

## Γνώμη αριθ. 2/2004

### ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής για τη διαρκή αξιοπλοΐα του αεροσκάφους και των αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού και για την έγκριση των φορέων και του προσωπικού που είναι αρμόδιοι για τα εν λόγω καθήκοντα, προκειμένου να μπορέσει ο Οργανισμός να εφαρμόσει ορισμένες από τις διατάξεις του άρθρου 7 του εν λόγω κανονισμού.

#### I. Γενικά

1. Σκοπός της παρούσας γνώμης είναι η τροποποίηση από την Επιτροπή του άρθρου 7 (έναρξη ισχύος) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003<sup>1</sup> της Επιτροπής, ούτως ώστε να δοθεί η δυνατότητα στον Οργανισμό να εφαρμόσει επίσης ορισμένες από τις εν λόγω διατάξεις.
2. Η γνώμη εκδόθηκε με βάση τη διαδικασία<sup>2</sup> που καθορίστηκε από το διοικητικό συμβούλιο του Οργανισμού, σύμφωνα με το άρθρο 14 του ιδρυτικού κανονισμού του EASA<sup>3</sup>.

#### II. Διαβούλευση

3. Το σχέδιο γνώμης για κανονισμό της Επιτροπής σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αρ. 2042/2003 της Επιτροπής δημοσιεύθηκε στον δικτυακό τόπο του Οργανισμού ([www.easa.eu.int](http://www.easa.eu.int)) στις 31 Ιουλίου 2004 (NPA αριθ. 7/2004).
4. Λαμβάνοντας υπόψη τη φύση της πρότασης και τον επείγοντα χαρακτήρα του προβλεπόμενου μέτρου, ο Οργανισμός αποφάσισε τη μείωση της διάρκειας της περιόδου διαβούλευσης σε έξι εβδομάδες, σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 5 της διαδικασίας θέσπισης κανόνων του EASA.
5. Μέχρι την καταληκτική ημερομηνία της 14ης Σεπτεμβρίου 2004, ο Οργανισμός έλαβε 12 παρατηρήσεις από 10 ιδιώτες, εθνικές αρχές, ιδιωτικές εταιρείες και επαγγελματικές οργανώσεις.
6. Όλες οι παραληφθείσες παρατηρήσεις έχουν ληφθεί υπόψη και έχουν ενσωματωθεί στο αποκαλούμενο Έγγραφο Απόκρισης στις Παρατηρήσεις (ΕΑΣ). Στο εν λόγω ΕΑΠ περιλαμβάνεται κατάλογος όλων των προσώπων και/ή φορέων

---

<sup>1</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αρ. 2042/2003 της Επιτροπής για τη διαρκή αξιοπλοΐα του αεροσκάφους και των αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού και για την έγκριση των φορέων και του προσωπικού που είναι αρμόδιοι για τα εν λόγω καθήκοντα. ΕΕ L 315, 28.11.2003, σ. 1.

<sup>2</sup> Απόφαση του διοικητικού συμβουλίου σχετικά με τη διαδικασία που πρέπει να εφαρμόζει ο Οργανισμός για την έκδοση γνώμων, προδιαγραφών πιστοποίησης και υλικού καθοδήγησης. EASA MB/7/03 της 27.06.2003.

<sup>3</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. ΕΕ L 240, 7.9.2002.

που έχουν αποστείλει παρατηρήσεις. Το ΕΑΠ διατίθεται ευρέως μέσω του δικτυακού τόπου του Οργανισμού. Εκ νέου, δεδομένου του επείγοντος χαρακτήρα και της σημαντικής υποστήριξης για το προτεινόμενο μέτρο, ο Οργανισμός αποφάσισε να προβεί στην έκδοση της γνώμης, πριν να εκπνεύσει η ελάχιστη περίοδος των δύο μηνών που καθορίστηκε με την προαναφερόμενη διαδικασία θέσπισης κανόνων.

