροσκάφους, λαμβανομένων υπόψη όλων των παραγόντων που επηρεάζουν σημαντικά τα επίπεδα των επιδόσεων του, δεν είναι τέτοιες που να επιτρέπουν την εκτέλεση όλων των σταδίων της πτήσης εντός των προβλεπόμενων αποστάσεων/περιοχών και αποστάσεων/ύψους αποφυγής εμποδίων με βάση την προβλεπόμενη μάζα πτητικής λειτουργίας. Οι παράγοντες που σχετίζονται με τις επιδόσεις και επηρεάζουν σημαντικά την απογείωση, την πτήση και την προσέγγιση/προσγείωση είναι, ιδίως:
- (i) οι επιχειρησιακές διαδικασίες,
 - (ii) το απόλυτο ύψος πίεσης του αεροδρομίου,
 - (iii) η θερμοκρασία,
 - (iv) ο άνεμος,
 - (v) το μέγεθος, η κλίση και η κατάσταση του χώρου απογείωσης/προσγείωσης, και
 - (vi) η κατάσταση της ατράκτου, των προωθητικών συστημάτων ή των υπόλοιπων συστημάτων του αεροσκάφους, λαμβανομένης υπόψη της πιθανής υποβάθμισής τους.
- 4.γ.1. Οι παράγοντες αυτοί πρέπει να λαμβάνονται υπόψη άμεσα ως επιχειρησιακές παράμετροι ή έμμεσα μέσω της συμπερίληψης προβλέψεων ή περιθωρίων, που είναι δυνατόν να περιλαμβάνονται στον σχεδιασμό των στοιχείων επιδόσεων, ανάλογα με το είδος της δραστηριότητας.
5. Όργανα, στοιχεία και εξοπλισμός
- 5.α. Κάθε αεροσκάφος πρέπει να είναι εφοδιασμένο με τον εξοπλισμό αεροναυτιλίας, επικοινωνιών και κάθε άλλο εξοπλισμό που είναι απαραίτητος για τη σχεδιαζόμενη πτήση, λαμβάνοντας υπόψη τους κανονισμούς εναέριας κυκλοφορίας και τους κανόνες αέρα που είναι εφαρμοστέοι κατά τη διάρκεια οποιουδήποτε σταδίου της πτήσης.
- 5.β. Κατά περίπτωση, τα αεροσκάφη πρέπει να είναι εφοδιασμένα με όλον τον απαραίτητο εξοπλισμό ασφάλειας, εκκένωσης, επιβίωσης και ιατρικό εξοπλισμό, λαμβάνοντας υπόψη τους κινδύνους που συνδέονται με τις περιοχές πτητικής λειτουργίας, τις διαδρομές που πρόκειται να καλυφθούν, το ύψος και τη διάρκεια πτήσης.
- 5.γ. Όλα τα στοιχεία που είναι απαραίτητα για την εκτέλεση της πτήσης από το πλήρωμα πρέπει να είναι επικαιροποιημένα και διαθέσιμα επί του αεροσκάφους, λαμβάνοντας

υπόψη τους εφαρμοστέους κανονισμούς εναέριας κυκλοφορίας και κανόνες αέρα, τα ύψη πτήσης και τις περιοχές πτητικής λειτουργίας.

6. Διαρκής αξιοπλοΐα

6.α. Η πτητική λειτουργία ενός αεροσκάφους επιτρέπεται μόνον εφόσον:

- (i) το αεροσκάφος είναι αξιόπλοο,
- (ii) ο επιχειρησιακός εξοπλισμός και ο εξοπλισμός επείγουσας ανάγκης που είναι απαραίτητος για τη σχεδιαζόμενη πτήση βρίσκεται σε κατάσταση επιχειρησιακής λειτουργίας,
- (iii) το πιστοποιητικό αξιοπλοΐας του αεροσκάφους ισχύει, και
- (iv) η συντήρηση του αεροσκάφους πραγματοποιείται σύμφωνα με το πρόγραμμα συντήρησης.

6.β. Πριν από κάθε πτήση, κάθε αεροσκάφος πρέπει να επιθεωρείται, μέσω προ πτήσεως ελέγχου, προκειμένου να εξακριβωθεί εάν είναι ικανό για τη σχεδιαζόμενη πτήση.

6.γ. Το πρόγραμμα συντήρησης πρέπει να περιλαμβάνει, ειδικότερα, εργασίες και διαστήματα συντήρησης, ιδίως εκείνα που ορίζονται ως υποχρεωτικά στις οδηγίες διαρκούς αξιοπλοΐας.

