

EL

EL

EL



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, ...
C

Σχέδιο

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΕ) αριθ. .../... ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της [...]

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. .../... της Επιτροπής για καθορισμό των κοινών κανόνων αέρος και των επιχειρησιακών διατάξεων σχετικά με τις υπηρεσίες και τις διαδικασίες αεροναυτιλίας και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 2096/2005, (ΕΚ) αριθ. 1794/2006, (ΕΚ) αριθ. 730/2006, (ΕΚ) αριθ. 1033/2006 και (ΕΕ) αριθ. 255/2010

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Σχέδιο

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΕ) αριθ. .../... ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της [...]

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. .../... της Επιτροπής για καθορισμό των κοινών κανόνων αέρος και των επιχειρησιακών διατάξεων σχετικά με τις υπηρεσίες και τις διαδικασίες αεροναυτιλίας και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 2096/2005, (ΕΚ) αριθ. 1794/2006, (ΕΚ) αριθ. 730/2006, (ΕΚ) αριθ. 1033/2006 και (ΕΕ) αριθ. 255/2010

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Έχοντας υπόψη: τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 10ης Μαρτίου 2004 για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό αριθ. 1070/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Οκτωβρίου 2009 για τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 549/2004, (ΕΚ) αριθ. 550/2004, (ΕΚ) αριθ. 551/2004 και (ΕΚ) αριθ. 552/2004 για να βελτιωθούν οι επιδόσεις και η βιωσιμότητα του ευρωπαϊκού συστήματος πολιτικής αεροπορίας (εφεξής καλούμενος ο «κανονισμός-πλαίσιο») ⁽¹⁾, και ιδίως τα άρθρα 5 και 8,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 551/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 10ης Μαρτίου 2004 για την οργάνωση και τη χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό αριθ. 1070/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Οκτωβρίου 2009 για τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 549/2004, (ΕΚ) αριθ. 550/2004, (ΕΚ) αριθ. 551/2004 και (ΕΚ) αριθ. 552/2004 για να βελτιωθούν οι επιδόσεις και η βιωσιμότητα του ευρωπαϊκού συστήματος πολιτικής αεροπορίας (εφεξής καλούμενος ο «κανονισμός για τον εναέριο χώρο») ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 4,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Φεβρουαρίου 2008 για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας της Αεροπορίας, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1108/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Οκτωβρίου 2009 (εφεξής καλούμενος ο «βασικός κανονισμός του EASA»), και ιδίως τα άρθρα 8 και 8β,

¹ ΕΕ L 300 της 14.11.2009, σ. 34.

² ΕΕ L 300 της 14.11.2009, σ. 34.

Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. .../... της Επιτροπής τροποποιείται ως εξής:

1. Στο άρθρο 2, προστίθενται οι ακόλουθοι ορισμοί:

«παρατήρηση από αεροσκάφος» είναι η αξιολόγηση ενός ή περισσότερων μετεωρολογικών φαινομένων από αεροσκάφος σε πτήση·

«εναέρια μετεωρολογική ενημέρωση» είναι η ενημέρωση που εκδίδει κέντρο μετεωρολογικής επαγρύπνησης σχετικά με την εμφάνιση ή την αναμενόμενη εμφάνιση καθορισμένων καιρικών φαινομένων κατά τη διαδρομή τα οποία ενδέχεται να επηρεάσουν την ασφάλεια χαμηλών πτητικών λειτουργιών αεροσκαφών και δεν συμπεριλαμβάνονταν στην πρόβλεψη που εκδόθηκε για χαμηλές πτήσεις στη σχετική περιοχή πληροφοριών πτήσεων ή σε τμήμα αυτής της περιοχής·

«αναφορά πτήσης» είναι η αναφορά από αεροσκάφος σε πτήση η οποία καταρτίζεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις για τη θέση καθώς και τις επιχειρησιακές ή/και μετεωρολογικές αναφορές·

«οδηγία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας» είναι οι οδηγίες που εκδίδονται από τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας προκειμένου ένας χειριστής να προβεί σε συγκεκριμένη ενέργεια·

«αυτόματη υπηρεσία πληροφοριών τερματικού (ATIS)» σημαίνει την αυτόματη παροχή, καθ' όλο το εικοσιτετράωρο ή συγκεκριμένου μέρους του, επίκαιρων πληροφοριών ρουτίνας στα αεροσκάφη που αφικνούνται και αναχωρούν:

- α. «αυτόματη υπηρεσία πληροφοριών τερματικού μέσω ζεύξης δεδομένων (D-ATIS)» είναι η παροχή ATIS μέσω ζεύξης δεδομένων·
- β. «φωνητική αυτόματη υπηρεσία πληροφοριών τερματικού (Voice-ATIS)» είναι η παροχή ATIS μέσω διαρκών και επαναλαμβανόμενων φωνητικών εκπομπών.

«όριο άδειας» είναι το σημείο στο οποίο χορηγείται σε ένα αεροσκάφος άδεια ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας·

«άδεια συνέχειας» είναι η άδεια που χορηγείται σε αεροσκάφος από μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας η οποία δεν είναι η τρέχουσα αρχή ελέγχου του συγκεκριμένου αεροσκάφους·

«νέφος επιχειρησιακής σπουδαιότητας» είναι ένα νέφος με ύψος βάσης νεφών κάτω των 1 500 m (5 000 ft) ή κάτω από το υψηλότερο ελάχιστο απόλυτο ύψος τομέα, όποιο από τα δύο είναι μεγαλύτερο, ή σωρειτομελανίας ή πυργοειδής σωρείτης σε οποιοδήποτε ύψος·

«πρόβλεψη» είναι η δήλωση αναμενόμενων μετεωρολογικών συνθηκών για μια συγκεκριμένη χρονική στιγμή ή περίοδο και για μια συγκεκριμένη περιοχή ή ένα συγκεκριμένο τμήμα του εναέριου χώρου·

«ζώνη υποχρεωτικής χρήσης ασύρματου (RMZ)» είναι ένας εναέριος χώρος καθορισμένων διαστάσεων εντός του οποίου είναι υποχρεωτική η μεταφορά και λειτουργία εξοπλισμού ασυρμάτου·

«υπηρεσία αεροναυτικής ραδιοπλοήγησης» είναι η υπηρεσία που παρέχει πληροφορίες καθοδήγησης ή στοιχεία θέσης για την αποτελεσματική και ασφαλή πτήση των αεροσκαφών με την υποστήριξη ενός ή περισσότερων βοηθημάτων ραδιοπλοήγησης·

«οριζόντια ορατότητα επί του διαδρόμου (RVR)» είναι το πεδίο πάνω από το οποίο ο χειριστής αεροσκάφους στον κεντρικό άξονα του διαδρόμου μπορεί να δει τις σημάσεις επιφανείας του διαδρόμου ή τα φώτα που απεικονίζουν το διάδρομο ή προσδιορίζουν τον κεντρικό του άξονα·

«πληροφορίες SIGMET» είναι οι πληροφορίες που εκδίδει κέντρο μετεωρολογικής επαγρύπνησης σχετικά με την εμφάνιση ή την αναμενόμενη εμφάνιση καθορισμένων καιρικών φαινομένων κατά τη διαδρομή τα οποία ενδέχεται να επηρεάσουν την ασφάλεια της πτήσης των αεροσκαφών·

«αεροσκάφος εκτός πορείας» είναι ένα αεροσκάφος το οποίο έχει παρεκκλίνει σημαντικά από τη σχεδιαζόμενη πορεία του ή αναφέρει ότι έχει χαθεί·

«συμβουλή αποφυγής κυκλοφορίας» είναι η συμβουλή που παρέχει μια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας όπου καθορίζει ελιγμούς προκειμένου να συνδράμει έναν χειριστή στην αποφυγή πρόσκρουσης·

«πληροφορίες για την κυκλοφορία» είναι πληροφορίες που εκδίδει μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας ώστε να προειδοποιήσει το χειριστή για άλλη εναέρια κυκλοφορία που είναι γνωστή ή έχει παρατηρηθεί και ενδεχομένως να βρίσκεται κοντά στη θέση ή τη σχεδιαζόμενη πορεία πτήσης και να τον συνδράμει στην αποφυγή πρόσκρουσης·

«σημείο μεταβίβασης ελέγχου» είναι ένα καθορισμένο σημείο κατά μήκος του ίχνους πτήσης ενός αεροσκάφους όπου η ευθύνη για την παροχή υπηρεσίας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας στο αεροσκάφος μεταβιβάζεται από μια μονάδα ελέγχου ή θέση ελέγχου στην επόμενη·

«μεταβατικό επίπεδο» είναι το χαμηλότερο επίπεδο πτήσης διαθέσιμο προς χρήση επάνω από το μεταβατικό απόλυτο ύψος·

«ζώνη υποχρεωτικής χρήσης αναμεταδότη (TMZ)» είναι ένας εναέριος χώρος καθορισμένων διαστάσεων εντός του οποίου είναι υποχρεωτική η μεταφορά και λειτουργία αναμεταδοτών που αναφέρουν την πίεση και το απόλυτο ύψος·

«αεροσκάφος άγνωστης ταυτότητας» είναι το αεροσκάφος που έχει παρατηρηθεί ή έχει αναφερθεί ότι πετά σε συγκεκριμένη περιοχή αλλά του οποίου η ταυτότητα δεν έχει προσδιοριστεί.»

2. Στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. .../... εισάγεται ένα μέρος Β σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

1. Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.
2. Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την [XX/XX/XX].

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

Βρυξέλες, [...]

Για την Επιτροπή

[...]

Ο Πρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Μέρος Β — Απαιτήσεις σχετικά με τις υπηρεσίες στην αεροναυτιλία

Κεφάλαιο 1 — Υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας

1.1 Γενικά

1.1.1 Στόχοι των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας

1.1.1.1 Οι στόχοι των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας είναι:

- α) η πρόληψη συγκρούσεων μεταξύ αεροσκαφών·
- β) η πρόληψη συγκρούσεων μεταξύ αεροσκαφών στην περιοχή ελιγμών και εμποδίων σε αυτήν την περιοχή·
- γ) η επίσπευση και διατήρηση της τακτικής ροής εναέριας κυκλοφορίας·
- δ) η παροχή συμβουλών και πληροφόρησης χρήσιμης για την ασφαλή και αποτελεσματική εκτέλεση πτήσεων·
- ε) η κοινοποίηση προς κατάλληλους φορείς αεροσκαφών που χρήζουν βοήθεια έρευνας και διάσωσης και η συνδρομή αυτών των φορέων ως απαιτείται.

1.1.2 Συντονισμός μεταξύ του φορέα εκμετάλλευσης και των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας

1.1.2.1 Κατά την υλοποίηση των στόχων τους, οι μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας λαμβάνουν δεόντως υπόψη τις απαιτήσεις των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών συνεπεία των υποχρεώσεών τους, όπως καθορίζονται στους σχετικούς κανόνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις αεροπορικές δραστηριότητες, και, αν απαιτείται από τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, διαθέτουν στους τελευταίους ή στους διορισμένους αντιπροσώπους τους τις πληροφορίες που τυχόν είναι διαθέσιμες ώστε να συνδράμουν τους φορείς εκμετάλλευσης ή τους διορισμένους αντιπροσώπους τους στην εκτέλεση των καθηκόντων τους.

1.1.2.2 Όταν απαιτείται από κάποιον φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών, τα μηνύματα (συμπεριλαμβανομένων των αναφορών θέσης) που λαμβάνονται από τις μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και σχετίζονται με την πτητική λειτουργία του αεροσκάφους για την οποία ο εν λόγω φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών παρέχει υπηρεσία επιχειρησιακού ελέγχου, θα διατίθενται, στο μέτρο του δυνατού, άμεσα στο φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών ή σε διορισμένο αντιπρόσωπό του ακολουθώντας τις τοπικά συμφωνηθείσες διαδικασίες.

