



Βρυξέλλες, 10 Σεπτεμβρίου 2026
(OR. en)

12992/26

AVIATION 130
DELECT 141

ΔΙΑΒΙΒΑΣΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας:	Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια
Ημερομηνία Παραλαβής:	8 Σεπτεμβρίου 2026
Αποδέκτης:	κα Thérèse BLANCHET, Γενική Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	C(2026) 6142 final
Θέμα:	ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) .../... ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ της 8.9.2026 για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 όσον αφορά τους περιορισμούς χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και τις απαιτήσεις ανάπαυσης για τις πτητικές λειτουργίες αεροταξί, τις πτητικές λειτουργίες ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης και τις πτητικές λειτουργίες ενός χειριστή

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - C(2026) 6142 final.

συνημμ.: C(2026) 6142 final



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 8.9.2026
C(2026) 6142 final

ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) .../... ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 8.9.2026

**για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 όσον αφορά τους
περιορισμούς χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και τις απαιτήσεις ανάπαυσης για τις
πτητικές λειτουργίες αεροταξί, τις πτητικές λειτουργίες ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης
ανάγκης και τις πτητικές λειτουργίες ενός χειριστή**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΠΡΑΞΗΣ

Στόχος της παρούσας κατ' εξουσιοδότηση πράξης είναι η θέσπιση εναρμονισμένων κανόνων σχετικά με τους περιορισμούς χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και τις απαιτήσεις ανάπαυσης (στο εξής: FTL) για τις πτητικές λειτουργίες αεροταξί, ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης και ενός χειριστή στο πλαίσιο εμπορικών αεροπορικών μεταφορών με αεροπλάνα.

Επιπλέον, η παρούσα κατ' εξουσιοδότηση πράξη αποσκοπεί στον μετριασμό των κινδύνων που συνδέονται με τη συσσώρευση μη αποδεκτών επιπέδων κόπωσης του ιπτάμενου προσωπικού και στη θέσπιση εναρμονισμένου νομικού πλαισίου για τη διαχείριση της κόπωσης, προσαρμοσμένου στις εν λόγω πτητικές λειτουργίες, διασφαλίζοντας ισότιμους όρους ανταγωνισμού και ενιαίο επίπεδο ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας σε ολόκληρη την Ένωση.

2. ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΙΣ ΠΡΙΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΚΔΟΣΗ ΤΗΣ ΠΡΑΞΗΣ

Σύμφωνα με το άρθρο 128 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139⁽¹⁾, πριν από την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή διαβουλεύεται με εμπειρογνώμονες οι οποίοι ορίζονται από κάθε κράτος μέλος σύμφωνα με τις αρχές που καθορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου.

Το παρόν σχέδιο κατ' εξουσιοδότηση πράξης υποβλήθηκε στην ομάδα εμπειρογνομόνων για θέματα ασφάλειας των αερομεταφορών, στην οποία συμμετέχουν εκπρόσωποι των κρατών μελών, στη συνεδρίασή της στις ΗΗ/ΜΜ/ΕΕ.

Το παρόν σχέδιο κατ' εξουσιοδότηση πράξης βασίζεται στη γνώμη αριθ. 02/2026 του EASA, της οποίας το περιεχόμενο είχε αρχικά αποτελέσει αντικείμενο δημόσιας διαβούλευσης μέσω της ανακοίνωσης για την προτεινόμενη τροποποίηση (NPA) 2017-17 και, στη συνέχεια, με τα συμβουλευτικά σώματα του EASA μέσω της NPA 2024-106.

3. ΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΠΡΑΞΗΣ

Το άρθρο 32 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 αναθέτει στην Επιτροπή την εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, κατά το άρθρο 128 του εν λόγω κανονισμού, για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων όσον αφορά τους όρους που πρέπει να πληρούν οι φορείς εκμετάλλευσης και το ιπτάμενο προσωπικό τους σχετικά με τους περιορισμούς χρόνου πτήσης και υπηρεσίας, καθώς και τις απαιτήσεις ανάπαυσης του ιπτάμενου προσωπικού, και τους όρους και τις διαδικασίες σχετικά με την έγκριση από τις αρμόδιες εθνικές αρχές μεμονωμένων συστημάτων καθορισμού χρόνου πτήσης.