6.δ. Η πτητική λειτουργία ενός αεροσκάφους επιτρέπεται μόνον εφόσον η συντήρηση και η απόδοσή του για χρήση γίνεται από πρόσωπα ή φορείς που πληρούν τις προϋποθέσεις για την εκτέλεση των εργασιών αυτών. Η υπογεγραμμένη διάθεση σε υπηρεσία ιδίως να περιέχει τα βασικά στοιχεία της πραγματοποιηθείσας συντήρησης.

6.ε. Όλα τα αρχεία που αποδεικνύουν την αξιοπλοΐα ενός αεροσκάφους πρέπει να φυλάσσονται έως ότου τα στοιχεία που περιέχονται σε αυτά να υποκαθίστανται από νέα στοιχεία, ισοδύναμα ως προς το αντικείμενο και την αναλυτικότητά τους, όχι όμως προ της παρέλευσης ενός έτους όταν πρόκειται για αναλυτικά δεδομένα συντήρησης. Στην περίπτωση των αεροσκαφών που αποσύρονται οριστικά από την κυκλοφορία ισχύει ελάχιστη χρονική περίοδος 90 ημερών. Σε περίπτωση μίσθωσης του αεροσκάφους, όλα τα αρχεία που αποδεικνύουν την αξιοπλοΐα του αεροσκάφους πρέπει να φυλάσσονται τουλάχιστον για όσο διάστημα διαρκεί η μίσθωση.

6.στ. Όλες οι τροποποιήσεις και οι επισκευές πρέπει να συμμορφώνονται με τις βασικές απαιτήσεις αξιοπλοΐας. Τα στοιχεία που τεκμηριώνουν τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις αξιοπλοΐας πρέπει να φυλάσσονται.

7. Μέλη πληρώματος

7.α. Ο αριθμός και η σύνθεση του πληρώματος πρέπει να προσδιορίζεται λαμβάνοντας υπόψη:

- (i) τους περιορισμούς πιστοποίησης του αεροσκάφους, συμπεριλαμβανομένης, εφόσον υπάρχει, της σχετικής επίδειξης εκκένωσης επείγουσας ανάγκης,
- (ii) τη διαμόρφωση του αεροσκάφους, και

- (iii) το είδος και τη διάρκεια της πτητικής λειτουργίας.
- 7.β. Τα μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών πρέπει:
- (i) να εκπαιδεύονται και να υποβάλλονται τακτικά σε έλεγχο για την απόκτηση και διατήρηση επαρκούς επιπέδου ικανότητας προκειμένου να είναι σε θέση να εκτελούν τα καθήκοντα ασφάλειας που τους ανατίθενται, και
 - (ii) να αξιολογούνται περιοδικά ως προς την υγειονομική ικανότητά τους να ασκούν με ασφάλεια τα καθήκοντα ασφάλειας που τους ανατίθενται. Η συμμόρφωση πρέπει να αποδεικνύεται μέσω κατάλληλης αξιολόγησης βασισμένης στη βέλτιστη αεροϊατρική πρακτική.
- 7.γ. Ο κυβερνήτης πρέπει να είναι εξουσιοδοτημένος να δίδει κάθε εντολή και να λαμβάνει τα μέτρα που είναι απαραίτητα για τη διασφάλιση της πτητικής λειτουργίας και της ασφάλειας του αεροσκάφους και των προσώπων ή/και των περιουσιακών στοιχείων που μεταφέρει.
- 7.δ. Σε περίπτωση κατάστασης επείγουσας ανάγκης που θέτει σε κίνδυνο την πτητική λειτουργία ή την ασφάλεια ενός αεροσκάφους ή/και των προσώπων που επιβαίνουν σε αυτό, ο κυβερνήτης πρέπει να λαμβάνει τα μέτρα που θεωρεί αναγκαία για λόγους ασφαλείας. Όταν τα μέτρα αυτά συνεπάγονται παραβίαση τοπικών κανονισμών ή διαδικασιών, ο κυβερνήτης οφείλει να ειδοποιεί χωρίς καθυστέρηση τις αρμόδιες τοπικές αρχές.
- 7.ε. Δεν πρέπει να γίνεται προσομοίωση μη φυσιολογικών συνθηκών επείγουσας ανάγκης όταν μεταφέρονται επιβάτες ή φορτίο.
- 7.στ. Κανένα μέλος πληρώματος δεν επιτρέπει την υποβάθμιση του βαθμού εκτέλεσης των καθηκόντων του / της ικανότητας λήψης αποφάσεων σε τέτοιο βαθμό ώστε να τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια της πτήσης λόγω της επίδρασης της κόπωσης, της συσσωρευμένης κόπωσης, της έλλειψης ύπνου, του αριθμού των διανυθέντων τομέων, του νυχτερινού ωραρίου κλπ. Κατά τις περιόδους ανάπαυσης πρέπει να παρέχεται επαρκής χρόνος ώστε τα μέλη του πληρώματος να αντιπαρέρχονται τις επιδράσεις των προηγούμενων καθηκόντων τους και να είναι ξεκούραστα κατά την έναρξη της επόμενης περιόδου εκτέλεσης των πτητικών τους καθηκόντων.
- 7.ζ. Κανένα μέλος πληρώματος δεν πρέπει να εκτελεί ανατεθέντα καθήκοντα επί αεροσκάφους ενώ βρίσκεται υπό την επήρεια ψυχοτρόπων ή οίνοπνεύματος ή δεν βρίσκεται σε καλή κατάσταση λόγω τραυματισμού, κόπωσης, φαρμακευτικής αγωγής, ασθένειας ή άλλης παρόμοιας αιτίας.
8. Πρόσθετες απαιτήσεις για την πτητική λειτουργία αεροσκαφών για εμπορικούς σκοπούς και την πτητική λειτουργία σύνθετων μηχανοκίνητων αεροσκαφών
- 8.α. Η πτητική λειτουργία αεροσκαφών για εμπορικούς σκοπούς και η πτητική λειτουργία σύνθετων μηχανοκίνητων αεροσκαφών δεν πρέπει να πραγματοποιείται εάν δεν πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:
- 8.α.1. ο φορέας εκμετάλλευσης πρέπει να διαθέτει άμεσα ή έμμεσα μέσω συμβάσεων όλα τα απαραίτητα μέσα για την κλίμακα και το εύρος των δραστηριοτήτων του. Τα μέσα αυτά περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, αεροσκάφος, εγκαταστάσεις, προσωπικό, εξοπλισμό, εργαλεία και υλικό, τεκμηρίωση καθηκόντων,