1.1.3 Ώρα στις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας

1.1.3.1 Πριν από την τροχοδρόμηση αεροσκάφους για απογείωση, οι πύργοι ελέγχου του αεροδρομίου παρέχουν στον χειριστή τη σωστή ώρα, εκτός εάν έχει συμφωνηθεί να λάβει ο χειριστής την ώρα από άλλες πηγές. Επιπλέον, οι μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας παρέχουν στα αεροσκάφη τη σωστή ώρα, εφόσον ζητηθεί. Οι έλεγχοι ώρας παρέχονται στο πλησιέστερο ήμισυ του λεπτού.

1.2 Ταξινόμηση εναέριου χώρου

1.2.1 Τα κράτη μέλη καθορίζουν, ανάλογα με τις ανάγκες τους, εναέριο χώρο σύμφωνα με την ακόλουθη ταξινόμηση εναέριου χώρου και σύμφωνα με το προσάρτημα 4:

Κατηγορία Α. Επιτρέπονται μόνο πτήσεις με όργανα. Σε όλες τις πτήσεις παρέχεται υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και όλες οι πτήσεις διαχωρίζονται μεταξύ τους. Απαιτούνται

συνεχείς φωνητικές επικοινωνίες αέρα-εδάφους για όλες τις πτήσεις. Όλες οι πτήσεις υπόκεινται σε άδεια του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

Κατηγορία Β. Επιτρέπονται πτήσεις με όργανα και πτήσεις εξ όψεως. Σε όλες τις πτήσεις παρέχεται υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και όλες οι πτήσεις διαχωρίζονται μεταξύ τους. Απαιτούνται συνεχείς φωνητικές επικοινωνίες αέρα-εδάφους για όλες τις πτήσεις. Όλες οι πτήσεις υπόκεινται σε άδεια του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

Κατηγορία Γ. Επιτρέπονται πτήσεις με όργανα και πτήσεις εξ όψεως. Σε όλες τις πτήσεις παρέχεται υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και οι πτήσεις με όργανα διαχωρίζονται από άλλες πτήσεις με όργανα και από τις πτήσεις εξ όψεως. Οι πτήσεις εξ όψεως διαχωρίζονται από τις πτήσεις με όργανα και λαμβάνουν πληροφορίες για την κυκλοφορία σε σχέση με άλλες πτήσεις εξ όψεως καθώς και συμβουλή αποφυγής κυκλοφορίας, εάν ζητηθεί. Απαιτούνται συνεχείς φωνητικές επικοινωνίες αέρα-εδάφους για όλες τις πτήσεις. Για πτήσεις εξ όψεως ισχύει περιορισμός ταχύτητας 250 κόμβων ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα (IAS) κάτω των 3 050 m (10 000 ft) πάνω από το μέσο επίπεδο της θάλασσας. Όλες οι πτήσεις υπόκεινται σε άδεια του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

Κατηγορία Δ. Επιτρέπονται πτήσεις με όργανα και πτήσεις εξ όψεως και σε όλες τις πτήσεις παρέχεται υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Οι πτήσεις με όργανα διαχωρίζονται από άλλες πτήσεις με όργανα, λαμβάνουν πληροφορίες για την κυκλοφορία σε σχέση με πτήσεις εξ όψεως και συμβουλή αποφυγής κυκλοφορίας, εάν ζητηθεί. Οι πτήσεις εξ όψεως λαμβάνουν πληροφορίες για την κυκλοφορία σε σχέση με άλλες πτήσεις καθώς και συμβουλή αποφυγής κυκλοφορίας, εάν ζητηθεί. Για όλες τις πτήσεις απαιτούνται συνεχείς φωνητικές επικοινωνίες αέρα-εδάφους και για όλες τις πτήσεις κάτω των 3 050 m (10 000 ft) πάνω από το μέσο επίπεδο της θάλασσας ισχύει περιορισμός ταχύτητας 250 κόμβων ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα. Όλες οι πτήσεις υπόκεινται σε άδεια του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

Κατηγορία Ε. Επιτρέπονται πτήσεις με όργανα και πτήσεις εξ όψεως. Στις πτήσεις με όργανα παρέχεται υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και οι εν λόγω πτήσεις διαχωρίζονται από άλλες πτήσεις με όργανα. Όλες οι πτήσεις λαμβάνουν πληροφορίες για την κυκλοφορία, στο βαθμό του εφικτού. Απαιτούνται συνεχείς φωνητικές επικοινωνίες αέρα-εδάφους για όλες τις πτήσεις με όργανα. Για όλες τις πτήσεις κάτω των 3 050 m (10 000 ft) πάνω από το μέσο επίπεδο της θάλασσας ισχύει περιορισμός ταχύτητας 250 κόμβων ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα. Όλες οι πτήσεις με όργανα υπόκεινται σε άδεια του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Η κατηγορία Ε δεν χρησιμοποιείται για ζώνες ελέγχου.

Κατηγορία ΣΤ. Επιτρέπονται πτήσεις με όργανα και πτήσεις εξ όψεως. Όλες οι συμμετέχουσες πτήσεις με όργανα λαμβάνουν υπηρεσία συμβουλών για την εναέρια κυκλοφορία και όλες οι πτήσεις λαμβάνουν υπηρεσία πληροφοριών πτήσης, εάν ζητηθεί. Απαιτούνται συνεχείς φωνητικές επικοινωνίες αέρα-εδάφους για όλες τις πτήσεις με όργανα που συμμετέχουν στην υπηρεσία συμβουλών και όλες οι πτήσεις με όργανα είναι σε θέση να έχουν φωνητικές επικοινωνίες αέρα-εδάφους. Για όλες τις πτήσεις κάτω των 3 050 m (10 000 ft) πάνω από το μέσο επίπεδο της θάλασσας ισχύει περιορισμός ταχύτητας 250 κόμβων ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα. Δεν απαιτείται άδεια του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

Κατηγορία Ζ. Επιτρέπονται πτήσεις με όργανα και πτήσεις εξ όψεως και λαμβάνουν πληροφορίες πτήσης, εάν ζητηθεί. Όλες οι πτήσεις με όργανα είναι σε θέση να έχουν φωνητικές επικοινωνίες αέρα-εδάφους. Για όλες τις πτήσεις κάτω των 3 050 m (10 000 ft) πάνω από το μέσο επίπεδο της θάλασσας ισχύει περιορισμός ταχύτητας 250 κόμβων ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα. Δεν απαιτείται άδεια του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

- 1.2.2 Η εφαρμογή της κατηγορίας ΣΤ θεωρείται προσωρινό μέτρο έως ότου είναι δυνατή η αντικατάστασή της από εναλλακτική ταξινόμηση.

1.3 Απαιτήσεις για επικοινωνίες και αναμεταδότη δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης

1.3.1 Ζώνη υποχρεωτικής χρήσης ασύρματου (RMZ)

1.3.1.1 Οι πτήσεις εξ όψεως που εκτελούνται σε μέρη εναέριου χώρου της κατηγορίας E, ΣΤ ή Ζ και οι πτήσεις με όργανα που εκτελούνται σε μέρη του εναέριου χώρου της κατηγορίας ΣΤ ή Ζ που έχουν χαρακτηριστεί ως ζώνη υποχρεωτικής χρήσης ασύρματου (RMZ) από την αρμόδια αρχή, διατηρούν διαρκή φωνητική επικοινωνία αέρα-εδάφους και έχουν αμφίδρομη επικοινωνία, εάν είναι αναγκαίο, στον κατάλληλο δίαυλο επικοινωνίας, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά από εναλλακτικές διατάξεις της αρμόδιας αρχής για το συγκεκριμένο εναέριο χώρο.

1.3.1.2 Πριν από την είσοδο σε ζώνη υποχρεωτικής χρήσης ασύρματου, οι χειριστές πραγματοποιούν στον κατάλληλο δίαυλο επικοινωνίας αρχική κλήση με την ονομασία του καλούμενου σταθμού, το σήμα της κλήσης, τον τύπο του αεροσκάφους, τη θέση, το επίπεδο, το σκοπό της πτήσης και άλλες πληροφορίες που ορίζει η αρμόδια αρχή.

1.3.2 Ζώνη υποχρεωτικής χρήσης αναμεταδότη (TMZ)

1.3.2.1 Σε όλες τις πτήσεις που πραγματοποιούνται σε εναέριο χώρο που έχει χαρακτηριστεί από την αρμόδια αρχή ως ζώνη υποχρεωτικής χρήσης αναμεταδότη (TMZ) μεταφέρονται και χρησιμοποιούνται αναμεταδότες δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης που μπορούν να λειτουργούν στις καταστάσεις λειτουργίας A και C ή στην κατάσταση λειτουργίας S, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά από εναλλακτικές διατάξεις της αρμόδιας αρχής για το συγκεκριμένο εναέριο χώρο.

1.3.3 Οι εναέριοι χώροι που χαρακτηρίζονται ως ζώνη υποχρεωτικής χρήσης ασύρματου ή/και ως ζώνη υποχρεωτικής χρήσης αναμεταδότη κοινοποιούνται δεόντως στις εκδόσεις αεροναυτικών πληροφοριών.

1.4 Εξυπηρέτηση αεροσκάφους σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης

1.4.1 Στην περίπτωση που είναι γνωστό ή πιστεύεται ότι ένα αεροσκάφος βρίσκεται σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης, συμπεριλαμβανομένης της περίπτωσης που υφίσταται έκνομες ενέργειες, οι μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας παρέχουν στο αεροσκάφος μέγιστη προσοχή, βοήθεια και προτεραιότητα έναντι άλλων αεροσκαφών, σύμφωνα με την αναγκαιότητα που υφίσταται δεδομένων των περιστάσεων.

1.4.2 Στην περίπτωση που υφίσταται περιστατικό έκνομων ενεργειών με αεροσκάφος ή υποψία ενός τέτοιου περιστατικού, οι μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας ανταποκρίνονται αμέσως στα αιτήματα του αεροσκάφους. Εξακολουθούν να μεταδίδονται πληροφορίες σχετικές με την ασφαλή διεξαγωγή της πτήσης και λαμβάνονται οι αναγκαίες ενέργειες για την επιτάχυνση της διεξαγωγής όλων των φάσεων της πτήσης, ιδίως της ασφαλούς προσγείωσης του αεροσκάφους.

1.4.3 Στην περίπτωση που υφίσταται περιστατικό έκνομων ενεργειών με αεροσκάφος ή υποψία ενός τέτοιου περιστατικού, οι μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας ενημερώνουν άμεσα, σύμφωνα με τις τοπικά συμφωνηθείσες διαδικασίες, την κατάλληλη αρχή που έχει ορίσει το κράτος και ανταλλάσσουν τις αναγκαίες πληροφορίες με τον φορέα εκμετάλλευσης του αεροσκάφους ή τον διορισμένο αντιπρόσωπό του.

1.5 Καταστάσεις έκτακτης ανάγκης κατά την πτήση

1.5.1 Αεροσκάφος εκτός πορείας ή αεροσκάφος άγνωστης ταυτότητας

1.5.1.1 Μόλις στην αντίληψη μονάδας υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας υποπέσει αεροσκάφος εκτός πορείας ή αεροσκάφος άγνωστης ταυτότητας, αυτή λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα όπως περιγράφεται στις παραγράφους 1.5.1.1.1 και 1.5.1.1.3 προκειμένου να συνδράμει το αεροσκάφος και να διασφαλίσει την πτήση του.