Σύμφωνα με το άρθρο 139 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91⁽²⁾ καταργείται από την ημερομηνία εφαρμογής της παρούσας κατ' εξουσιοδότηση πράξης.

⁽¹⁾ [EE L 212 της 22.8.2018, σ. 1](http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj), ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>.

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1991, για την εναρμόνιση τεχνικών κανόνων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας (ΕΕ L 373 της 31.12.1991, σ. 4, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1991/3922/oj>).

ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) .../... ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 8.9.2026

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 όσον αφορά τους περιορισμούς χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και τις απαιτήσεις ανάπαυσης για τις πτητικές λειτουργίες αεροταξί, τις πτητικές λειτουργίες ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης και τις πτητικές λειτουργίες ενός χειριστή

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Ιουλίου 2018, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας, και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, (ΕΕ) αριθ. 996/2010, (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και των οδηγιών 2014/30/ΕΕ και 2014/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 552/2004 και (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 32 παράγραφος 1,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- 1) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής⁽²⁾ καθορίζει τεχνικές απαιτήσεις και διοικητικές διαδικασίες όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες, συμπεριλαμβανομένων των περιορισμών χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και των απαιτήσεων ανάπαυσης (στο εξής: FTL) για φορείς εκμετάλλευσης εμπορικών αεροπορικών μεταφορών (στο εξής: CAT) με αεροπλάνα που χρησιμοποιούνται σε προγραμματισμένες και ναυλωμένες πτητικές λειτουργίες.
- 2) Κατά την ανάπτυξη των απαιτήσεων FTL για τους φορείς εκμετάλλευσης CAT βάσει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012, αποφασίστηκε να αντιμετωπιστεί σε μεταγενέστερο στάδιο το ζήτημα των απαιτήσεων FTL για τις πτητικές λειτουργίες αεροταξί, τις πτητικές λειτουργίες ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης και τις πτητικές λειτουργίες ενός χειριστή, ώστε να καταστεί δυνατή η συλλογή επιστημονικών στοιχείων σχετικά με τους παράγοντες που επηρεάζουν την κόπωση στις εν λόγω πτητικές λειτουργίες.
- 3) Σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012, οι απαιτήσεις FTL για τους φορείς εκμετάλλευσης CAT με αεροπλάνα που χρησιμοποιούνται για πτητικές λειτουργίες αεροταξί, πτητικές λειτουργίες ιατρικών

⁽¹⁾ [ΕΕ L 212 της 22.8.2018, σ. 1](#), ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>.

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής, της 5ης Οκτωβρίου 2012, για καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([ΕΕ L 296 της 25.10.2012, σ. 1](#), ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj>).

υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης (στο εξής: AEMS) και πτητικές λειτουργίες ενός χειριστή υπόκεινται στις απαιτήσεις που καθορίζονται στο εθνικό δίκαιο που αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου⁽³⁾ και στο τμήμα ΙΖ του παραρτήματος ΙΙΙ του εν λόγω κανονισμού. Η εν λόγω παρέκκλιση θα πρέπει να εξακολουθήσει να ισχύει έως ότου αρχίσουν να εφαρμόζονται τα νέα μέτρα σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

