



# ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

10 Αυγούστου 2018

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Αρ. Φύλλου 3415

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

### ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

- 1 Τροποποίηση της Δ29α/Φ.32/Γ.Π.οικ.10807/530/10-04-2013 κοινής υπουργικής απόφασης «Τροποποίηση προγράμματος οικονομικής ενίσχυσης ατόμων που πάσχουν από συγγενή αιμολυτική αναιμία (Μεσογειακή - δρεπανοκυτταρική - μικροδρεπανοκυτταρική κ.λπ.) ή συγγενή αιμορραγική διάθεση (αιμορροφιλία κ.λπ.).
- 2 Τροποποίηση Κανονισμού ανεφοδιασμού αεροσκαφών με καύσιμα σε αεροδρόμια.

### ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθμ. Δ12α/Φ.29/Γ.Π.οικ.42574/1011 (1)

**Τροποποίηση της Δ29α/Φ.32/Γ.Π.οικ.10807/530/10-04-2013 κοινής υπουργικής απόφασης «Τροποποίηση προγράμματος οικονομικής ενίσχυσης ατόμων που πάσχουν από συγγενή αιμολυτική αναιμία (Μεσογειακή - δρεπανοκυτταρική - μικροδρεπανοκυτταρική κ.λπ.) ή συγγενή αιμορραγική διάθεση (αιμορροφιλία κ.λπ.).**

**ΟΙ ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΕΣ ΥΠΟΥΡΓΟΙ  
ΕΡΓΑΣΙΑΣ, ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ  
ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΛΛΗΛΕΓΓΥΗΣ -  
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ**

Έχοντας υπόψη:

1) Τις διατάξεις του άρθρου 22 του ν. 2646/1998 «Ανάπτυξη του Εθνικού Συστήματος Κοινωνικής Φροντίδας και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 236/Α').

2) Το άρθρο 90 του «Κώδικα Νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα κυβερνητικά όργανα» που κυρώθηκε με το πρώτο άρθρο του π.δ. 63/2005.

3) Τις διατάξεις του ν. 4270/2014 «Αρχές δημοσιονομικής διαχείρισης και εποπτείας (ενσωμάτωση της Οδηγίας 2011/85/ΕΕ) - δημόσιο λογιστικό και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 143/Α').

4) Τις διατάξεις του αρ. 94 του Κεφαλαίου ΣΤ' του ν. 3852/2010 «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης - Πρόγραμμα Καλλικράτης» (ΦΕΚ 67/Α').

5) Τις διατάξεις των άρθρων 6 και 7 του ν. 3863/2010 «Νέο Ασφαλιστικό Σύστημα και συναφείς διατάξεις, ρυθμίσεις στις εργασιακές σχέσεις» (ΦΕΚ 115/Α').

6) Τις διατάξεις του άρθρου 46 του ν. 4025/2011 «Ανασυγκρότηση Φορέων Κοινωνικής Αλληλεγγύης, Κέντρα Αποκατάστασης, Αναδιάρθρωση ΕΣΥ και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 228/Α'), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει.

7) Το π.δ. 134/2017 «Οργανισμός Υπουργείου Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης» (ΦΕΚ 168/Α'/2017).

8) Την Γ4/Φ.167/2073/13-08-1982 κοινή υπουργική απόφαση «Εγκριση εφαρμογής προγράμματος οικονομικής ενίσχυσης ατόμων που πάσχουν από αιμολυτική αναιμία (Μεσογειακή - δρεπανοκυτταρική - μικροδρεπανοκυτταρική κ.λπ.) ή συγγενή αιμορραγική διάθεση (αιμορροφιλία)» (ΦΕΚ 640/Β').

9) Την Γ4/Φ.167/2369/1982 κοινή υπουργική απόφαση «Τροποποίηση της Γ4/Φ.167/2073/13-08-1982 κοινής υπουργικής απόφασης, με την οποία εγκρίθηκε η εφαρμογή προγράμματος οικονομικής ενίσχυσης ατόμων που πάσχουν από συγγενή αιμολυτική αναιμία κ.λπ.» (ΦΕΚ 50/Β'/1983).