1.5.1.1.1 Εάν δεν είναι γνωστή η θέση του αεροσκάφους, η μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας:

- α) επιχειρεί την εδραίωση αμφίδρομης επικοινωνίας με το αεροσκάφος, εκτός εάν υπάρχει ήδη αμφίδρομη επικοινωνία·
- β) χρησιμοποιεί κάθε διαθέσιμο μέσο για τον προσδιορισμό της θέσης του·
- γ) ενημερώνει άλλες μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας στην περιοχή των οποίων μπορεί να εισέλθει ή έχει εισέλθει το εκτός πορείας αεροσκάφος, λαμβάνοντας υπόψη όλους τους παράγοντες που ενδέχεται να έχουν επηρεάσει την πλοήγηση του αεροσκάφους στις δεδομένες περιστάσεις·
- δ) ενημερώνει, σύμφωνα με τις τοπικά συμφωνηθείσες διαδικασίες, τις κατάλληλες στρατιωτικές μονάδες και τους παρέχει το σχετικό σχέδιο πτήσης καθώς και άλλα στοιχεία σχετικά με το αεροσκάφος εκτός πορείας·
- ε) ζητά από τις μονάδες που αναφέρονται στα στοιχεία γ) και δ) καθώς και από άλλα αεροσκάφη εν πτήση κάθε συνδρομή για την εδραίωση επικοινωνίας με το αεροσκάφος και τον προσδιορισμό της θέσης του.

1.5.1.1.2 Οι απαιτήσεις στα στοιχεία δ) και ε) ισχύουν επίσης για τις μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας που ενημερώνονται σύμφωνα με το στοιχείο γ).

1.5.1.1.3 Όταν προσδιοριστεί η θέση του αεροσκάφους, η μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας:

- α) ενημερώνει το αεροσκάφος σχετικά με τη θέση του και τις διορθωτικές ενέργειες που θα ληφθούν. Αυτή η ενημέρωση παρέχεται αμέσως όταν η μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας γνωρίζει την ύπαρξη ενδεχόμενου αναχαίτισης ή άλλου κινδύνου για την ασφάλεια του αεροσκάφους· και
- β) παρέχει, αν είναι αναγκαίο, σε άλλες μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και κατάλληλες στρατιωτικές μονάδες σχετικές πληροφορίες αναφορικά με το αεροσκάφος εκτός πορείας και με την ενημέρωση που παρείχε στο εν λόγω αεροσκάφος.

1.5.1.2 Μόλις υποπέσει στην αντίληψη μονάδας υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας αεροσκάφος άγνωστης ταυτότητας στην περιοχή της, καταβάλλει προσπάθεια να προσδιορίσει την ταυτότητα του αεροσκάφους όταν αυτό είναι αναγκαίο για την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας ή όταν απαιτείται από τις κατάλληλες στρατιωτικές αρχές σύμφωνα με τις τοπικά συμφωνηθείσες διαδικασίες. Προς το σκοπό αυτό, η μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας λαμβάνει από τα ακόλουθα μέτρα εκείνα που είναι κατάλληλα δεδομένων των περιστάσεων:

- α) επιχειρεί την εδραίωση αμφίδρομης επικοινωνίας με το αεροσκάφος·
- β) υποβάλλει ερώτημα σε άλλες μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας εντός της περιοχής πληροφοριών πτήσης σχετικά με την πτήση και ζητά τη συνδρομή τους για την εδραίωση αμφίδρομης επικοινωνίας με το αεροσκάφος·
- γ) υποβάλλει ερώτημα σε μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας που εξυπηρετούν παρακείμενες περιοχές πληροφοριών πτήσης σχετικά με την πτήση και ζητά τη συνδρομή τους για την εδραίωση αμφίδρομης επικοινωνίας με το αεροσκάφος·
- δ) επιχειρεί να λάβει πληροφορίες από άλλα αεροσκάφη στην περιοχή.

1.5.1.2.1 Η μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας ενημερώνει, εάν είναι αναγκαίο, την κατάλληλη στρατιωτική μονάδα μόλις προσδιοριστεί η ταυτότητα του αεροσκάφους.

1.5.1.3 Στην περίπτωση αεροσκάφους εκτός πορείας ή αεροσκάφους άγνωστης ταυτότητας, λαμβάνεται υπόψη το ενδεχόμενο το αεροσκάφος να υφίσταται έκνομες ενέργειες. Εάν η μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας θεωρεί ότι το αεροσκάφος εκτός πορείας ή το αεροσκάφος άγνωστης ταυτότητας ενδέχεται να υφίσταται έκνομες ενέργειες, ενημερώνεται αμέσως η κατάλληλη αρχή που έχει οριστεί από το κράτος, σύμφωνα με τις τοπικά συμφωνηθείσες διαδικασίες.

1.5.2 Αναχαίτιση πολιτικού αεροσκάφους

1.5.2.1 Μόλις μια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας ενημερωθεί ότι ένα αεροσκάφος αναχαιτίζεται στην περιοχή ευθύνης της, λαμβάνει από τα ακόλουθα μέτρα εκείνα που είναι κατάλληλα δεδομένων των περιστάσεων:

- α) επιχειρεί την εδραίωση αμφίδρομης επικοινωνίας με το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος με τη χρήση κάθε διαθέσιμου μέσου, συμπεριλαμβανομένης της συχνότητας ασύρματου έκτακτης ανάγκης των 121,5 MHz, εκτός εάν υπάρχει ήδη αμφίδρομη επικοινωνία·
- β) ενημερώνει το χειριστή του αναχαιτιζόμενου αεροσκάφους σχετικά με την αναχαίτιση·
- γ) επικοινωνεί με τη μονάδα ελέγχου αναχαίτισεων διατηρώντας αμφίδρομη επικοινωνία με το αναχαιτίζον αεροσκάφος και παρέχοντάς του διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με το αεροσκάφος·
- δ) διαβιβάζει μηνύματα μεταξύ του αναχαιτίζοντος αεροσκάφους ή της μονάδας ελέγχου αναχαίτισεως και του αναχαιτιζόμενου αεροσκάφους, εάν είναι αναγκαίο·
- ε) λαμβάνει, σε στενό συντονισμό με τη μονάδα ελέγχου αναχαίτισεων, όλα τα αναγκαία μέτρα για τη διασφάλιση της ασφάλειας του αναχαιτιζόμενου αεροσκάφους·
- στ) ενημερώνει τις μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας που εξυπηρετούν παρακείμενες περιοχές πληροφοριών πτήσης εάν φαίνεται ότι το αεροσκάφος έχει παρεκκλίνει από την πορεία του από τις εν λόγω παρακείμενες περιοχές πληροφοριών πτήσης.

1.5.2.2 Μόλις μια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας ενημερωθεί ότι ένα αεροσκάφος αναχαιτίζεται εκτός της περιοχής ευθύνης της, λαμβάνει από τα ακόλουθα μέτρα εκείνα που είναι κατάλληλα δεδομένων των περιστάσεων:

- α) ενημερώνει η μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας που εξυπηρετεί τον εναέριο χώρο όπου λαμβάνει χώρα η αναχαίτιση, παρέχοντας στην εν λόγω μονάδα διαθέσιμες πληροφορίες που θα συμβάλουν στην αναγνώριση του αεροσκάφους και ζητώντας από αυτήν να δράσει σύμφωνα με την παράγραφο 1.5.2.1·
- β) διαβιβάζει μηνύματα μεταξύ του αναχαιτιζόμενου αεροσκάφους και της κατάλληλης μονάδας υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, τη μονάδα ελέγχου αναχαίτισεων ή το αναχαιτίζον αεροσκάφος.

Κεφάλαιο 2 — Υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας

2.1 Εφαρμογή

2.1.1 Υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας παρέχεται:

- α) σε όλες τις πτήσεις με όργανα στις κατηγορίες εναέριου χώρου Α, Β, Γ, Δ και Ε·
- β) σε όλες τις πτήσεις εξ όψεως στις κατηγορίες εναέριου χώρου Β, Γ και Δ·
- γ) σε όλες τις ειδικές πτήσεις εξ όψεως·
- δ) σε όλη την κυκλοφορία αεροδρομίου σε ελεγχόμενα αεροδρόμια.

2.2 Παροχή υπηρεσίας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας

2.2.1 Προκειμένου να παρέχει υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, μια μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας:

- α) λαμβάνει πληροφορίες σχετικά με τη σκοπούμενη κίνηση κάθε αεροσκάφους, ή παραλλαγές αυτής, καθώς και ενημερωμένες πληροφορίες σχετικά με την πραγματική πρόοδο κάθε αεροσκάφους·
- β) προσδιορίζει με βάση τις ληφθείσες πληροφορίες τις σχετικές θέσεις των γνωστών αεροσκαφών μεταξύ τους·
- γ) εκδίδει άδειες και πληροφορίες για την πρόληψη της σύγκρουσης μεταξύ των αεροσκαφών που έχει στον έλεγχο της και την επιτάχυνση και διατήρηση τακτικής ροής κυκλοφορίας·
- δ) συντονίζει τις άδειες, εάν είναι αναγκαίο, με άλλες μονάδες:
 - 1) οποτεδήποτε ένα αεροσκάφος μπορεί σε αντίθετη περίπτωση να έρθει σε σύγκρουση με την κυκλοφορία που τελεί υπό τον έλεγχο αυτών των άλλων μονάδων·
 - 2) πριν από τη μεταβίβαση του ελέγχου ενός αεροσκάφους στις εν λόγω άλλες μονάδες.

2.2.2 Στις άδειες που εκδίδονται από τις μονάδες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας παρέχεται διαχωρισμός:

- α) μεταξύ όλων των πτήσεων στις κατηγορίες εναέριου χώρου Α και Β·
- β) μεταξύ όλων των πτήσεων με όργανα στις κατηγορίες εναέριου χώρου Γ, Δ και Ε·
- γ) μεταξύ των πτήσεων με όργανα και των πτήσεων εξ όψεως στην κατηγορία εναέριου χώρου Γ·
- δ) μεταξύ πτήσεων με όργανα και ειδικών πτήσεων εξ όψεως·
- ε) μεταξύ ειδικών πτήσεων εξ όψεως εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά από την αρμόδια αρχή·

εκτός της περίπτωσης όπου, εάν ζητηθεί από το χειριστή ενός αεροσκάφους και συμφωνηθεί από το χειριστή του άλλου αεροσκάφους και εάν ορίζεται από την αρμόδια αρχή για τις περιπτώσεις του στοιχείου β) ανωτέρω στις κατηγορίες εναέριου χώρου Δ και Ε, μπορεί να δοθεί άδεια σε μια πτήση εφόσον διατηρεί το δικό της διαχωρισμό για συγκεκριμένο τμήμα της πτήσης κάτω των 3 050 m (10 000 ft) κατά την άνοδο ή την κάθοδο, την ημέρα σε μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως.

2.2.3 Πλην των περιπτώσεων όπου μπορεί να εφαρμοστεί μείωση των ελάχιστων διαχωρισμού σε εγγύτητα αεροδρομίων, διαχωρισμός από μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας λαμβάνεται για τουλάχιστον ένα από τα ακόλουθα:

- α) κάθετο διαχωρισμό που λαμβάνεται μέσω της ανάθεσης διαφορετικών επιπέδων επιλεγμένων από τον πίνακα επιπέδων πλεύσης στο προσάρτημα 2 του παραρτήματος του παρόντος κανονισμού, αλλά ο συσχετισμός επιπέδων με το ίχνος όπως εκεί ορίζεται δεν ισχύει όταν ορίζεται διαφορετικά σε κατάλληλες εκδόσεις αεροναυτικών πληροφοριών ή σε άδειες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Το ελάχιστο κάθετου διαχωρισμού είναι ονομαστικό 300 m (1 000 ft) έως και επίπεδο πτήσης 410 και ονομαστικό 600 m (2 000 ft) επάνω από αυτό το επίπεδο;
- β) οριζόντιο διαχωρισμό που λαμβάνεται παρέχοντας:
 - 1) διαμήκη διαχωρισμό, διατηρώντας ένα διάστημα μεταξύ αεροσκαφών που πετούν στα ίδια, συγκλίνοντα ή υπήνεμα ίχνη, εκφραζόμενο σε χρόνο ή απόσταση· ή
 - 2) πλευρικό διαχωρισμό, διατηρώντας αεροσκάφη σε διαφορετικές πορείες ή σε διαφορετικές γεωγραφικές περιοχές.