- 4) Οι απαιτήσεις του τμήματος ΙΖ του παραρτήματος ΙΙΙ του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 καθορίστηκαν για τις προγραμματισμένες και τις ναυλωμένες πτητικές λειτουργίες πολλών πληρωμάτων. Ωστόσο, ισχύουν επίσης για τις κατά παραγγελία πτητικές λειτουργίες αεροταξί, AEMS και ενός χειριστή, παρά τις διαφορές μεταξύ των εν λόγω πτητικών λειτουργιών και των πτητικών λειτουργιών πολλών πληρωμάτων, καθώς και του τύπου αεροσκάφους που χρησιμοποιείται. Ομοίως, στο τμήμα ΙΖ του παραρτήματος ΙΙΙ του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 δεν καθορίζεται μέγιστη ημερήσια περίοδος πτητικής υπηρεσίας για πτητικές λειτουργίες ενός χειριστή και AEMS και δεν προβλέπονται περίοδοι επιφυλακής, ανάπαυσης κατά τη διάρκεια της πτήσης και μεικτής υπηρεσίας. Ως εκ τούτου, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να συμπεριλάβει κατάλληλες απαιτήσεις FTL για τις πτητικές λειτουργίες αεροταξί, τις πτητικές λειτουργίες AEMS και τις πτητικές λειτουργίες ενός χειριστή στο πλαίσιο εμπορικών αεροπορικών μεταφορών με αεροπλάνα.
- 5) Η φύση των καθηκόντων ενός χειριστή σε πτητικές λειτουργίες της αεροπορίας όπως τα αεροταξί και οι AEMS διαφέρει σημαντικά από τη φύση των καθηκόντων ενός χειριστή σε προγραμματισμένες ή ναυλωμένες πτητικές λειτουργίες, καθώς οι χειριστές αεροταξί και AEMS εκτελούν συνήθως λιγότερα αλλά μεγαλύτερα ταξίδια. Οι πτητικές λειτουργίες αεροταξί και οι πτητικές λειτουργίες AEMS απαιτούν 24ωρη δραστηριότητα που μπορεί να περιλαμβάνει εργασία σε βάρδιες, πτητικές λειτουργίες τη νύχτα, ακανόνιστα και απρόβλεπτα ωράρια υπηρεσίας και συχνές αλλαγές ζώνης ώρας. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να επιτευχθεί η κατάλληλη ισορροπία μεταξύ περιοριστικών κανόνων και κανόνων βάσει επιδόσεων, δεδομένου ότι η εφαρμογή παρόμοιων κανόνων σχεδιασμένων για θεμελιωδώς διαφορετικά περιβάλλοντα λειτουργίας θα αντέβαινε στον στόχο της διασφάλισης υψηλού και ομοιόμορφου επιπέδου ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας στην Ένωση.
- 6) Θα πρέπει να θεσπιστούν ειδικά μέτρα μετριασμού σύμφωνα με τους στόχους προστασίας από την επικινδυνότητα που ορίζονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, ώστε να αντικατοπτρίζεται η επιχειρησιακή πραγματικότητα του τομέα, συμπεριλαμβανομένης της φύσης των πτήσεων αεροταξί και AEMS, οι οποίες δεν είναι ανοικτές στο ευρύ κοινό, καθώς και το είδος και η κλίμακα των πτητικών λειτουργιών, οι οποίες είναι λιγότερο πολύπλοκες και αφορούν λιγότερο σύνθετα αεροπλάνα απ' ό,τι οι προγραμματισμένες ή ναυλωμένες πτητικές λειτουργίες. Καθένα από τα εν λόγω μέτρα μετριασμού θα πρέπει να είναι στοχευμένο και να αντιμετωπίζει τους εντοπισθέντες κινδύνους κόπωσης που προκύπτουν από συγκεκριμένες πρακτικές προγραμματισμού, περιόδους υπηρεσίας ή ρυθμίσεις ανάπαυσης.
- 7) Για την καλύτερη αντιμετώπιση συγκεκριμένων εθνικών ζητημάτων ή επιχειρησιακών πρακτικών, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να

⁽³⁾ Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1991, για την εναρμόνιση τεχνικών κανόνων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας ([ΕΕ L 373 της 31.12.1991, σ. 4](#), ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/1991/3922/oj>).

παρεκκλίνουν από ορισμένες διατάξεις που θεσπίζονται με τον παρόντα κανονισμό ή να αποκλίνουν από τις σχετικές προδιαγραφές πιστοποίησης εφαρμόζοντας απαιτήσεις που κατοχυρώνουν επίπεδο ασφάλειας τουλάχιστον ισοδύναμο με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού. Τυχόν παρεκκλίσεις ή αποκλίσεις από τον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να κοινοποιούνται και να είναι σύμφωνες με τους κανόνες βάσει του άρθρου 71 και του άρθρου 76 παράγραφος 7 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2018/1139, τα οποία διασφαλίζουν διαφανή και χωρίς διακρίσεις λήψη αποφάσεων με βάση αντικειμενικά κριτήρια.