10) Την Π4γ/Φ222/Φ225/οικ.4711/1994 κοινή υπουργική απόφαση «Αύξηση οικονομικής ενίσχυσης στους πάσχοντες από συγγενή αιμορραγική διάθεση (αιμορροφιλία) και από «Σύνδρομο επίκτητης ανοσοποιητικής ανεπάρκειας» (ΦΕΚ 872/Β'/1994).

11) Την Φ.80000/45219/1864 κοινή υπουργική απόφαση «Ενιαίος Πίνακας Προσδιορισμού Ποσοστού Αναπηρίας» (ΦΕΚ 4591/Β'/2017).

12) Την Π3α/Φ.167/Γ.Π.οικ.70548 κοινή υπουργική απόφαση «Ενταξη πασχόντων από πρωτοπαθή (συγγενή) ανοσοανεπάρκεια αντισωμάτων που υποβάλλονται θεραπευτικά σε εγχύσεις ανοσοσφαιρίνης, στο πρόγραμμα οικονομικής ενίσχυσης πασχόντων από συγγενή αιμολυτική αναιμία και συγγενή αιμορραγική διάθεση» (ΦΕΚ 1066/Β'/2009), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.

13) Το π.δ. 73/2015 «Διορισμός Αντιπροέδρου της Κυβέρνησης, Υπουργών, Αναπληρωτών Υπουργών και Υφυπουργών» (ΦΕΚ 116/Α').

14) Την Υ29/8-10-2015 απόφαση του Πρωθυπουργού (ΦΕΚ 2168/Β'/2015) «Ανάθεση αρμοδιοτήτων στον Αναπληρωτή Υπουργό Οικονομικών Γεώργιο Χουλιαράκη».

15) Την Υ28/8-10-2015 απόφαση του Πρωθυπουργού (ΦΕΚ 2168/Β'/2015) «Ανάθεση Αρμοδιοτήτων στην Ανα-

πληρώτρια Υπουργό Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης Θεανών Φωτίου», όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει.

16) Την αριθμ. 32484/2624/15-06-2018 εισηγητική έκθεση της προϊστάμενης της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης.

17) Το γεγονός ότι από την παρούσα κοινή υπουργική απόφαση προκαλείται α) για το έτος 2018 εκτιμώμενη δαπάνη ύψους 144.000€, η οποία θα καλυφθεί από το Υπουργείο Εσωτερικών σε βάρος του ΚΑΠ των Δήμων και β) για το έτος 2019 και εφεξής ετήσια δαπάνη ύψους 345.000€, η οποία θα καλυφθεί από το Υπουργείο Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης (ΕΦ.33-220 ΚΑΕ 2492 - Επιχορηγήσεις στον ΟΠΕΚΑ), αποφασίζουμε:

Την τροποποίηση του άρθρου 1 της Δ29α/Φ.32/Γ.Π.οικ.10807/530/10-04-2013 κοινής υπουργικής απόφασης (ΦΕΚ 1271/Β'), το οποίο αντικαθίσταται ως εξής:

#### Άρθρο 1

1. «Δικαιούχοι του προγράμματος οικονομικής ενίσχυσης ατόμων που πάσχουν από μεσογειακή αναιμία κ.λπ., που εφαρμόζεται σύμφωνα με την Γ4/Φ.167/2073/1982 κοινή υπουργική απόφαση (ΦΕΚ 640/Β'), όπως ισχύει είναι:

α) Άτομα με μεσογειακή αναιμία, θαλασσαιμία, αιμοσφαιρινοπάθεια, δρεπανοκυτταρική αναιμία, ομόζυγο δρεπανοκυτταρική αναιμία, μικροδρεπανοκυτταρική αναιμία. Για όλες τις παραπάνω παθήσεις απαιτείται ποσοστό αναπηρίας από 67% και άνω.