2.3 Ελάχιστα διαχωρισμού

- 2.3.1 Η επιλογή των ελάχιστων διαχωρισμού προς εφαρμογή εντός συγκεκριμένου τμήματος εναέριου χώρου πραγματοποιείται από το φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας που είναι υπεύθυνος για την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και εγκρίνεται από τη σχετική αρμόδια αρχή.
- 2.3.2 Για κυκλοφορία που θα περάσει από έναν εναέριο χώρο σε γειτονικό εναέριο χώρο και για πορείες εγγύτερες στο κοινό όριο των γειτονικών εναέριων χώρων από τα ελάχιστα διαχωρισμού που ισχύουν για τις δεδομένες περιστάσεις, η επιλογή των ελάχιστων διαχωρισμού πραγματοποιείται σε διαβούλευση μεταξύ των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας που είναι υπεύθυνοι για την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας σε γειτονικό εναέριο χώρο.
- 2.3.3 Λεπτομέρειες των επιλεγμένων ελάχιστων διαχωρισμού και των περιοχών εφαρμογής τους γνωστοποιούνται:
- α) στις σχετικές μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και
 - β) σε χειριστές και φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών μέσω εκδόσεων αεροναυτικών υπηρεσιών, όπου ο διαχωρισμός βασίζεται στη χρήση από τα αεροσκάφη συγκεκριμένων βοηθημάτων αεροναυτιλίας ή συγκεκριμένων τεχνικών αεροναυτιλίας.

2.4 Άδειες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας

- 2.4.1 Οι άδειες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας βασίζονται μόνο στις απαιτήσεις για την παροχή υπηρεσίας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.
- 2.4.2 Περιεχόμενα των αδειών
- 2.4.2.1 Στις άδειες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας αναφέρονται:
- α) η ταυτότητα του αεροσκάφους όπως παρουσιάζεται στο σχέδιο πτήσης·
 - β) το όριο της άδειας·
 - γ) πορεία πτήσης·
 - δ) το (τα) επίπεδο(-α) πτήσης για ολόκληρη την πορεία ή μέρος της και αλλαγές των επιπέδων, εάν απαιτούνται·
 - ε) κάθε αναγκαία οδηγία ή πληροφορία σχετικά με άλλα θέματα όπως οι ελιγμοί προσέγγισης ή αναχώρησης, οι επικοινωνίες και ο χρόνος λήξης της άδειας.
- 2.4.3 Άδειες για διηχητική πτήση
- 2.4.3.1 Η άδεια ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας που σχετίζεται με τη διηχητική φάση επιτάχυνσης υπερηχητικής πτήσης επεκτείνεται τουλάχιστον έως το τέλος της συγκεκριμένης φάσης.
- 2.4.3.2 Στην άδεια ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας που σχετίζεται με την επιβράδυνση και κάθοδο ενός αεροσκάφους από υπερηχητική πλεύση σε υποηχητική πτήση επιχειρείται πρόνοια για απρόσκοπτη κάθοδο κατά τη διηχητική φάση.
- 2.4.4 Επανάληψη για επιβεβαίωση ορθής λήψης αδειών και πληροφοριών σχετικών με την ασφάλεια
- 2.4.4.1 Το πλήρωμα πτήσης επαναλαμβάνει στον ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας, για επιβεβαίωση ορθής λήψης, τμήματα σχετικά με την ασφάλεια των αδειών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και οδηγίες που μεταδίδονται φωνητικά. Για τα ακόλουθα στοιχεία πραγματοποιείται πάντα επανάληψη για επιβεβαίωση ορθής λήψης:
- α) άδειες πορείας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας·
 - β) άδειες και οδηγίες για την είσοδο σε κάθε διάδρομο, την προσγείωση σε αυτόν, την απογείωση από αυτόν, την μη παρείσφρηση σε αυτόν, τη διάσχισή του, την τροχοδρόμηση σε αυτόν και την τροχοδρόμηση σε αυτόν με φορά αντίθετη των προσαπογειώσεων· και

- γ) χρησιμοποιούμενος διάδρομος, ρυθμίσεις υψόμετρου, κωδικοί δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης, πρόσφατα καθορισμένοι δίαυλοι επικοινωνίας, οδηγίες επιπέδου, οδηγίες πορείας και ταχύτητας· και
 - δ) επίπεδα μετάβασης, αν εκδίδονται από τον ελεγκτή ή περιέχονται στις εκπομπές του αυτόματου συστήματος πληροφοριών τερματικού.
- 2.4.4.1.1 Άλλες άδειες ή οδηγίες, συμπεριλαμβανομένων αδειών υπό όρους και οδηγιών τροχοδρόμησης, επαναλαμβάνονται για επιβεβαίωση ορθής λήψης ή επιβεβαιώνεται η λήψη τους κατά τρόπο ώστε να είναι σαφές ότι κατανοήθηκαν και θα τηρηθούν.
- 2.4.4.1.2 Ο ελεγκτής ακούει την επανάληψη για επιβεβαίωση ορθής λήψης για να εξακριβώσει ότι το πλήρωμα πτήσης επιβεβαίωσε ορθά τη λήψη της άδειας ή της οδηγίας και λαμβάνει αμέσως μέτρα για τη διόρθωση τυχόν διαφορών που αποκαλύπτονται από την επανάληψη για επιβεβαίωση ορθής λήψης.
- 2.4.4.2 Η φωνητική επανάληψη για επιβεβαίωση ορθής λήψης μηνυμάτων επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων ελεγκτή-χειριστή δεν είναι απαραίτητη εκτός εάν το ορίζει ο φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας.
- 2.4.5 Συντονισμός αδειών
- 2.4.5.1 Πραγματοποιείται συντονισμός μιας άδειας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας μεταξύ μονάδων ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας για την κάλυψη ολόκληρης της διαδρομής ενός αεροσκάφους ή συγκεκριμένου τμήματος αυτής, όπως περιγράφεται στις παραγράφους 2.4.5.1.1 έως 2.4.5.4.
- 2.4.5.1.1 Χορηγείται άδεια σε αεροσκάφος για ολόκληρη τη διαδρομή προς το αεροδρόμιο της πρώτης σκοπούμενης προσγείωσης:
- α) όταν πριν την αναχώρηση είναι δυνατός ο συντονισμός της άδειας μεταξύ όλων των μονάδων υπό τον έλεγχο των οποίων θα βρεθεί το αεροσκάφος· ή
 - β) όταν υπάρχει εύλογη διασφάλιση ότι θα υπάρξει προηγούμενος συντονισμός μεταξύ των μονάδων υπό τον έλεγχο των οποίων θα περάσει στη συνέχεια το αεροσκάφος.
- 2.4.5.2 Όταν δεν έχει επιτευχθεί συντονισμός σύμφωνα με την παράγραφο 2.4.5.1.1 ή δεν αναμένεται, το αεροσκάφος λαμβάνει άδεια μόνο έως το σημείο όπου είναι εύλογα διασφαλισμένος ο συντονισμός. Πριν την άφιξή του σε αυτό το σημείο ή όταν βρίσκεται σε αυτό το σημείο, το αεροσκάφος λαμβάνει περαιτέρω άδεια, ενώ εκδίδονται οδηγίες κράτησης κατά περίπτωση.
- 2.4.5.2.1 Όταν δοθεί οδηγία από τη μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, το αεροσκάφος επικοινωνεί με μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας συνέχειας προκειμένου να λάβει άδεια συνέχειας πριν από το σημείο μεταβίβασης ελέγχου.
- 2.4.5.2.1.1 Τα αεροσκάφη διατηρούν την αναγκαία αμφίδρομη επικοινωνία με την τρέχουσα μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας ενώ λαμβάνουν άδεια συνέχειας.
- 2.4.5.2.1.2 Όταν εκδίδεται άδεια ως άδεια συνέχειας αυτή πρέπει να μπορεί να αναγνωριστεί σαφώς ως τέτοια από το χειριστή.
- 2.4.5.2.1.3 Εκτός εάν υπόκεινται σε συντονισμό, οι άδειες συνέχειας δεν επηρεάζουν τα αρχικά χαρακτηριστικά πτήσης του αεροσκάφους σε οποιονδήποτε εναέριο χώρο, εκτός εκείνων της μονάδας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας που είναι υπεύθυνη για τη χορήγηση της άδειας συνέχειας.
- 2.4.5.3 Όταν ένα αεροσκάφος σκοπεύει να αναχωρήσει από ένα αεροδρόμιο εντός περιοχής ελέγχου για να εισέλθει σε άλλη περιοχή ελέγχου εντός διαστήματος τριάντα λεπτών, ή εντός της χρονικής περιόδου που έχει συμφωνηθεί μεταξύ των σχετικών κέντρων ελέγχου περιοχής, ο συντονισμός με το επόμενο κέντρο ελέγχου περιοχής πραγματοποιείται πριν από την έκδοση της άδειας αναχώρησης.

2.4.5.4 Όταν ένα αεροσκάφος σκοπεύει να αναχωρήσει από μια περιοχή ελέγχου για πτήση εκτός ελεγχόμενου εναέριου χώρου, και στη συνέχεια θα εισέλθει ξανά στην ίδια ή άλλη περιοχή ελέγχου, μπορεί να εκδοθεί άδεια από το σημείο αναχώρησης προς το αεροδρόμιο της πρώτης σκοπούμενης προσγειώσης. Η εν λόγω άδεια ή οι αναθεωρήσεις της ισχύουν μόνο για τα τμήματα της πτήσης που πραγματοποιούνται εντός ελεγχόμενου εναέριου χώρου.

2.5 Έλεγχος προσώπων και οχημάτων σε αεροδρόμια

2.5.1 Η κυκλοφορία προσώπων ή οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των ρυμουλκούμενων αεροσκαφών, στην περιοχή ελιγμών ενός αεροδρομίου ελέγχεται από τον πύργο ελέγχου του αεροδρομίου, εάν είναι αναγκαίο, για την αποφυγή κινδύνων σε αυτά ή στα αεροσκάφη που προσγειώνονται, τροχοδρομούν ή απογειώνονται.

2.5.2 Υπό συνθήκες όπου ακολουθούνται διαδικασίες χαμηλής ορατότητας:

- α) τα πρόσωπα που εργάζονται και τα οχήματα που κινούνται στην περιοχή ελιγμών ενός αεροδρομίου περιορίζονται στο απαραίτητο ελάχιστο, και δίδεται ιδιαίτερη προσοχή στις απαιτήσεις για την προστασία ευαίσθητης(-ων) περιοχής(-ών) συστημάτων ενόργανης προσέγγισης (ILS)/συστημάτων προσέγγισης με μικροκύματα (MLS) όταν βρίσκονται σε εξέλιξη λειτουργίες οργάνων ακριβείας κατηγορίας II ή κατηγορίας III·
- β) σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 2.5.3, ο ελάχιστος διαχωρισμός μεταξύ οχημάτων και αεροσκαφών που τροχοδρομούν καθορίζεται από το φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και εγκρίνεται από την αρμόδια αρχή λαμβάνοντας υπόψη τα διαθέσιμα βοηθήματα·
- γ) όταν μικτές λειτουργίες οργάνων ακριβείας κατηγορίας II ή κατηγορίας III ILS και MLS εκτελούνται διαρκώς στον ίδιο διάδρομο, προστατεύονται οι πιο περιοριστικές κρίσιμες και ευαίσθητες περιοχές ILS ή MLS.