- 8) Για να διασφαλιστεί η ομαλή μετάβαση από το τμήμα IZ του παραρτήματος III του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91, που εφαρμόζεται επί του παρόντος, και από τους εθνικούς κανονισμούς των κρατών μελών, θα πρέπει να δοθεί στους φορείς εκμετάλλευσης και στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών επαρκής χρόνος για να επικαιροποιήσουν τα επιχειρησιακά τους έγγραφα, να εφαρμόσουν κατάλληλα εργαλεία λογισμικού και να εκπαιδεύσουν το σχετικό προσωπικό ώστε να συμμορφώνεται με τα νέα μέτρα. Επομένως, η ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να μετατεθεί χρονικά.
- 9) Η ARO.OPS.235 του παραρτήματος II και η ORO.FTL.125 του παραρτήματος III του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 θα πρέπει να επικαιροποιηθούν ώστε να ευθυγραμμιστούν με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 και να διαγραφούν παρωχημένες αναφορές, χωρίς να προκαλούνται αρνητικές οικονομικές, κοινωνικές ή διοικητικές επιπτώσεις στο ιπτάμενο προσωπικό, στους φορείς εκμετάλλευσης ή στις αρμόδιες αρχές. Για να υποστηριχθούν οι εθνικές αρμόδιες αρχές στην επικαιροποίηση των οικείων διαδικασιών έγκρισης, οι εν λόγω παράγραφοι θα πρέπει να εφαρμόζονται στις προγραμματισμένες και τις ναυλωμένες πτητικές λειτουργίες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.
- 10) Μολονότι το υφιστάμενο κανονιστικό πλαίσιο απαιτεί ήδη από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών να παρακολουθούν και να δίνουν συνέχεια στα αναφερόμενα περιστατικά ασφάλειας στην πολιτική αεροπορία, να διασφαλίζουν το υψηλότερο δυνατό επίπεδο ασφάλειας της αεροπορίας και να μετριάσουν τους κινδύνους που συνδέονται με την κόπωση, είναι σημαντικό η εφαρμογή των νέων κανόνων να παρακολουθείται ενεργά από τα κράτη μέλη και τον Οργανισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (στο εξής: Οργανισμός), ο οποίος έχει εξουσιοδοτηθεί δυνάμει του άρθρου 85 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 να διεξάγει επιθεωρήσεις και άλλες δραστηριότητες παρακολούθησης με σκοπό την εξασφάλιση της ομοιόμορφης εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού και των βάσει αυτού εκδιδόμενων κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών πράξεων.
- 11) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό βασίζονται στη γνώμη αριθ. 02/2026⁽⁴⁾ που εξέδωσε ο Οργανισμός σύμφωνα με το άρθρο 76 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 τροποποιείται ως εξής:

⁽⁴⁾ <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/opinions>.

1) Στο άρθρο 2 πρώτο εδάφιο προστίθενται τα ακόλουθα σημεία 16), 17) και 18):

«16) “πτήση ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης (AEMS) με αεροπλάνο”: πτήση με αεροπλάνο όταν η άμεση και ταχεία μεταφορά είναι αποφασιστική, η οποία έχει όλα τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

α) σκοπός της είναι να διευκολυνθεί η επείγουσα ιατρική βοήθεια, με τη μεταφορά ενός ή περισσότερων από τα ακόλουθα:

- i) ιατρικού προσωπικού·
- ii) ιατρικών εφοδίων (εξοπλισμός, αίμα, όργανα, φάρμακα)·
- iii) ασθενών ή τραυματιών και άλλων άμεσα εμπλεκόμενων ατόμων·

β) περιλαμβάνει τους τομείς πτήσης για την τοποθέτηση αεροπλάνου με σκοπό τη μεταφορά των προσώπων που αναφέρονται στο στοιχείο α) σημείο i) ή iii), ή ιατρικών εφοδίων που αναφέρονται στο στοιχείο α) σημείο ii), ή την επιστροφή του αεροπλάνου στην επιχειρησιακή βάση AEMS·