### III. Περιεχόμενο της γνώμης του Οργανισμού

7. Τον Νοέμβριο του 2003, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2042/2003. Στις συζητήσεις για την έκδοση του εν λόγω κανονισμού εξετάστηκε το θέμα της έναρξης ισχύος. Εξήχθη το συμπέρασμα ότι η έναρξη ισχύος ορισμένων διατάξεων πρέπει να είναι προοδευτική. Συμφωνήθηκε επίσης να αποφασίζουν τα κράτη μέλη ποιος θα είναι ο ρυθμός εφαρμογής των διατάξεων, δεδομένου ότι γνωρίζουν καλύτερα εάν η εθνική βιομηχανία είναι έτοιμη να συμμορφωθεί προς τις εν λόγω διατάξεις. Συνεπώς, εγκρίθηκαν οι διατάξεις «εξαιρέσεως» του άρθρου 7, προκειμένου να δοθεί η δυνατότητα στα κράτη μέλη να αναβάλουν την έναρξη ισχύος ορισμένων διατάξεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003.
8. Παράρτημα II (Μέρος-145):
  - η εφαρμογή των διατάξεων:
    - 145.A.30 στοιχείο ε), στοιχεία ανθρώπινου παράγοντα,
    - 145.A.30 στοιχείο ζ) όταν ισχύει για μεγάλο αεροσκάφος με μέγιστη μάζα απογείωσης άνω των 5700 χιλιογράμμων,
    - 145.A.30 στοιχείο η) σημείο 1 όταν ισχύει για μεγάλο αεροσκάφος με μέγιστη μάζα απογείωσης άνω των 5700 χιλιογράμμων,
    - 145.A.30 στοιχείο ι) σημείο 1 προσάρτημα IV, και
    - 145.A.30 στοιχείο ι) σημείο 2 προσάρτημα IVμπορεί να αναβληθεί μέχρι τις 28 Σεπτεμβρίου 2006 και
  - η εφαρμογή των διατάξεων:
    - 145.A.30 στοιχείο ζ) όταν ισχύει για μεγάλο αεροσκάφος με μέγιστη μάζα απογείωσης 5700 χιλιόγραμμα ή μικρότερη,
    - 145.A.30 στοιχείο η) σημείο 1 όταν ισχύει για μεγάλο αεροσκάφος με μέγιστη μάζα απογείωσης 5700 χιλιόγραμμα ή μικρότερη, και
    - 145.A.30 στοιχείο η) σημείο 2μπορεί να αναβληθεί μέχρι τις 28 Σεπτεμβρίου 2008.
9. Δυστυχώς, οι συζητήσεις επικεντρώθηκαν στο ζήτημα των ευρωπαϊκών φορέων και παραλείφθηκε το θέμα των αλλοδαπών φορέων. Κατά συνέπεια, ο Οργανισμός δεν είναι σε θέση να αναβάλει την έναρξη ισχύος των προαναφερόμενων παραγράφων του παραρτήματος II (Μέρος-145), για τους φορείς για τους οποίους ο Οργανισμός ενεργεί ως αρμόδια αρχή. Δεδομένου ότι ορισμένες διατάξεις συνδέονται με την εφαρμογή λοιπών παραρτημάτων, όπως το παράρτημα III (Μέρος 66), καθίσταται αδύνατη η εφαρμογή του κανόνα από τους φορείς αυτούς. Επιπλέον, η κατάσταση αυτή μπορεί να θεωρηθεί ως διακριτική μεταχείριση από ορισμένους αλλοδαπούς φορείς συντήρησης.

10. Συνεπώς, ο Οργανισμός έκρινε απαραίτητη την επείγουσα τροποποίηση του άρθρου 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003, προκειμένου να μπορέσει και ο Οργανισμός να προσφύγει στις διατάξεις «εξαίρεσης» του άρθρου αυτού. Παρόμοια τροποποίηση πρέπει να γίνει πριν από τις 28 Νοεμβρίου 2004 (ημερομηνία λήξης της μεταβατικής περιόδου η οποία προβλέπεται στον κανονισμό της Επιτροπής για την επίλυση του προβλήματος των διαφορών που υπάρχουν μεταξύ του μέρους 145 και των προηγούμενων εφαρμοστέων κανόνων με βάση τις JAR145), ώστε να μην βρεθούν πολλοί αλλοδαποί φορείς σε μη νόμιμη κατάσταση μετά την ημερομηνία αυτή.

11. Από τη στιγμή που ο Οργανισμός εκδίδει μόνο εγκρίσεις για απεριόριστη διάρκεια ισχύος, δεν κρίνεται απαραίτητη η προσθήκη διάταξης προκειμένου να προσφύγει ο Οργανισμός στη ρήτρα εξαίρεσης για το άρθρο 7 παράγραφος 4.

12. Γνώμη του Οργανισμού είναι ότι η Επιτροπή πρέπει να τροποποιήσει το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 ως εξής:

- προσθήκη νέου άρθρου 7 παράγραφος 6 με την ακόλουθη διατύπωση:

“6. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1, ο οργανισμός μπορεί να επιλέξει να μην εφαρμόσει:

α) τις ακόλουθες διατάξεις του παραρτήματος II, έως τις 28 Σεπτεμβρίου 2006:

- την 145.A.30 στοιχείο ε), στοιχεία ανθρώπινου παράγοντα,
- την 145.A.30 στοιχείο ζ) όταν ισχύει για μεγάλο αεροσκάφος με μέγιστη μάζα απογείωσης άνω των 5700 χιλιογράμμων,
- την 145.A.30 στοιχείο η) σημείο 1 όταν ισχύει για αεροσκάφος με μέγιστη μάζα απογείωσης άνω των 5700 χιλιογράμμων,
- την 145.A.30 στοιχείο ι) σημείο 1 προσάρτημα IV,
- την 145.A.30 στοιχείο ι) σημείο 2 προσάρτημα IV.

β) τις ακόλουθες διατάξεις του παραρτήματος II, έως τις 28 Σεπτεμβρίου 2008:

- την 145.A.30 στοιχείο ζ) όταν ισχύει για αεροσκάφος με μέγιστη μάζα απογείωσης 5700 χιλιόγραμμα ή μικρότερη,
- την 145.A.30 στοιχείο η) σημείο 1 όταν ισχύει για αεροσκάφος με μέγιστη μάζα απογείωσης 5700 χιλιόγραμμα ή μικρότερη,
- την 145.A.30 στοιχείο η) σημείο 2.»

- προσθήκη νέου άρθρου 7 παράγραφος 7 με την ακόλουθη διατύπωση:

«7. Όταν ο οργανισμός κάνει χρήση των διατάξεων της παραγράφου 6 το κοινοποιεί στην Επιτροπή.» και

- νέα αρίθμηση του άρθρου 7 παράγραφος 6 σε άρθρο 7 παράγραφος 8.

#### **IV. Αξιολόγηση των συνεπειών των κανονιστικών ρυθμίσεων**

13. Η πρόταση αναμένεται να έχει μόνο θετικό αντίκτυπο καθώς προβλέπει για τους αλλοδαπούς φορείς και τον Οργανισμό το ίδιο χρονοδιάγραμμα προοδευτικής εφαρμογής με τους φορείς που ευρίσκονται εντός της επικράτειας των κρατών μελών.

Βρυξέλλες, 1 Οκτωβρίου 2004

P. Goudou  
Εκτελεστικός διευθυντής