β) Άτομα με αιμορροφιλία Α, αιμορροφιλία Β, συγγενείς αιμορραγικές διαθέσεις. Για όλες τις παραπάνω παθήσεις απαιτείται ποσοστό αναπηρίας από 50 % και άνω.

γ) Άτομα με Σύνδρομο Επίκτητης Ανοσολογικής Ανεπάρκειας (AIDS) με ποσοστό αναπηρίας από 50 % και άνω.

δ) Πάσχοντες από πρωτοπαθή (συγγενή) ανοσοανεπάρκεια αντισωμάτων που υποβάλλονται θεραπευτικά σε εγχύσεις ανοσοσφαιρίνης, με ποσοστό αναπηρίας από 50% και άνω.

2. Το ποσό της μηνιαίας οικονομικής ενίσχυσης για τα άτομα της κατηγορίας δ' της παραγράφου 1 της παρούσης αντιστοιχεί στο ύψος του ποσού που χορηγείται στην κατηγορία των πασχόντων από αιμορροφιλία Α κ.λπ. (κατηγορία β' της παραγράφου 1), όπως διαμορφώνεται και ισχύει κάθε φορά.

Κατά τα λοιπά ισχύει η Δ29α/Φ.32/Γ.Π.οικ.10807/530/10-04-2013 κοινή υπουργική απόφαση (ΦΕΚ 1271/Β').

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 2 Αυγούστου 2018

Οι Αναπληρωτές Υπουργοί

Εργασίας, Κοινωνικής  
Ασφάλισης και

Κοινωνικής Αλληλεγγύης

**ΘΕΑΝΩ ΦΩΤΙΟΥ**

Οικονομικών

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΟΥΛΙΑΡΑΚΗΣ**

Αριθμ. Δ3/Γ/17689/5254

(2)

### **Τροποποίηση κανονισμού ανεφοδιασμού αεροσκαφών με καύσιμα σε αεροδρόμια.**

Ο ΔΙΟΙΚΗΤΗΣ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ  
ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α. Του ν.δ. 714/70, άρθρο 24 παρ. 1, περί «Ιδρύσεως Διευθύνσεως Εναερίων Μεταφορών παρά τω Υπουργείω Συγκοινωνιών και Οργανώσεως της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας» (ΦΕΚ 238 Α'/1970), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.

β. Του π.δ. 56/89 περί «Οργανισμού της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών» (ΦΕΚ 28 Α'/1989) όπως τροποποιήθηκε μεταγενέστερα και ισχύει.

γ. Του ν. 1815/1988 περί «Κυρώσεως του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου» (ΦΕΚ 250/Α').

δ. Του ν. 3913/2011 (ΦΕΚ 18 Α'/2011) περί «Αναδιοργάνωσης της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες διατάξεις».

ε. Του ν. 4146/2013 (ΦΕΚ 90 Α'/2013) περί «Διαμόρφωσης φιλικού αναπτυξιακού περιβάλλοντος για τις στρατηγικές και ιδιωτικές επενδύσεις και άλλες διατάξεις».

στ. Του άρθρου 76 των μεταβατικών διατάξεων του ν. 4427/2016 περί «Σύστασης Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, Αναδιάρθρωσης της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 188 Α'/2016).

2. Το Παράρτημα 14 της Σύμβασης του Σικάγο περί «Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας» όπως ενσωματώθηκε στην ελληνική έννομη τάξη με την ΥΠΑ/Δ2/33387/10002/30-08-2007 (ΦΕΚ 1816 Β'/2007) απόφαση Διοικητή ΥΠΑ.

3. Τον Κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 139/2014 της Επιτροπής της 12ης Φεβρουαρίου 2014 «για τη θέσπιση απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών για τα αεροδρόμια σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου», σε συνδυασμό με τα συναφή αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης (AMC & GM) της EASA.

4. Την Δ3/Γ/12041/2861/03-06-2011 (ΦΕΚ 1109 Β/2011) απόφαση Διοικητή ΥΠΑ περί «Εγκρίσης Κανονισμού Ανεφοδιασμού αεροσκαφών με καύσιμα σε αεροδρόμια» όπως τροποποιήθηκε με την Δ3/Γ/3701/891/11-2-2013 (ΦΕΚ 419/Β'/2013) απόφαση Διοικητή ΥΠΑ.