17) “προγραμματισμένη πτητική λειτουργία”: σειρά πτήσεων με όλα τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- i) σε κάθε πτήση διατίθενται ατομικές θέσεις ή ικανότητα μεταφοράς φορτίου ή ταχυδρομείου προς πώληση στο κοινό, είτε απευθείας από τον αερομεταφορέα είτε από τους εξουσιοδοτημένους πράκτορές του·
- ii) εκτελείται κατά τρόπο ώστε να εξυπηρετείται η κυκλοφορία μεταξύ των ίδιων δύο ή περισσότερων αερολιμένων, με έναν από τους ακόλουθους τρόπους:
 - σύμφωνα με δημοσιευμένο πρόγραμμα·
 - με πτήσεις τόσο τακτικές ή συχνές ώστε να αποτελούν αναγνωρίσιμη συστηματική σειρά·

18) “ναυλωμένη πτητική λειτουργία”: μη προγραμματισμένη κατά παραγγελία CAT με αεροπλάνο με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση (MOPSC) 20 ή περισσότερων θέσεων επιβατών.».

2) Το άρθρο 8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 8

Περιορισμοί χρόνου πτήσης

1. Οι πτητικές λειτουργίες CAT με αεροπλάνο για τους σκοπούς προγραμματισμένων και ναυλωμένων πτητικών λειτουργιών υπόκεινται στις απαιτήσεις του τμήματος FTL (A) του παραρτήματος III. Οι πτητικές λειτουργίες CAT με αεροπλάνο για τους σκοπούς ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης και αεροταξί υπόκεινται στις απαιτήσεις του τμήματος FTL (B) του παραρτήματος III.
2. Όσον αφορά τους περιορισμούς χρόνου πτήσης και τις απαιτήσεις ανάπαυσης, οι πτητικές λειτουργίες CAT με ελικόπτερα πληρούν τις απαιτήσεις που προβλέπονται στο εθνικό δίκαιο του κράτους μέλους στο οποίο ο φορέας εκμετάλλευσης έχει τον κύριο τόπο επιχειρηματικής δραστηριότητάς του.
3. Όσον αφορά τους περιορισμούς χρόνου πτήσης και τις απαιτήσεις ανάπαυσης, οι μη

εμπορικές πτητικές λειτουργίες, συμπεριλαμβανομένων των μη εμπορικών ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών, με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα και ελικόπτερα, καθώς και οι εμπορικές ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες με αεροπλάνα και ελικόπτερα, πληρούν τις απαιτήσεις που προβλέπονται στο εθνικό δίκαιο του κράτους μέλους στο οποίο ο φορέας εκμετάλλευσης έχει τον κύριο τόπο επιχειρηματικής δραστηριότητάς του ή, εφόσον ο φορέας εκμετάλλευσης δεν έχει κύριο τόπο επιχειρηματικής δραστηριότητας, του τόπου όπου ο φορέας εκμετάλλευσης έχει την έδρα του ή διαμένει.

4. Όσον αφορά τους περιορισμούς χρόνου πτήσης, ο φορέας εκμετάλλευσης ΙΑΜ πληροί τις απαιτήσεις που προβλέπονται στο εθνικό δίκαιο του κράτους μέλους στο οποίο ο φορέας εκμετάλλευσης έχει τον κύριο τόπο επιχειρηματικής δραστηριότητάς του, ή εάν ο φορέας εκμετάλλευσης δεν έχει κύριο τόπο επιχειρηματικής δραστηριότητας, του τόπου όπου ο φορέας εκμετάλλευσης έχει την έδρα του ή διαμένει.».

3) Στο άρθρο 9β, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Ο Οργανισμός και οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών παρακολουθούν την αποτελεσματικότητα των περιορισμών χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και των απαιτήσεων ανάπαυσης που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό.».

4) Το παράρτημα II τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα I του παρόντος κανονισμού.

5) Το παράρτημα III τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα II του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

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

Εφαρμόζεται από τις 15 Οκτωβρίου 2028.

Ωστόσο, το παράρτημα I και το σημείο 4 του παραρτήματος II εφαρμόζονται από την/τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί η ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].

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

Βρυξέλλες, 8.9.2026

Για την Επιτροπή
Η Πρόεδρος
Ursula VON DER LEYEN