αρμοδιοτήτων και διαδικασιών, πρόσβαση σε σχετικά δεδομένα και τήρηση αρχείων·

- 8.α.2. ο φορέας εκμετάλλευσης πρέπει να χρησιμοποιεί μόνον ειδικευμένο και καταρτισμένο προσωπικό και να εφαρμόζει και να διατηρεί προγράμματα κατάρτισης και ελέγχου για τα μέλη πληρώματος και άλλα μέλη του προσωπικού·
- 8.α.3. ο φορέας εκμετάλλευσης πρέπει να καταρτίσει κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (ΚΕΕ) ή άλλο ισοδύναμο έγγραφο, λαμβάνοντας υπόψη τα ακόλουθα:
- (i) το έγγραφο πρέπει να προβλέπει την πτητική λειτουργία του αεροσκάφους, υπό καθορισμένες συνθήκες, με συγκεκριμένα όργανα, στοιχεία εξοπλισμού ή λειτουργίες να βρίσκονται εκτός επιχειρησιακής λειτουργίας κατά την έναρξη της πτήσης,
 - (ii) το έγγραφο πρέπει να καταρτίζεται για κάθε αεροσκάφος χωριστά, λαμβάνοντας υπόψη τις οικείες επιχειρησιακές συνθήκες και συνθήκες συντήρησης του φορέα εκμετάλλευσης, και
 - (iii) ο ΚΕΕ πρέπει να βασίζεται στον βασικό κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (ΒΚΕΕ), εφόσον υπάρχει, και δεν πρέπει να είναι λιγότερο περιοριστικός από τον ΒΚΕΕ·
- 8.α.4. ο φορέας εκμετάλλευσης πρέπει να εφαρμόζει και να διατηρεί σύστημα διαχείρισης ώστε να διασφαλίζεται η συμμόρφωση με τις βασικές αυτές απαιτήσεις πτητικής λειτουργίας και να επιδιώκει τη διαρκή βελτίωση του εν λόγω συστήματος, και
- 8.α.5. ο φορέας εκμετάλλευσης πρέπει να εφαρμόζει και να διατηρεί πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων και ασφάλειας, καθώς και πρόγραμμα αναφοράς συμβάντων, το οποίο πρέπει να χρησιμοποιείται από το σύστημα διαχείρισης προκειμένου να συμβάλλει στο στόχο της διαρκούς βελτίωσης της ασφάλειας των δραστηριοτήτων.
- 8.β. Η πτητική λειτουργία αεροσκαφών για εμπορικούς σκοπούς και η πτητική λειτουργία σύνθετων μηχανοκίνητων αεροσκαφών πρέπει να πραγματοποιούνται μόνον βάσει του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας του φορέα εκμετάλλευσης, το οποίο πρέπει να περιέχει όλες τις απαραίτητες οδηγίες, πληροφορίες και διαδικασίες για όλα τα επιχειρησιακά αεροσκάφη και για την εκτέλεση των καθηκόντων του επιχειρησιακού προσωπικού. Πρέπει να καθορίζονται οι περιορισμοί ως προς το χρόνο πτήσης, τις περιόδους εκτέλεσης πτητικών καθηκόντων και τις περιόδους ανάπαυσης των μελών πληρώματος. Το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας και οι αναθεωρήσεις του πρέπει να συμφωνούν με το εγκεκριμένο εγχειρίδιο πτήσης αεροσκάφους και να τροποποιούνται όπως απαιτείται.
- 8.γ. Ο φορέας εκμετάλλευσης πρέπει να θεσπίζει διαδικασίες, ανάλογα με την περίπτωση, για την ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων στην ασφαλή πτητική λειτουργία από τη συμπεριφορά επιβατών που προκαλούν αναστάτωση.
- 8.δ. Ο φορέας εκμετάλλευσης πρέπει να αναπτύσσει και να διατηρεί προγράμματα ασφαλείας προσαρμοσμένα σε κάθε αεροσκάφος και είδος δραστηριότητας, τα οποία να περιλαμβάνουν ιδίως τα εξής:

- (i) ασφάλεια θαλάμου πληρώματος πτήσης,
- (ii) πίνακα διαδικασίας έρευνας αεροπλάνου,
- (iii) προγράμματα εκπαίδευσης,
- (iv) προστασία των ηλεκτρονικών συστημάτων και των συστημάτων πληροφορικής για την πρόληψη σκόπιμων παρεμβάσεων και δολιοφθορών στα συστήματα, και
- (v) αναφορά πράξεων παράνομης παρέμβασης.

Στις περιπτώσεις που τα μέτρα ασφάλειας είναι δυνατό να επηρεάσουν δυσμενώς την ασφάλεια πτητικής λειτουργίας, οι κίνδυνοι πρέπει να αξιολογούνται και να διαμορφώνονται κατάλληλες διαδικασίες για τον μετριασμό των κινδύνων για την ασφάλεια, στο πλαίσιο των οποίων ενδεχομένως καθίσταται αναγκαία η χρήση ειδικού εξοπλισμού.

8.ε. Ο φορέας εκμετάλλευσης πρέπει να ορίζει έναν εκ των μελών του πληρώματος ως κυβερνήτη.

8.στ. Η διαχείριση της πρόληψης της κόπωσης πρέπει να γίνεται μέσω συστήματος χρονοπρογραμματισμού ιπτάμενου προσωπικού. Για την πραγματοποίηση μιας πτήσης ή σειράς πτήσεων, το σύστημα αυτό πρέπει να λαμβάνει υπόψη το χρόνο πτήσης, τις περιόδους εκτέλεσης πτητικών καθηκόντων, τα καθήκοντα και τις προσαρμοσμένες περιόδους ανάπαυσης. Κατά τον καθορισμό των περιορισμών που τίθενται στο πλαίσιο του συστήματος πρέπει να λαμβάνονται υπόψη όλοι οι σχετικοί παράγοντες που συμβάλλουν στην κόπωση, όπως ιδίως ο αριθμός των διανυθέντων τομέων, η διάσχιση ζωνών ώρας, η έλλειψη ύπνου, η διατάραξη του κιρκαδικού κύκλου, τα νυχτερινά ωράρια, η τοποθέτηση σε συγκεκριμένες θέσεις, ο συσσωρευμένος χρόνος εκτέλεσης καθηκόντων σε συγκεκριμένες χρονικές περιόδους, η ανταλλαγή ανατεθέντων καθηκόντων μεταξύ των μελών πληρώματος, καθώς και η παροχή πολυπληθέστερων πληρωμάτων.

8.ζ. Τα καθήκοντα που ορίζονται στο σημείο 6.α και εκείνα που περιγράφονται στα σημεία 6.δ. και 6.ε. πρέπει να ελέγχονται από φορέα που είναι υπεύθυνος για τη διαχείριση της διαρκούς αξιοπλοΐας, ο οποίος πρέπει να πληροί, πέραν των προϋποθέσεων που ορίζονται στο παράρτημα I σημείο 3.α, τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

- (i) ο φορέας πρέπει να πληροί τις προϋποθέσεις για τη συντήρηση προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού που τελούν υπό την ευθύνη του ή να έχει συνάψει σύμβαση με φορέα που πληροί τις προϋποθέσεις για τη συντήρηση των εν λόγω προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού, και
- (ii) ο φορέας πρέπει να εκπονήσει εγχειρίδιο λειτουργίας του φορέα, για χρήση από το οικείο προσωπικό και την παροχή κατευθύνσεων προς αυτό, στο οποίο θα περιγράφονται όλες οι διαδικασίες διαρκούς αξιοπλοΐας του φορέα, συμπεριλαμβανομένης, εφόσον απαιτείται, της περιγραφής των διοικητικών συμφωνιών μεταξύ του φορέα και του εγκεκριμένου φορέα συντήρησης.»