5. Τον Κανονισμό (ΕΕ) 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, σε συνδυασμό με τα συναφή αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης (AMC & GM) της EASA.

6. Την απόφαση 2018/005/R του Εκτελεστικού Διευθυντή της EASA της 27ης Μαρτίου 2018, με την οποία υιοθετείται η 21η έκδοση των "Certification Specifications and Acceptable Means of Compliance for Large Aeroplanes (CS-25)".

7. Το εγχειρίδιο NFPA 407 "Standard for Aircraft Fuel Servicing", ed. 2017.

8. Τις βέλτιστες πρακτικές του αεροπορικού χώρου, όπως προκύπτουν από τα εγχειρίδια των κατασκευαστών των αεροσκαφών.

9. Το αριθμ. Δ3/Γ/5199/02-08-18 ενημερωτικό-εισηγητικό σημείωμα.

10. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις της παρούσας απόφασης δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

1. Τροποποιούμε την Δ3/Γ/12041/2861/03-06-2011 απόφαση Διοικητή ΥΠΑ (ΦΕΚ 1109 Β'/2011) περί «Κανονισμού Ανεφοδιασμού αεροσκαφών με καύσιμα σε αεροδρόμια», ως προς το άρθρο 4 ΜΕΤΡΑ ΠΡΟΦΥΛΑΞΗΣ ΠΡΙΝ ΤΟΝ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟ όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, ως εξής:

Α. Στην υποενότητα 4.4 Υπερθέρμανση συστήματος προσγείωσης, την παράγραφο που αναφέρει: «Για τον έλεγχο του συστήματος προσγείωσης σε περίπτωση υψηλών θερμοκρασιών, η προσέγγιση των τροχών γίνεται μόνο από εμπρός και πίσω, ποτέ από τα πλάγια» ως ακολούθως:

- Για τον έλεγχο του συστήματος προσγείωσης σε περίπτωση υψηλών θερμοκρασιών, η προσέγγιση των τροχών πρέπει να γίνεται υπό γωνία περίπου 45 έως 60 μοιρών ως προς τον άξονα περιστροφής τους και να αποφεύγεται η προσέγγιση από εμπρός και πίσω. Η προσέγγιση από τα πλάγια απαγορεύεται.

Β. Στην υποενότητα 4.8 Χειρισμός των οχημάτων ανεφοδιασμού, την παράγραφο που αναφέρει: «- Το όχημα να είναι μακριά από το σημείο εξαερισμού (vent points) των δεξαμενών του αεροσκάφους (ελάχιστη ακτίνα προσέγγισης 3 μέτρα), από την εξάτμιση της APU και από άλλες επικίνδυνες περιοχές. Οι μηχανές και οι εξατμίσεις των οχημάτων ανεφοδιασμού δεν πρέπει να βρίσκονται κοντά σε ανοίγματα ή εξαεριστήρες απ' όπου μπορούν να εκλύονται ατμοί καυσίμου», ως ακολούθως:

- Το όχημα ανεφοδιασμού να είναι σταθμευμένο έτσι ώστε:

α. Τα θερμά του σημεία να βρίσκονται μακριά από το σημείο εξαερισμού (vent point) των δεξαμενών του αεροσκάφους (ελάχιστη ακτίνα προσέγγισης 3 μέτρα).

β. Οποιοδήποτε τμήμα του να βρίσκεται σε απόσταση ασφαλείας από την εξάτμιση της APU και τυχόν εξωτερικής ACU (εφόσον χρησιμοποιούνται) και από άλλες παρόμοιες περιοχές όπου εκλύονται θερμά αέρια.