2.5.3 Στα οχήματα έκτακτης ανάγκης που σπεύδουν να συνδράμουν ένα αεροσκάφος που βρίσκεται σε κίνδυνο δίνεται προτεραιότητα έναντι οποιασδήποτε άλλης κυκλοφορίας κίνησης στο έδαφος.

2.5.4 Σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 2.5.3, τα οχήματα που βρίσκονται στην περιοχή ελιγμών πρέπει να συμμορφώνονται με τους εξής κανόνες:

- α) τα οχήματα και τα οχήματα που ρυμουλκούν αεροσκάφη δίνουν προτεραιότητα στα αεροσκάφη που προσγειώνονται, απογειώνονται ή τροχοδρομούν·
- β) τα οχήματα δίνουν προτεραιότητα σε άλλα οχήματα που ρυμουλκούν αεροσκάφη·
- γ) τα οχήματα δίνουν προτεραιότητα σε άλλα οχήματα σύμφωνα με τις οδηγίες της μονάδας υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας·
- δ) με την επιφύλαξη των διατάξεων των στοιχείων α), β) και γ), τα οχήματα και τα οχήματα που ρυμουλκούν αεροσκάφη συμμορφώνονται προς τις οδηγίες που εκδίδει ο πύργος ελέγχου του αεροδρομίου.

2.6 Ειδικές πτήσεις εξ όψεως σε ζώνες ελέγχου

2.6.1 Μπορεί να δοθεί εξουσιοδότηση για ειδικές πτήσεις εξ όψεως εντός ζώνης ελέγχου με βάση άδεια ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Εκτός εάν επιτρέπεται από την αρμόδια αρχή για ελικόπτερα σε ειδικές περιπτώσεις όπως είναι ιατρικές πτήσεις, αποστολές αναζήτησης και διάσωσης και πυρόσβεση, ισχύουν οι ακόλουθες επιπρόσθετες προϋποθέσεις:

- α) από το χειριστή:
 - ι) εκτός των νεφών και με ορατότητα της επιφάνειας·

- ii) ορατότητα πτήσης τουλάχιστον 1 500 m ή, για ελικόπτερα, τουλάχιστον 800 m·
 - iii) σε ταχύτητα 140 κόμβων ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα ή μικρότερης πρέπει να υπάρχει επαρκής δυνατότητα παρατήρησης της άλλης κυκλοφορίας και τυχόν εμποδίων εγκαίρως για την αποφυγή σύγκρουσης· και
- β) από τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας:
- i) μόνο κατά τη διάρκεια της ημέρας, εκτός εάν άλλως επιτρέπεται από την αρμόδια αρχή·
 - ii) ορατότητα εδάφους τουλάχιστον 1 500 m ή, για ελικόπτερα, τουλάχιστον 800 m·
 - iii) η οροφή δεν είναι κάτω των 180 m (600 ft).

Κεφάλαιο 3 — Υπηρεσία πληροφοριών πτήσης

3.1 Εφαρμογή

- 3.1.1 Η υπηρεσία πληροφοριών πτήσης παρέχεται από τις κατάλληλες μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας προς όλα τα αεροσκάφη τα οποία ενδέχεται να επηρεαστούν από τις πληροφορίες και τα οποία:
- α) λαμβάνουν υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας· ή
 - β) είναι άλλως γνωστά στις σχετικές μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.
- 3.1.2 Η λήψη υπηρεσίας πληροφοριών πτήσης δεν απαλλάσσει τον κυβερνήτη του αεροσκάφους από τυχόν ευθύνες και εκείνος λαμβάνει την οριστική απόφαση σχετικά με οποιαδήποτε προτεινόμενη αλλαγή του σχεδίου πτήσης.
- 3.1.3 Όταν οι μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας παρέχουν τόσο υπηρεσία πληροφοριών πτήσης όσο και υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, η παροχή της τελευταίας θα έχει προτεραιότητα έναντι της παροχής της υπηρεσίας πληροφοριών πτήσης όταν αυτό απαιτείται από την παροχή υπηρεσίας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

3.2 Πεδίο εφαρμογής της υπηρεσίας πληροφοριών πτήσης

- 3.2.1 Η υπηρεσία πληροφοριών πτήσης περιλαμβάνει την παροχή σχετικών:
- α) πληροφοριών SIGMET και εναέριας μετεωρολογικής ενημέρωσης·
 - β) πληροφοριών που αφορούν ηφαιστειακή δραστηριότητα προ της έκρηξης, ηφαιστειακές εκρήξεις και νέφη ηφαιστειακής τέφρας·
 - γ) πληροφοριών που αφορούν την απελευθέρωση στην ατμόσφαιρα ραδιενεργών υλικών ή τοξικών χημικών·
 - δ) πληροφοριών που αφορούν αλλαγές στη διαθεσιμότητα των υπηρεσιών αεροναυτικής ραδιοπλοήγησης·
 - ε) πληροφοριών που αφορούν αλλαγές στην κατάσταση αεροδρομίων και σχετικών εγκαταστάσεων, συμπεριλαμβανομένων πληροφοριών σχετικά με την κατάσταση των περιοχών κίνησης του αεροδρομίου όταν αυτές επηρεάζονται από χιόνι, πάγο, ή μεγάλο βάθος νερού·
- στ) πληροφοριών που αφορούν μη επανδρωμένα ελεύθερα αερόστατα· και κάθε άλλης πληροφορίας που πιθανώς να επηρεάζει την ασφάλεια.

- 3.2.2 Η υπηρεσία πληροφοριών πτήσης που παρέχεται σε πτήσεις, επιπλέον των αναφερόμενων στην παράγραφο 3.2.1, περιλαμβάνει την παροχή πληροφοριών σχετικά με:
- α) τις καιρικές συνθήκες που αναφέρονται στα δελτία ή τις προγνώσεις καιρού για τα αεροδρόμια αναχώρησης, προορισμού και εναλλαγής·
 - β) κινδύνους σύγκρουσης, για αεροσκάφη που πετούν στις κατηγορίες εναέριου χώρου Γ, Δ, Ε, ΣΤ και Ζ·
 - γ) για πτήσεις επάνω από περιοχές νερού, στο βαθμό που είναι εφικτό και όταν ζητηθεί από τον χειριστή, κάθε διαθέσιμη πληροφορία όπως είναι το σήμα κλήσης ασυρμάτου, η θέση, το πραγματικό ίχνος, η ταχύτητα κ.λπ. πλοίων επιφανείας στην περιοχή.
- 3.2.3 Η υπηρεσία πληροφοριών πτήσης που παρέχεται σε πτήσεις εξ όψεως περιλαμβάνει, επιπλέον των αναφερόμενων στην παράγραφο 3.2.1, την παροχή διαθέσιμων πληροφοριών σχετικά με τις συνθήκες κυκλοφορίας και τις καιρικές συνθήκες στη διαδρομή της πτήσης που ενδέχεται να καταστήσουν την πτήση εξ όψεως ανέφικτη.

3.3 Αυτόματη υπηρεσία πληροφοριών τερματικού (ATIS)

- 3.3.1 Χρήση των μηνυμάτων του ATIS σε μεταδόσεις κατευθυνόμενου αιτήματος/απάντησης
- 3.3.1.1 Όταν ζητηθεί από χειριστή, το (τα) κατάλληλο(-α) μήνυμα (μηνύματα) μεταδίδεται(-ονται) από την κατάλληλη μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.
- 3.3.1.2 Όταν παρέχεται φωνητική ATIS ή/και D-ATIS:
- α) τα αεροσκάφη επιβεβαιώνουν τη λήψη των πληροφοριών κατά την εδραίωση επικοινωνίας με τη μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας που παρέχει υπηρεσία ελέγχου προσέγγισης, τον πύργο ελέγχου του αεροδρομίου ή την υπηρεσία πληροφοριών πτήσης αεροδρομίου (AFIS), ανάλογα με την περίπτωση· και
 - β) όταν απαντά σε αεροσκάφος που επιβεβαιώνει τη λήψη μηνύματος ATIS ή, στην περίπτωση αφικνούμενου αεροσκάφους, κατά τη χρονική στιγμή που ορίζει η αρμόδια αρχή, η κατάλληλη μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας παρέχει στο αεροσκάφος την τρέχουσα ρύθμιση υψόμετρου.
- 3.3.1.3 Οι πληροφορίες που περιλαμβάνονται σε μια ενημερωμένη ATIS, τη λήψη των οποίων έχει επιβεβαιώσει το σχετικό αεροσκάφος, δεν χρειάζεται να περιλαμβάνονται σε κατευθυνόμενη μετάδοση προς το αεροσκάφος, πλην της ρύθμισης του υψόμετρου, η οποία παρέχεται σύμφωνα με την παράγραφο 3.3.1.2.
- 3.3.1.4 Αν ένα αεροσκάφος επιβεβαιώσει τη λήψη ATIS που δεν είναι πλέον ενημερωμένη, μεταδίδεται στο αεροσκάφος χωρίς καθυστέρηση κάθε στοιχείο των πληροφοριών που χρειάζεται ενημέρωση.
- 3.3.2 ATIS για αφικνούμενα και αναχωρούντα αεροσκάφη
- 3.3.2.1 Τα μηνύματα ATIS που περιέχουν τόσο πληροφορίες άφιξης όσο και πληροφορίες αναχώρησης πρέπει να περιέχουν τα ακόλουθα στοιχεία πληροφοριών με τη σειρά που αυτά παρατίθενται:
- α) ονομασία αεροδρομίου·
 - β) ενδείκτης άφιξης ή/και αναχώρησης·
 - γ) τύπος σύμβασης, εάν η επικοινωνία πραγματοποιείται μέσω D-ATIS·
 - δ) αναγνωριστικό·
 - ε) ώρα παρατήρησης, κατά περίπτωση·
 - στ) τύπος προσέγγισης (προσεγγίσεων) που αναμένονται·

- ζ) χρησιμοποιούμενος(-οι) διάδρομος(-οι)· κατάσταση συστήματος ανάσχεσης, εάν υπάρχει, που αποτελεί πιθανό κίνδυνο·
- η) σημαντικές συνθήκες της επιφάνειας του διαδρόμου και, κατά περίπτωση, δράση πέδησης·
- θ) καθυστέρηση κράτησης, κατά περίπτωση·
- ι) επίπεδο μετάβασης, κατά περίπτωση·
- ια) άλλες βασικές επιχειρησιακές πληροφορίες·
- ιβ) κατεύθυνση και ταχύτητα ανέμου επιφάνειας, συμπεριλαμβανομένων σημαντικών διακυμάνσεων και, αν είναι διαθέσιμοι αισθητήρες ανέμου επιφάνειας που σχετίζονται συγκεκριμένα με τα χρησιμοποιούμενα τμήματα του (των) διαδρόμου(-ων) και τις πληροφορίες που απαιτούν οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, ένδειξη του διαδρόμου και του τμήματος του διαδρόμου που αφορούν οι πληροφορίες·
- ιγ) ορατότητα και, κατά περίπτωση, οριζόντια ορατότητα επί του διαδρόμου· ⁽³⁾
- ιδ) τρέχοντα καιρικά φαινόμενα· (*)
- ιε) νέφος κάτω των 1 500 m (5 000 ft) ή κάτω από το υψηλότερο ελάχιστο απόλυτο ύψος τομέα, όποιο από τα δύο είναι μεγαλύτερο· σωρειτομελανίας· εάν ο ουρανός είναι σκοτεινός, κάθετη ορατότητα όταν είναι διαθέσιμη· (*)
- ιστ) θερμοκρασία αέρα·
- ιζ) θερμοκρασία σημείου δρόσου·
- ιη) ρύθμιση (ρυθμίσεις) υψόμετρου·
- ιθ) κάθε διαθέσιμη πληροφορία για σημαντικά μετεωρολογικά φαινόμενα στις περιοχές προσέγγισης και ανόδου, συμπεριλαμβανομένης της διάτμησης ανέμου, και πληροφορίες σχετικά με πρόσφατα καιρικά φαινόμενα επιχειρησιακής σπουδαιότητας·
- κ) πρόγνωση τάσεων, όταν είναι διαθέσιμη· και
- κα) ειδικές οδηγίες ATIS.