γ. Ο περιορισμός της 4.9.12 ισχύει και για τα ανεφοδιαστικά οχήματα, με την εξαίρεση των περιπτώσεων στις οποίες κρίνεται εύλογο ότι το τμήμα της δομής του ανεφοδιαστικού οχήματος, που εισέρχεται στον νοητό κώνο, δε θα παροχετεύσει το διαρρέον από την οπή εξαερισμού καύσιμο προς τον κινητήρα του, την εξάτμιση του ή άλλα θερμά σημεία του.

Γ. Στην υποενότητα 4.9 Ζώνη ανεφοδιασμού, προστίθεται νέα παράγραφος ως ακολούθως:

4.9.12 Όλα τα οχήματα και εφόδια με οποιασδήποτε μορφής κινητήρα ή άλλα θερμά μέρη απαγορεύεται να βρίσκονται εντός των νοητών κώνων που ορίζονται με κορυφή τα vent points της πτέρυγας, βάση επί του δαπέδου του χώρου στάθμευσης και γωνία γενέτειρας ως προς τον άξονα ίση με 40ο. (Βλ. Παράρτημα ΣΤ). Τα ανεφοδιαστικά οχήματα δύναται να εξαιρεθούν βάσει της παραγράφου γ. όπως ορίζεται στην υποενότητα 4.8 Χειρισμός των οχημάτων ανεφοδιασμού.

Δ. Την παράγραφο 4.10.2 ως ακολούθως:

Σε περιπτώσεις που υπάρχει εστία εκτόξευσης καυσαερίων από άλλο αεροσκάφος, τα οποία ενδέχεται να επηρεάσουν το ανεφοδιαζόμενο αεροσκάφος, με θερμοκρασία υψηλότερη των 45°C ή/και ταχύτητα υψηλότερη των 30kt, ο

ανεφοδιασμός σταματά και τα στόμια των σημείων τροφοδοσίας του αεροσκάφους κλείνουν με τα καλύμματα τους.

Ε. Την υποενότητα 4.11 Λειτουργία του ραντάρ ως ακολούθως: Απαγορεύεται η λειτουργία του ραντάρ καιρού του αεροσκάφους κατά τον ανεφοδιασμό του. Επιπλέον, ο ανεφοδιασμός πρέπει να λαμβάνει χώρα σε απόσταση μεγαλύτερη των 90μ από ραντάρ ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας ή από άλλη συσκευή υψηλών συχνοτήτων παρόμοιας ισχύος, και μεγαλύτερη των 30μ από ραντάρ ελέγχου επίγειων κινήσεων ή από άλλη συσκευή υψηλών συχνοτήτων παρόμοιας ισχύος, εφόσον βρίσκεται εντός του λοβού εκπομπής τους.

ΣΤ. Την υποενότητα 4.13 Γείωση κατά τον ανεφοδιασμό ως ακολούθως: Το αεροσκάφος και το όχημα ανεφοδιασμού γειώνονται πριν από οποιαδήποτε εργασία γεφύρωσης. Το αντικείμενο, που θα χρησιμοποιηθεί ως αγωγός γείωσης (καλώδιο, αγώγιμα ελαστικά, αλυσίδες κλπ), πρέπει να είναι κατάλληλο για τις εντάσεις ρευμάτων, που θα δημιουργηθούν σε οποιοδήποτε ενδεχόμενο. Όπου υφίστανται - και είναι δυνατόν - χρησιμοποιούνται τα υπάρχοντα σημεία γείωσης της πίστας. Στην περίπτωση αυτή η γείωση του εξοπλισμού ανεφοδιασμού και του αεροσκάφους γίνεται με καλώδιο τύπου «Υ» και όχι μέσω του ανεφοδιαστικού οχήματος. Τα φρεάτια του hydrant δεν χρησιμοποιούνται ως μέσον γείωσης, εκτός εάν το επιτρέπουν οι προδιαγραφές κατασκευής του.