3.3.3 ATIS για αφικνούμενα αεροσκάφη

3.3.3.1 Τα μηνύματα ATIS που περιέχουν μόνο πληροφορίες άφιξης πρέπει να περιέχουν τα ακόλουθα στοιχεία πληροφοριών με τη σειρά που αυτά παρατίθενται:

- α) ονομασία αεροδρομίου·
- β) ενδείκτης άφιξης·
- γ) τύπος σύμβασης, εάν η επικοινωνία πραγματοποιείται μέσω D-ATIS·
- δ) κωδικός αναγνώρισης·
- ε) ώρα παρατήρησης, κατά περίπτωση·
- στ) τύπος προσέγγισης (προσεγγίσεων) που αναμένονται·
- ζ) κύριος(-οι) διάδρομος(-οι) προσγείωσης· κατάσταση συστήματος ανάσχεσης, εάν υπάρχει, που αποτελεί πιθανό κίνδυνο·
- η) σημαντικές συνθήκες της επιφάνειας του διαδρόμου και, κατά περίπτωση, δράση πέδησης·

³ *)Αυτά τα στοιχεία αντικαθίστανται από τον όρο «CAVOK» όταν κατά τη στιγμή της παρατήρησης εμφανίζονται παράλληλα οι ακόλουθες συνθήκες: α) ορατότητα, 10 km ή άνω, και δεν αναφέρεται η χαμηλότερη ορατότητα· β) δεν υπάρχουν νέφη επιχειρησιακής σπουδαιότητας· και γ) δεν υπάρχουν καιρικά φαινόμενα σημαντικά για την αεροπορία.

- θ) καθυστέρηση κράτησης, κατά περίπτωση·
- ι) επίπεδο μετάβασης, κατά περίπτωση·
- ια) άλλες βασικές επιχειρησιακές πληροφορίες·
- ιβ) κατεύθυνση και ταχύτητα ανέμου επιφάνειας, συμπεριλαμβανομένων σημαντικών διακυμάνσεων και, αν είναι διαθέσιμοι αισθητήρες ανέμου επιφάνειας που σχετίζονται συγκεκριμένα με τα χρησιμοποιούμενα τμήματα του (των) διαδρόμου(-ων) και τις πληροφορίες που απαιτούν οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, ένδειξη του διαδρόμου και του τμήματος του διαδρόμου που αφορούν οι πληροφορίες·
- ιγ) ορατότητα και, κατά περίπτωση, οριζόντια ορατότητα επί του διαδρόμου· (*)
- ιδ) τρέχοντα καιρικά φαινόμενα· ⁽⁴⁾
- ιε) νέφος κάτω των 1 500 m (5 000 ft) ή κάτω από το υψηλότερο ελάχιστο απόλυτο ύψος τομέα, όποιο από τα δύο είναι μεγαλύτερο· σωρειτομελανίας· εάν ο ουρανός είναι σκοτεινός, κάθετη ορατότητα όταν είναι διαθέσιμη· (*)
- ιστ) θερμοκρασία αέρα·
- ιζ) θερμοκρασία σημείου δρόσου·
- ιη) ρύθμιση (ρυθμίσεις) υψόμετρου·
- ιθ) κάθε διαθέσιμη πληροφορία για σημαντικά μετεωρολογικά φαινόμενα στην περιοχή προσέγγισης, συμπεριλαμβανομένης της διάτμησης ανέμου, και πληροφορίες σχετικά με πρόσφατα καιρικά φαινόμενα επιχειρησιακής σπουδαιότητας·
- κ) πρόγνωση τάσεων, όταν είναι διαθέσιμη· και
- κα) ειδικές οδηγίες ATIS.

3.3.4 ATIS για αναχωρούντα αεροσκάφη

3.3.4.1 Τα μηνύματα ATIS που περιέχουν μόνο πληροφορίες αναχώρησης πρέπει να περιέχουν τα ακόλουθα στοιχεία πληροφοριών με τη σειρά που αυτά παρατίθενται:

- α) ονομασία αεροδρομίου·
- β) ενδείκτης αναχώρησης·
- γ) τύπος σύμβασης, εάν η επικοινωνία πραγματοποιείται μέσω D-ATIS·
- δ) κωδικός αναγνώρισης·
- ε) ώρα παρατήρησης, κατά περίπτωση·
- στ) διάδρομος(-οι) που θα χρησιμοποιηθεί(-ούν) για την απογείωση· κατάσταση συστήματος ανάσχεσης, εάν υπάρχει, που αποτελεί πιθανό κίνδυνο·
- ζ) σημαντικές συνθήκες της επιφάνειας του (των) διαδρόμου(-ων) που θα χρησιμοποιηθεί(-ούν) για απογείωση και, κατά περίπτωση, δράση πέδησης·
- η) καθυστέρηση αναχώρησης, κατά περίπτωση·
- θ) επίπεδο μετάβασης, κατά περίπτωση·
- ι) άλλες βασικές επιχειρησιακές πληροφορίες·

⁴ *)Αυτά τα στοιχεία αντικαθίστανται από τον όρο «CAVOK» όταν κατά τη στιγμή της παρατήρησης εμφανίζονται παράλληλα οι ακόλουθες συνθήκες: α) ορατότητα, 10 km ή άνω, και δεν αναφέρεται η χαμηλότερη ορατότητα· β) δεν υπάρχουν νέφη επιχειρησιακής σπουδαιότητας· και γ) δεν υπάρχουν καιρικά φαινόμενα σημαντικά για την αεροπορία.

- ια) κατεύθυνση και ταχύτητα ανέμου επιφάνειας, συμπεριλαμβανομένων σημαντικών διακυμάνσεων και, αν είναι διαθέσιμοι αισθητήρες ανέμου επιφάνειας που σχετίζονται συγκεκριμένα με τα χρησιμοποιούμενα τμήματα του (των) διαδρόμου(-ων) και τις πληροφορίες που απαιτούν οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, ένδειξη του διαδρόμου και του τμήματος του διαδρόμου που αφορούν οι πληροφορίες·
- ιβ) ορατότητα και, κατά περίπτωση, οριζόντια ορατότητα επί του διαδρόμου· (*)
- ιγ) τρέχοντα καιρικά φαινόμενα· (5)
- ιδ) νέφος κάτω των 1 500 m (5 000 ft) ή κάτω από το υψηλότερο ελάχιστο απόλυτο ύψος τομέα, όποιο από τα δύο είναι μεγαλύτερο· σωρειτομελανίας· εάν ο ουρανός είναι σκοτεινός, κάθετη ορατότητα όταν είναι διαθέσιμη· (*)
- ιε) θερμοκρασία αέρα·
- ιστ) θερμοκρασία σημείου δρόσου·
- ιζ) ρύθμιση (ρυθμίσεις) υψόμετρου·
- ιη) κάθε διαθέσιμη πληροφορία για σημαντικά μετεωρολογικά φαινόμενα στην περιοχή ανόδου, συμπεριλαμβανομένης της διάτμησης ανέμου·
- ιθ) πρόγνωση τάσεων, όταν είναι διαθέσιμη· και
- κ) ειδικές οδηγίες ATIS.

Κεφάλαιο 4 — Υπηρεσία συναγερμού

4.1 Εφαρμογή

4.1.1 Η υπηρεσία συναγερμού παρέχεται από τις μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας:

- α) για όλα τα αεροσκάφη στα οποία παρέχεται υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας·
- β) στο βαθμό του εφικτού, σε όλα τα άλλα αεροσκάφη που έχουν υποβάλει σχέδιο πτήσης ή άλλως είναι γνωστά στις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας· και
- γ) σε κάθε αεροσκάφος που είναι γνωστό ή πιστεύεται ότι υφίσταται έκνομες ενέργειες.

4.2 Πληροφορίες προς αεροσκάφος που πετά κοντά σε αεροσκάφος που βρίσκεται σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης

4.2.1 Όταν μια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας διαπιστώσει ότι ένα αεροσκάφος βρίσκεται σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης, εκτός ως προβλέπεται στην παράγραφο 4.2.2, τα άλλα αεροσκάφη που είναι γνωστό ότι βρίσκονται κοντά στο σχετικό αεροσκάφος ενημερώνονται το συντομότερο δυνατόν για τη φύση της έκτακτης ανάγκης.

4.2.2 Όταν μια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας γνωρίζει ή πιστεύει ότι ένα αεροσκάφος υφίσταται έκνομες ενέργειες, δεν γίνεται καμία αναφορά στη φύση της έκτακτης ανάγκης στις επικοινωνίες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας αέρα-εδάφους, εκτός εάν έχει προηγηθεί αναφορά σε αυτήν στις επικοινωνίες από το σχετικό αεροσκάφος και είναι βέβαιο ότι η εν λόγω αναφορά δεν θα επιδεινώσει την κατάσταση.

⁵ *)Αυτά τα στοιχεία αντικαθίστανται από τον όρο «CAVOK» όταν κατά τη στιγμή της παρατήρησης εμφανίζονται παράλληλα οι ακόλουθες συνθήκες: α) ορατότητα, 10 km ή άνω, και δεν αναφέρεται η χαμηλότερη ορατότητα· β) δεν υπάρχουν νέφη επιχειρησιακής σπουδαιότητας· και γ) δεν υπάρχουν καιρικά φαινόμενα σημαντικά για την αεροπορία.

Κεφάλαιο 5 — Υπηρεσίες σχετικές με τη μετεωρολογία — Παρατηρήσεις από αεροσκάφος και αναφορές μέσω φωνητικών επικοινωνιών

5.1 Τύποι παρατηρήσεων από αεροσκάφος

5.1.1 Οι ακόλουθες παρατηρήσεις από αεροσκάφος πραγματοποιούνται κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε φάσης της πτήσης:

- α) ειδικές παρατηρήσεις από αεροσκάφος· και
- β) άλλες έκτακτες παρατηρήσεις από αεροσκάφος.

5.2 Ειδικές παρατηρήσεις από αεροσκάφος

5.2.1 Ειδικές παρατηρήσεις πραγματοποιούνται και αναφέρονται από όλα τα αεροσκάφη οποτεδήποτε απαντώνται ή παρατηρούνται οι ακόλουθες συνθήκες:

- α) μέτριες ή έντονες αναταράξεις· ή
- β) μέτριος ή έντονος παγετός· ή
- γ) έντονα τεράστιο κύμα· ή
- δ) καταγίδες, χωρίς χάλαζα, που είναι σκοτεινές, ενσωματωμένες, εκτεταμένες ή σε μέτωπα λαίλαπας· ή
- ε) καταγίδες, με χάλαζα, που είναι σκοτεινές, ενσωματωμένες, εκτεταμένες ή σε μέτωπα λαίλαπας· ή
- στ) σφοδρή καταγίδα σκόνης ή σφοδρή αμμοθύελλα· ή
- ζ) νέφος ηφαιστειακής τέφρας· ή
- η) ηφαιστειακή δραστηριότητα προ της έκρηξης ή ηφαιστειακή έκρηξη.

5.2.2 Οι αρμόδιες αρχές ορίζουν, κατά περίπτωση, τις άλλες συνθήκες που αναφέρονται από όλα τα αεροσκάφη όταν απαντώνται ή παρατηρούνται.