2. Τροποποιούμε την Δ3/Γ/12041/2861/03-06-2011 απόφαση Διοικητή ΥΠΑ (ΦΕΚ 1109 Β'/2011) περί «Κανονισμού Ανεφοδιασμού αεροσκαφών με καύσιμα σε αεροδρόμια» ως προς το άρθρο 5 ΜΕΤΡΑ ΠΡΟΦΥΛΑΞΗΣ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΟΥ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ όπως τροποποιήθηκε και ισχύει και ειδικότερα την παράγραφο 5.3.5 ως ακολούθως:

5.3.5 Δεν τοποθετούνται κάτω από τα flaps των πτερύγων, όταν αυτά είναι κατεβασμένα.

3. Τροποποιούμε την Δ3/Γ/12041/2861/03-06-2011 απόφαση Διοικητή ΥΠΑ (ΦΕΚ 1109 Β'/2011) περί «Κανονισμού Ανεφοδιασμού αεροσκαφών με καύσιμα σε αεροδρόμια» ως προς το άρθρο 6 ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ ΜΕ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΙΒΙΒΑΖΟΝΤΑΙ, ΑΠΟΒΙΒΑΖΟΝΤΑΙ Ή ΠΑΡΑΜΕΝΟΥΝ ΣΕ ΑΥΤΟ (ON BOARD) όπως τροποποιήθηκε και ισχύει και ειδικότερα τις υποενότητες 6.1, 6.2, 6.3, 6.6, 6.7.3, 6.16, 6.17 ως ακολούθως:

6.1 Δύναται να πραγματοποιείται ανεφοδιασμός καυσίμων σε αεροσκάφος όταν οι επιβάτες επιβιβάζονται, αποβιβάζονται ή παραμένουν σε αυτό (on board) υπό τις εξής προϋποθέσεις:

- Ο φορέας λειτουργίας του αεροδρομίου να έχει εγκρίνει σχετικό ad hoc ή πάγιο αίτημα του αερομεταφορέα.

- Να υπάρχει έγκαιρη ενημέρωση του Πυροσβεστικού Σταθμού του Αεροδρομίου από τον φορέα λειτουργίας του αεροδρομίου, με πρόσθετες πληροφορίες αναφορικά με τον αριθμό πτήσης, τον τύπο του αεροσκάφους, τη θέση στάθμευσης και τον προγραμματισμένο χρόνο έναρξης του ανεφοδιασμού.

- Πυροσβεστικό όχημα να παραμένει σε επιφυλακή (stand-by) πλησίον του αεροπλάνου, ή στον Πυροσβεστικό σταθμό ή σε άλλη κατάλληλη θέση.

- Το ανώτατο επιτρεπτό χρονικό όριο για την επέμβαση του πυροσβεστικού οχήματος στο αεροσκάφος - μετρούμενο από την αρχική διαρροή ή ανάφλεξη μέχρι και την επίτευξη μέγιστης παροχής κατασβεστικού υλικού από αυτό- είναι ίσο με 60 δευτερόλεπτα.

- Εξασφάλιση σωστής συντήρησης των εφοδίων ανεφοδιασμού και της ορθής εφαρμογής των οικείων διαδικασιών ανεφοδιασμού από πλευράς εταιρειών ανεφοδιασμού.

- Εξασφάλιση από την πλευρά του αερομεταφορέα της δυνατότητάς του να εκκενώσει με ασφάλεια και ταχύτητα το αεροσκάφος αν λάβει χώρα περιστατικό, σε κάθε περίπτωση εφαρμογής της εν λόγω διαδικασίας ανεφοδιασμού.

- Απαγόρευση ταυτόχρονου ανεφοδιασμού στις δύο πτέρυγες του αεροσκάφους.

- Ύπαρξη διαδικασίας του φορέα λειτουργίας του αεροδρομίου εγκεκριμένης από την αρμόδια διεύθυνση της ΥΠΑ, στην οποία να περιγράφονται τουλάχιστον τα εξής: Διαδικασία λήψης και έγκρισης του αιτήματος του αερομεταφορέα, ενημέρωση του Πυροσβεστικού Σταθμού του Αεροδρομίου, ενημέρωση του φορέα λειτουργίας του αεροδρομίου για το πέρας του ανεφοδιασμού, λεπτομερείς διαδικασίες συνέγερσης σε περίπτωση διαρροής ή ανάφλεξης καυσίμου, εξασφάλιση επίτευξης του προαναφερθέντος χρόνου αντίδρασης, συνεχής παρακολούθηση του επιπέδου ασφαλείας στα πλαίσια του Συστήματος Διαχείρισης Ασφαλείας του φορέα λειτουργίας του αεροδρομίου και σχετική αντίδραση σε περιπτώσεις διαφαινόμενης μείωσής του. Στην περίπτωση, που η διαδικασία προβλέπει την ετοιμότητα του πυροσβεστικού οχήματος σε θέση άλλη από τη θέση στάθμευσης του αεροπλάνου, η διαδικασία πρέπει να περιλαμβάνει και πρόβλεψη για ενημέρωση του επόπτη ασφαλείας ανεφοδιασμού για το ότι το πυροσβεστικό όχημα έχει τεθεί σε κατάσταση ετοιμότητας, ενημέρωση του επόπτη ασφαλείας ανεφοδιασμού για τις περιπτώσεις που έκτακτο συμβάν δεσμεύει τις δυνάμεις πυρόσβεσης-διάσωσης περιλαμβανομένου και του πυροσβεστικού οχήματος του ανεφοδιασμού και ενημέρωση του πυροσβεστικού οχήματος για το πέρας του ανεφοδιασμού.

6.2 Επιτρέπεται να πραγματοποιούνται, ταυτόχρονα, δύο (2) ανεφοδιασμοί καυσίμων σε αεροσκάφη όταν οι επιβάτες επιβιβάζονται, αποβιβάζονται ή παραμένουν σε αυτό (on board). Για να εφαρμοστεί η δυνατότητα αυτή, ο φορέας λειτουργίας του αεροδρομίου πρέπει να έχει εκπονήσει μελέτη εκτίμησης κινδύνου, η οποία να καθορίζει τις θέσεις στάθμευσης στις οποίες (ανά δύο) επιτρέπεται να εφαρμόζεται ο ταυτόχρονος ανεφοδιασμός λαμβάνοντας υπόψη τους εξής περιορισμούς κατ'ελάχιστον:

- Τα αεροσκάφη πρέπει να βρίσκονται σε απόσταση μεγαλύτερη των 150μ μεταξύ τους.

- Η κλίση του δαπέδου του χώρου στάθμευσης, να εξασφαλίζει ότι τυχόν διαρρέον καύσιμο δε θα ρεύσει από τη μία θέση προς την άλλη.

- Σε περίπτωση διαρροής ή ανάφλεξης καυσίμου σε ένα από τα αεροσκάφη, ο ανεφοδιασμός του άλλου διακόπτεται και επιτρέπεται να επανεκκινήσει μόνο μετά την αποβίβαση των επιβατών ή τη λήξη του συμβάντος.

Στην περίπτωση που χρησιμοποιούνται βυτιοφόρα οχήματα, δεν επιτρέπεται ο ταυτόχρονος ανεφοδιασμός με καύσιμα σε περισσότερα από δύο (2) αεροσκάφη, όταν οι επιβάτες επιβιβάζονται, αποβιβάζονται ή παραμένουν σε αυτά. Στην περίπτωση που χρησιμοποιείται σύστημα hydrant, ο ανώτατος αριθμός ταυτόχρονων ανεφοδιασμών καθορίζεται βάσει μελέτης επικινδυνότητας και αντίστοιχης διαδικασίας, που συντάσσει ο φορέας διαχείρισης του αεροδρομίου και εγκρίνει η αρμόδια Διεύθυνση της ΥΠΑ.

6.3 Σε περίπτωση αιτήματος αεροπορικής εταιρείας για ανεφοδιασμό αεροσκάφους με επιβάτες που επιβιβάζονται, αποβιβάζονται ή παραμένουν σ' αυτό (on board), για παρουσία πυροσβεστικού οχήματος πλησίον του αεροσκάφους κατά τη διάρκεια του ανεφοδιασμού, αυτή η εξυπηρέτηση δύναται να χρεώνεται στην αεροπορική εταιρεία στην οποία γίνεται ο ανεφοδιασμός με ανάλογο ανταποδοτικό τέλος, που ορίζει ο φορέας λειτουργίας του αεροδρομίου.