5.3 Άλλες έκτακτες παρατηρήσεις από αεροσκάφος

5.3.1 Όταν απαντώνται άλλες μετεωρολογικές συνθήκες, οι οποίες δεν αναφέρονται στην παράγραφο 5.2.1, π.χ. διάτμηση ανέμου, και οι οποίες κατά την άποψη του κυβερνήτη ενδέχεται να έχουν επιπτώσεις στην ασφάλεια ή να επηρεάσουν σημαντικά την αποτελεσματικότητα πτητικών λειτουργιών άλλων αεροσκαφών, ο κυβερνήτης ενημερώνει το συντομότερο δυνατόν την κατάλληλη μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

5.4 Αναφορά παρατηρήσεων από αεροσκάφος μέσω φωνητικής επικοινωνίας

5.4.1 Οι παρατηρήσεις από αεροσκάφος αναφέρονται κατά τη διάρκεια της πτήσης τη στιγμή που πραγματοποιούνται ή το συντομότερο δυνατόν μετά από αυτή τη στιγμή.

5.4.2 Οι παρατηρήσεις από αεροσκάφος αναφέρονται ως αναφορές πτήσης και συμμορφώνονται προς τις τεχνικές προδιαγραφές του προσαρτήματος 5.

5.5 Ανταλλαγή αναφορών πτήσης

5.5.1 Οι μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας μεταδίδουν, το συντομότερο δυνατόν, ειδικές και έκτακτες αναφορές πτήσης προς:

- α) άλλα σχετικά αεροσκάφη·

β) το σχετικό κέντρο μετεωρολογικής επαγρύπνησης (MWO)· και

γ) άλλες σχετικές μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

5.5.2 Η μετάδοση αναφορών σε αεροσκάφη επαναλαμβάνεται με συχνότητα και διαρκώς για τη χρονική περίοδο που ορίζει η σχετική μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

**ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 4 — ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΕΝΑΕΡΙΟΥ ΧΩΡΟΥ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ — ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ
ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΠΤΗΣΗΣ**

(Μέρος Β κεφάλαιο 1 παράγραφος 1.2.1)

<i>Κατηγορία</i>	<i>Τύπος πτήσης</i>	<i>Παρεχόμενος διαχωρισμός</i>	<i>Παρεχόμενη υπηρεσία</i>	<i>Περιορισμός ταχύτητας (*)</i>	<i>Απαίτηση ικανότητας ραδιοεπικοινωνίας</i>	<i>Απαιτείται διαρκής αμφίδρομη φωνητική επικοινωνία αέρα-εδάφους</i>	<i>Σύμφωνα με άδεια ελέγχου κυκλοφορίας</i>
A	Μόνο πτήσεις με όργανα	Όλα αεροσκάφη	Υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας	Δεν εφαρμόζεται	Ναι	Ναι	Ναι
B	Πτήσεις με όργανα	Όλα αεροσκάφη	Υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας	Δεν εφαρμόζεται	Ναι	Ναι	Ναι
	Πτήσεις εξ όψεως	Όλα αεροσκάφη	Υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας	Δεν εφαρμόζεται	Ναι	Ναι	Ναι
Γ	Πτήσεις με όργανα	Πτήσεων με όργανα από με Πτήσεων με όργανα από πτήσεις εξ όψεως	Υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας	Δεν εφαρμόζεται	Ναι	Ναι	Ναι

Κατηγορία	Τύπος πτήσης	Παρεχόμενος διαχωρισμός	Παρεχόμενη υπηρεσία	Περιορισμός ταχύτητας (*)	Απαίτηση ικανότητας ραδιοεπικοινωνίας	Απαιτείται διαρκής αμφίδρομη φωνητική επικοινωνία αέρα-εδάφους	Σύμφωνα με άδεια ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας
	Πτήσεις εξ όψεως	Πτήσεων εξ όψεως πτήσεις με όργανα	1) Υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας για διαχωρισμό από πτήσεις με όργανα· 2) Πληροφορίες κυκλοφορίας πτήσεων εξ όψεως/πτήσεων εξ όψεως (και συμβουλή αποφυγής κυκλοφορίας, εάν ζητηθεί)	250 κόμβοι ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα κάτω των 3 050 m (10 000 ft) πάνω από το μέσο επίπεδο της θάλασσας	Ναι	Ναι	Ναι
Δ	Πτήσεις με όργανα	Πτήσεων με όργανα πτήσεις με όργανα	Υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, πληροφορίες κυκλοφορίας για πτήσεις εξ όψεως (και συμβουλή αποφυγής κυκλοφορίας, εάν ζητηθεί)	250 κόμβοι ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα κάτω των 3 050 m (10 000 ft) πάνω από το μέσο επίπεδο της θάλασσας	Ναι	Ναι	Ναι
	Πτήσεις εξ όψεως	Κανένας	Πληροφορίες κυκλοφορίας πτήσεων με όργανα/πτήσεων με όργανα και πτήσεων εξ όψεως/πτήσεων εξ όψεως (και συμβουλή αποφυγής κυκλοφορίας, εάν ζητηθεί)	250 κόμβοι ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα κάτω των 3 050 m (10 000 ft) πάνω από το μέσο επίπεδο της θάλασσας	Ναι	Ναι	Ναι

<i>Κατηγορία</i>	<i>Τύπος πτήσης</i>	<i>Παρεχόμενος διαχωρισμός</i>	<i>Παρεχόμενη υπηρεσία</i>	<i>Περιορισμός ταχύτητας (*)</i>	<i>Απαιτήση ικανότητας ραδιοεπικοινωνίας</i>	<i>Απαιτείται διαρκής αμφίδρομη φωνητική επικοινωνία αέρα-εδάφους</i>	<i>Σύμφωνα με άδεια ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας</i>
E	Πτήσεις με όργανα	Πτήσεων με από με όργανα	Υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και, στο βαθμό του δυνατού, πληροφορίες κυκλοφορίας για πτήσεις εξ όψεως	250 κόμβοι ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα κάτω των 3 050 m (10 000 ft) πάνω από το μέσο επίπεδο της θάλασσας	Ναι	Ναι	Ναι
	Πτήσεις εξ όψεως	Κανένας	Πληροφορίες για την κυκλοφορία, στο βαθμό του δυνατού.	250 κόμβοι ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα κάτω των 3 050 m (10 000 ft) πάνω από το μέσο επίπεδο της θάλασσας	Όχι (**)	Όχι (**)	Όχι
ΣΤ	Πτήσεις με όργανα	Πτήσεων με από με όργανα, στο βαθμό του δυνατού	Υπηρεσία συμβουλών για την εναέρια κυκλοφορία, υπηρεσία πληροφοριών πτήσης, εάν ζητηθεί	250 κόμβοι ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα κάτω των 3 050 m (10 000 ft) πάνω από το μέσο επίπεδο της θάλασσας	Ναι (***)	Όχι (***)	Όχι

<i>Κατηγορία</i>	<i>Τύπος πτήσης</i>	<i>Παρεχόμενος διαχωρισμός</i>	<i>Παρεχόμενη υπηρεσία</i>	<i>Περιορισμός ταχύτητας (*)</i>	<i>Απαιτήση ικανότητας ραδιοεπικοινωνίας</i>	<i>Απαιτείται διαρκής αμφίδρομη φωνητική επικοινωνία αέρα-εδάφους</i>	<i>Σύμφωνα με άδεια ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας</i>
	Πτήσεις εξ όψεως	Κανένας	Υπηρεσία πληροφοριών πτήσης, εάν ζητηθεί	250 κόμβοι ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα κάτω των 3 050 m (10 000 ft) πάνω από το μέσο επίπεδο της θάλασσας	Όχι (**)	Όχι (**)	Όχι
Z	Πτήσεις με όργανα	Κανένας	Υπηρεσία πληροφοριών πτήσης, εάν ζητηθεί	250 κόμβοι ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα κάτω των 3 050 m (10 000 ft) πάνω από το μέσο επίπεδο της θάλασσας	Ναι (**)	Όχι (**)	Όχι
	Πτήσεις εξ όψεως	Κανένας	Υπηρεσία πληροφοριών πτήσης, εάν ζητηθεί	250 κόμβοι ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα κάτω των 3 050 m (10 000 ft) πάνω από το μέσο επίπεδο της θάλασσας	Όχι (**)	Όχι (**)	Όχι

<i>Κατηγορία</i>	<i>Τύπος πτήσης</i>	<i>Παρεχόμενος διαχωρισμός</i>	<i>Παρεχόμενη υπηρεσία</i>	<i>Περιορισμός ταχύτητας (*)</i>	<i>Απαίτηση ικανότητας ραδιοεπικοινωνίας</i>	<i>Απαιτείται διαρκής αμφίδρομη φωνητική επικοινωνία αέρα-εδάφους</i>	<i>Σύμφωνα με άδεια ελέγχου εναερίας κυκλοφορίας</i>
(*) Όταν το επίπεδο του μεταβατικού απόλυτου ύψους είναι μικρότερο από 3 050 m (10 000 ft) πάνω από το μέσο επίπεδο της θάλασσας, πρέπει να χρησιμοποιείται επίπεδο πτήσης 100 αντί για 10 000 ft.							
(**) Οι χειριστές διατηρούν διαρκή φωνητική επικοινωνία αέρα-εδάφους και εδραιώνουν αμφίδρομη επικοινωνία, κατά περίπτωση, στον κατάλληλο διάυλο επικοινωνίας στη ζώνη υποχρεωτικής χρήσης ασύρματου.							
(***) Οι φωνητικές επικοινωνίες αέρα-εδάφους είναι υποχρεωτικές για τις πτήσεις που συμμετέχουν στην υπηρεσία συμβουλών. Οι χειριστές διατηρούν διαρκή φωνητική επικοινωνία αέρα-εδάφους και εδραιώνουν αμφίδρομη επικοινωνία, κατά περίπτωση, στον κατάλληλο διάυλο επικοινωνίας στη ζώνη υποχρεωτικής χρήσης ασύρματου.							

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 5

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΣΤΗΝ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΙΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ ΚΑΙ ΤΙΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΜΕΣΩ ΦΩΝΗΤΙΚΩΝ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

1. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΑΝΑΦΟΡΩΝ ΠΤΗΣΗΣ

1.1 ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΠΤΗΣΗΣ

1.1.1 Τα στοιχεία που περιλαμβάνονται στις ειδικές αναφορές πτήσης είναι:

Αναγνωριστικό τύπου μηνύματος

Ενότητα 1 (πληροφορίες θέσης)

Αναγνωριστικό αεροσκάφους

Θέση ή γεωγραφικό πλάτος και γεωγραφικό μήκος

Ωρα

Επίπεδο ή εύρος επιπέδων

Ενότητα 3 (Μετεωρολογικές πληροφορίες)

Συνθήκη που οδηγεί στην έκδοση ειδικής αναφοράς πτήσης, η οποία επιλέγεται από τον κατάλογο που παρατίθεται στο μέρος Β κεφάλαιο 5 παράγραφος 5.2.1.

2. ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΗΝ ΑΝΑΦΟΡΑ ΔΙΑΤΜΗΣΗΣ ΑΝΕΜΟΥ ΚΑΙ ΗΦΑΙΣΤΕΙΑΚΗΣ ΤΕΦΡΑΣ

2.1 Αναφορά διάτμησης ανέμου

2.1.1 Όταν αναφέρονται παρατηρήσεις από αεροσκάφος που αφορούν τη διάτμηση ανέμου που απαντάται κατά τη διάρκεια των φάσεων ανόδου και προσέγγισης της πτήσης, περιλαμβάνεται ο τύπος του αεροσκάφους.

2.1.2 Όταν αναφέρονται ή προβλέπονται αλλά δεν απαντώνται συνθήκες διάτμησης ανέμου κατά τις φάσεις ανόδου και προσέγγισης της πτήσης, ο κυβερνήτης ενημερώνει τη σχετική μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας το συντομότερο δυνατόν, εκτός εάν ο κυβερνήτης γνωρίζει ότι η σχετική μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας έχει ήδη ενημερωθεί από προηγούμενο αεροσκάφος.

2.2 Αναφορά ηφαιστειακής δραστηριότητας μετά την πτήση

2.2.1 Κατά την άφιξη μιας πτήσης σε ένα αεροδρόμιο, η συμπληρωμένη αναφορά ηφαιστειακής δραστηριότητας παραδίδεται χωρίς καθυστέρηση από το φορέα εκμετάλλευσης του αεροσκάφους ή από μέλος του πληρώματος πτήσης στη μετεωρολογική υπηρεσία του αεροδρομίου, ή αν δεν είναι εύκολη η πρόσβαση σε αυτήν την υπηρεσία από τα μέλη του πληρώματος της αφικνούμενης πτήσης, ο χειρισμός του συμπληρωμένου έντυπου γίνεται σύμφωνα με τις τοπικές συμφωνίες της μετεωρολογικής αρχής και του φορέα εκμετάλλευσης του αεροσκάφους.

2.2.2 Η συμπληρωμένη αναφορά ηφαιστειακής δραστηριότητας που λαμβάνεται από μετεωρολογική υπηρεσία διαβιβάζεται χωρίς καθυστέρηση στο κέντρο μετεωρολογικής επαγρύπνησης που είναι υπεύθυνο για την παροχή μετεωρολογικής επαγρύπνησης για την περιοχή πληροφοριών πτήσης όπου παρατηρήθηκε η ηφαιστειακή δραστηριότητα.

Συμπλήρωμα στο παράρτημα

Κατάλογος κοινώς συμφωνηθεισών διαφορών προς γνωστοποίηση στον ICAO σύμφωνα με το άρθρο 5 του παρόντος κανονισμού:

ΜΕΡΟΣ Β

Διαφορές μεταξύ του μέρους Β και των διεθνών προτύπων που περιλαμβάνονται στα παραρτήματα 11 (13η έκδοση, έως και την τροπολογία 47-B) και 3 (17η έκδοση, έως και την τροπολογία 75) της σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία.

<p>Διαφορά A11-01 Παράρτημα 11 του ICAO Κεφάλαιο 2</p>	<p>Νέα διάταξη. Ο κανονισμός της Ένωσης, παράγραφος 1.5.1.1.2, που βασίζεται στο παράρτημα 11 του ICAO παράγραφος 2.24.1.1.1 σημείωση, καθορίζει:</p> <p>1.5.1.1.2 Οι απαιτήσεις στα στοιχεία δ) και ε) ισχύουν επίσης για τις μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας που ενημερώνονται σύμφωνα με το στοιχείο γ).</p>
<p>Διαφορά A11-02 Παράρτημα 11 του ICAO Κεφάλαιο 2</p>	<p>Νέα διάταξη. Ο κανονισμός της Ένωσης, παράγραφος 1.5.1.1.3, που βασίζεται στο παράρτημα 11 του ICAO παράγραφοι 2.24.1.1.2 και 2.24.1.1 σημείωση, καθορίζει:</p> <p>1.5.1.1.3 Όταν προσδιοριστεί η θέση του αεροσκάφους, η μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας:</p> <p>α) ενημερώνει το αεροσκάφος σχετικά με τη θέση του και τις διορθωτικές ενέργειες που θα ληφθούν. Αυτή η ενημέρωση παρέχεται αμέσως όταν η μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας γνωρίζει την ύπαρξη ενδεχόμενου αναχαίτισης ή άλλου κινδύνου για την ασφάλεια του αεροσκάφους· και</p> <p>β) παρέχει, αν είναι αναγκαίο, σε άλλες μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και κατάλληλες στρατιωτικές μονάδες σχετικές πληροφορίες αναφορικά με το αεροσκάφος εκτός πορείας και με την ενημέρωση που παρείχε στο εν λόγω αεροσκάφος.</p>
<p>Διαφορά A11-03 Παράρτημα 11 του ICAO Κεφάλαιο 2</p>	<p>Νέα διάταξη. Ο κανονισμός της Ένωσης, παράγραφος 1.5.1.3, που βασίζεται στο παράρτημα 11 του ICAO παράγραφος 2.23.3 σημείωση 1 και παράγραφος 2.24.1.3, καθορίζει:</p>

<p>Διαφορά A11-04 Παράρτημα 11 του ICAO Κεφάλαιο 3</p>	<p>1.5.1.3 Στην περίπτωση αεροσκάφους εκτός πορείας ή αεροσκάφους άγνωστης ταυτότητας, λαμβάνεται υπόψη το ενδεχόμενο το αεροσκάφος να υφίσταται έκνομες ενέργειες. Εάν η μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας θεωρεί ότι το αεροσκάφος εκτός πορείας ή το αεροσκάφος άγνωστης ταυτότητας ενδέχεται να υφίσταται έκνομες ενέργειες, ενημερώνεται αμέσως η κατάλληλη αρχή που έχει οριστεί από το κράτος, σύμφωνα με τις τοπικά συμφωνηθείσες διαδικασίες.</p> <p>Νέα διάταξη. Ο κανονισμός της Ένωσης παράγραφος 2.2.2 καθορίζει:</p> <p>2.2.2 Στις άδειες που εκδίδονται από τις μονάδες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας παρέχεται διαχωρισμός:</p> <ul style="list-style-type: none"> α) μεταξύ όλων των πτήσεων στις κατηγορίες εναέριου χώρου Α και Β· β) μεταξύ όλων των πτήσεων με όργανα στις κατηγορίες εναέριου χώρου Γ, Δ και Ε· γ) μεταξύ των πτήσεων με όργανα και των πτήσεων εξ όψεως στην κατηγορία εναέριου χώρου Γ· δ) μεταξύ πτήσεων με όργανα και ειδικών πτήσεων εξ όψεως· ε) μεταξύ ειδικών πτήσεων εξ όψεως εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά από την αρμόδια αρχή· <p>εκτός της περίπτωσης όπου, εάν ζητηθεί από το χειριστή ενός αεροσκάφους και συμφωνηθεί από το χειριστή του άλλου αεροσκάφους και εάν ορίζεται από την αρμόδια αρχή για τις περιπτώσεις του στοιχείου β) ανωτέρω στις κατηγορίες εναέριου χώρου Δ και Ε, μπορεί να δοθεί άδεια σε μια πτήση εφόσον διατηρεί το δικό της διαχωρισμό για συγκεκριμένο τμήμα της πτήσης κάτω των 3 050 m (10 000 ft) κατά την άνοδο ή την κάθοδο, την ημέρα σε μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως.</p>
<p>Διαφορά A11-05 Παράρτημα 11 του ICAO Κεφάλαιο 3</p>	<p>Ο κανονισμός της Ένωσης, παράγραφος 2.4.4.1 καθορίζει (με την προσθήκη</p>

<p>Διαφορά A11-06 Παράρτημα 11 του ICAO Κεφάλαιο 3</p>	<p>στο πρότυπο του ICAO στο παράρτημα 11 παράγραφος 3.7.3.1 του υπογραμμισμένου κειμένου):</p> <p>2.4.4 Επανάληψη για επιβεβαίωση ορθής λήψης αδειών και πληροφοριών σχετικών με την ασφάλεια</p> <p>2.4.4.1 Το πλήρωμα πτήσης επαναλαμβάνει στον ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας, για επιβεβαίωση ορθής λήψης, τμήματα σχετικά με την ασφάλεια των αδειών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και οδηγίες που μεταδίδονται φωνητικά. Για τα ακόλουθα στοιχεία πραγματοποιείται πάντα επανάληψη για επιβεβαίωση ορθής λήψης:</p> <ul style="list-style-type: none"> α) άδειες πορείας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας· β) άδειες και οδηγίες για την είσοδο σε κάθε διάδρομο, την προσγείωση σε αυτόν, την απογείωση από αυτόν, την μη παρείσφρηση σε αυτόν, τη διάσχισή του, <u>την τροχοδρόμηση σε αυτόν</u> και την τροχοδρόμηση σε αυτόν με φορά αντίθετη των προσαπογειώσεων· και γ) χρησιμοποιούμενος διάδρομος, ρυθμίσεις υψόμετρου, κωδικοί δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης, <u>πρόσφατα καθορισμένοι διάυλοι επικοινωνίας</u>, οδηγίες επιπέδου, οδηγίες πορείας και ταχύτητας· και δ) επίπεδα μετάβασης, αν εκδίδονται από τον ελεγκτή ή περιέχονται στις εκπομπές του αυτόματου συστήματος πληροφοριών τερματικού.
<p>Διαφορά A11-07 Παράρτημα 11 του ICAO Κεφάλαιο 3</p>	<p>Ο κανονισμός της Ένωσης, παράγραφος 2.4.4.1.1 καθορίζει (με την προσθήκη στο πρότυπο του ICAO στο παράρτημα 11 παράγραφος 3.7.3.1.1 του υπογραμμισμένου κειμένου) :</p> <p>2.4.4.1.1 Άλλες άδειες ή οδηγίες, συμπεριλαμβανομένων αδειών υπό όρους <u>και οδηγιών τροχοδρόμησης</u>, επαναλαμβάνονται για επιβεβαίωση ορθής λήψης ή επιβεβαιώνεται η λήψη τους κατά τρόπο ώστε να είναι σαφές ότι κατανοήθηκαν και θα τηρηθούν.</p> <p>Νέα διάταξη. Ο κανονισμός της Ένωσης παράγραφος 2.6 καθορίζει:</p> <p>2.6 Ειδικές πτήσεις εξ όψεως σε ζώνες ελέγχου</p> <p>2.6.1 Μπορεί να δοθεί εξουσιοδότηση για ειδικές πτήσεις εξ όψεως εντός ζώνης ελέγχου με βάση άδεια ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Εκτός εάν επιτρέπεται από την αρμόδια αρχή για ελικόπτερα σε ειδικές περιπτώσεις όπως είναι ιατρικές πτήσεις, αποστολές αναζήτησης και διάσωσης και πυρόσβεσης, ισχύουν οι ακόλουθες επιπρόσθετες προϋποθέσεις:</p> <ul style="list-style-type: none"> α) από το χειριστή:

<p>Διαφορά A11-08 Παράρτημα 11 του ICAO Κεφάλαιο 4</p>	<ul style="list-style-type: none"> i) εκτός των νεφών και με ορατότητα της επιφάνειας· ii) ορατότητα πτήσης τουλάχιστον 1 500 m ή, για ελικόπτερα, τουλάχιστον 800 m· iii) σε ταχύτητα 140 κόμβων ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα ή μικρότερης πρέπει να υπάρχει επαρκής δυνατότητα παρατήρησης της άλλης κυκλοφορίας και τυχόν εμποδίων εγκαίρως για την αποφυγή σύγκρουσης· και <p>β) από τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) μόνο κατά τη διάρκεια της ημέρας, εκτός εάν άλλως επιτρέπεται από την αρμόδια αρχή· ii) ορατότητα εδάφους τουλάχιστον 1 500 m ή, για ελικόπτερα, τουλάχιστον 800 m· iii) η οροφή δεν είναι κάτω των 180 m (600 ft).
<p>Διαφορά A3-01 Παράρτημα 3 του ICAO Κεφάλαιο 5</p>	<p>Νέα διάταξη. Ο κανονισμός της Ένωσης, παράγραφος 3.1.2, που βασίζεται στο παράρτημα 11 του ICAO παράγραφος 4.1.1 σημείωση, καθορίζει:</p> <p>3.1.2 Η λήψη υπηρεσίας πληροφοριών πτήσης δεν απαλλάσσει τον κυβερνήτη του αεροσκάφους από τυχόν ευθύνες και εκείνος λαμβάνει την οριστική απόφαση σχετικά με οποιαδήποτε προτεινόμενη αλλαγή του σχεδίου πτήσης.</p> <p>Νέα διάταξη. Ο κανονισμός της Ένωσης παράγραφος 5.2.2 καθορίζει:</p> <p>5.2.2 Οι αρμόδιες αρχές ορίζουν, κατά περίπτωση, τις άλλες συνθήκες που αναφέρονται από όλα τα αεροσκάφη όταν απαντώνται ή παρατηρούνται.</p>