6.6 Δεν επιτρέπεται ανεφοδιασμός αεροσκάφους όταν οι επιβάτες επιβιβάζονται, αποβιβάζονται ή παραμένουν σε αυτό (on board) εάν

- στο αεροσκάφος (ή σε απόσταση 100 περίπου μέτρων από αυτό) γίνεται δοκιμή ραντάρ ή μετεωρολογικού ραντάρ ή

- λειτουργούν κινητήρες σε αεροσκάφος που βρίσκεται σε τέτοια θέση που τα καυσάερα του ενδέχεται να επηρεάσουν το ανεφοδιαζόμενο αεροσκάφος σύμφωνα με την 4.10.2 και επιπρόσθετα η απόσταση του vent point του υπό ανεφοδιασμό αεροσκάφους από τον πλησιέστερο σε αυτό κινητήρα του γειτονικού αεροπλάνου είναι μικρότερη των 30μ.

Στις ανωτέρω περιπτώσεις, εφόσον έχει ξεκινήσει ο ανεφοδιασμός, πρέπει να διακοπεί προκειμένου να μην υπάρξει έκλυση ατμών από τα vent points του αεροπλάνου.

6.7.3 Η παράγραφος που αναφέρει: «Ο ανεφοδιασμός εποπτεύεται συνέχεια από ένα μέλος του πληρώματος» τροποποιείται ως ακολούθως:

- Ο ανεφοδιασμός εποπτεύεται συνέχεια από ένα μέλος του πληρώματος ή υπάλληλο του φορέα επίγειας εξυπηρέτησης (επόπτης ασφαλείας ανεφοδιασμού).

6.16 Όλες οι ενδεχόμενες έξοδοι κινδύνου και οι περιοχές στις οποίες πιθανόν να αναπτυχθούν οι τσουλήθρες του αεροσκάφους πρέπει να είναι ελεύθερες από εφόδια επίγειας εξυπηρέτησης και λοιπά εμπόδια. Εξαιρούνται οι έξοδοι στις οποίες είναι προσαρμοσμένες αερογέφυρες ή σκάλες. Οι φορείς επίγειας εξυπηρέτησης εξασφαλίζουν εκ των προτέρων τον κατάλληλο σχεδιασμό της τοποθέτησης των εφοδίων επίγειας εξυπηρέτησης ανάλογα με τον τύπο του αεροπλάνου, ο οποίος συμπεριλαμβάνεται στο Εγχειρίδιο Λειτουργιών τους.

6.17 Εξασφαλίζεται η αμφίδρομη επικοινωνία μέσω του συστήματος ενδοεπικοινωνίας του αεροσκάφους ή άλλων κατάλληλων μέσων μεταξύ του επόπτη ασφαλείας ανεφοδιασμού και ειδικευμένου πληρώματος του αεροπλάνου, καθώς και η εύκολη πρόσβαση του ανωτέρω εμπλεκόμενου προσωπικού στο όποιο σύστημα επικοινωνίας.

4. Η παράγραφος 6.3α, η οποία υιοθετήθηκε με την υπ' αριθμ. Δ3/Γ/3701/891/11-2-2013 (ΦΕΚ 419/Β'/2013) απόφαση Διοικητή ΥΠΑ καταργείται.

5. Κατά τα λοιπά ισχύει η Δ3/Γ/12041/2861/03-06-2011 (ΦΕΚ 1109 Β'/2011) απόφαση Διοικητή ΥΠΑ περί «Έγκρισης Κανονισμού Ανεφοδιασμού αεροσκαφών με καύσιμα σε αεροδρόμια».

6. Ισχύς της παρούσας απόφασης από δημοσίευσής στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Ελληνικό, 6 Αυγούστου 2018

Ο Διοικητής

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΙΝΤΖΕΡΑΚΟΣ