

ΓΝΩΜΗ ΑΡΙΘ. 02/2006

ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

σχετικά με την πιθανότητα τροποποίησης του άρθρου 7.3 στοιχείο γ) 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

I. Γενικά

1. Σκοπός της παρούσας γνώμης είναι να διευκρινιστεί η θέση του Οργανισμού σε ό,τι αφορά την πιθανή αναβολή της τελικής ημερομηνίας έναρξης ισχύος των διατάξεων 145.A.30 στοιχείο ζ) και 145.A.30 στοιχείο η) σημείο 1, που εφαρμόζονται για μεγάλα αεροσκάφη με μέγιστη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5700 χιλιόγραμμα (28 Σεπτεμβρίου 2006), όπως ορίζεται στο άρθρο 7.3. στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής¹
2. Η γνώμη εγκρίθηκε βάσει της διαδικασίας που καθορίστηκε από το διοικητικό συμβούλιο του Οργανισμού², σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 14 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002³.

ΙΣΤΟΡΙΚΟ:

3. Στις 20 Νοεμβρίου 2003, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενέκρινε τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2042/2003. Το προσάρτημα II αυτού του κανονισμού (Μέρος-145) αναφέρει ότι οι υπάλληλοι πιστοποίησης πρέπει να διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος III (Μέρος 66). Το Μέρος 66 βασίζεται στις προδιαγραφές JAR-66. Η εφαρμογή των προδιαγραφών JAR-66 ξεκίνησε το 1998 και τα κράτη μέλη του συνδέσμου αεροπορικών αρχών (JAA) είχαν συμφωνήσει την κοινή έναρξη της εφαρμογής τους πριν από το 2001, μετά το πέρας της μεταβατικής περιόδου για την μετατροπή εθνικών αξιολογήσεων σε άδειες JAR-66 έως το 2011.
4. Κατά την επεξεργασία του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής συμφωνήθηκε ότι δεν ήταν απαραίτητη μια μακρά μεταβατική περίοδος και ότι το πλήρες όφελος της κοινοτικής δράσης σε αυτόν τον τομέα θα προέκυπτε με άμεση εφαρμογή. Παρά το γεγονός ότι η εφαρμογή των JAR-66 είχε ξεκινήσει το 1998, ορισμένα κράτη μέλη του JAA διαπίστωσαν ότι η εν λόγω εφαρμογή είχε αναβληθεί στη χώρα τους. Για τον λόγο αυτό, επικαλέστηκαν τη δυνατότητα αναβολής της εφαρμογής του Μέρους 66 έως την 28η Σεπτεμβρίου 2006 για μεγάλα αεροσκάφη και έως την 28η Σεπτεμβρίου 2008 για μικρά αεροσκάφη, εφόσον η δεύτερη περίπτωση δεν είχε ακόμη ρυθμιστεί από τον JAA. Η πρόταση έγινε δεκτή, ενώ το άρθρο 7.3 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής παρέχει τη δυνατότητα αυτής της ρήτρας εξαίρεσης.
5. Κατά την ανάλυση της κατάστασης που σχετίζεται με την εφαρμογή της εν λόγω ρήτρας εξαίρεσης, επισημαίνονται τα ακόλουθα:
 - Όλα τα μέλη και τα συνδεδεμένα⁴ κράτη επέλεξαν να χρησιμοποιήσουν το άρθρο 7.3 στοιχείο γ) δεύτερο εδάφιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής.

¹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής της 20ης Νοεμβρίου 2003 για τη διαρκή αξιοπιστία 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 της 28.11.2004, σ. 1). Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 707/2006 της Επιτροπής της 8ης Μαΐου 2006 (ΕΕ L 122 της 9.5.2006, σ. 17)

² Απόφαση του διοικητικού συμβουλίου σχετικά με τη διαδικασία που πρέπει να εφαρμόζει ο Οργανισμός για την έκδοση γνώμων, προδιαγραφών πιστοποίησης και υλικού καθοδήγησης («διαδικασία θέσπισης κανόνων»). EASA MB/7/03 της 27.06.2003.

³ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15ης Ιουλίου 2002, για τους κοινούς κανόνες στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (ΕΕ L 240 της 7.9.2002, σ. 1.). Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1701/2003 της Επιτροπής της 24ης Σεπτεμβρίου 2003 (ΕΕ L 243 της 27.9.2003, σ. 5).

⁴ Συνδεδεμένα κράτη είναι η Ισλανδία, το Λιχτενστάιν, η Νορβηγία και η Ελβετία.

- Όλα τα μέλη και τα συνδεδεμένα κράτη, εξαιρουμένου ενός, επέλεξαν να χρησιμοποιήσουν το άρθρο 7.3 στοιχείο γ) τρίτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής.

Κατά συνέπεια είναι σαφές ότι επιλέγοντας τη ρήτρα εξαίρεσης, όλα τα κράτη που υπόκεινται στις διατάξεις του Μέρους 145 συνειδητοποίησαν ότι όφειλαν να προγραμματίσουν την έκδοση ή την μετατροπή των εθνικών αδειών σε άδειες όπως προβλέπονται στο Μέρος 66, με στόχο την πλήρη συμμόρφωση, έως τις 28 Σεπτεμβρίου 2006, με τις διατάξεις του εν λόγω Μέρους που σχετίζεται με τα προσόντα του αρμόδιου για την πιστοποίηση προσωπικού για τη συντήρηση γραμμής και βάσης αεροσκαφών με μέγιστη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5700 χιλιόγραμμα.

6. Σχετικά με την τρέχουσα κατάσταση ετοιμότητας ως προς τη συμμόρφωση με τη συγκεκριμένη ημερομηνία έναρξης ισχύος, η επιθεώρηση που διεξήγαγε ο Οργανισμός καταδεικνύει τα ακόλουθα:
 - Το ήμισυ των μελών και των συνδεδεμένων κρατών έχουν ξεκινήσει τη μετατροπή των εθνικών αξιολογήσεων και την έκδοση αδειών σύμφωνα με το Μέρος 66 και θα είναι σε θέση να συμμορφωθούν πλήρως εντός του χρονοδιαγράμματος.
 - Εννέα μέλη και συνδεδεμένα κράτη έχουν ξεκινήσει την ίδια διαδικασία. Ωστόσο, έχουν καθυστερήσει και κρίνουν ότι θα αντιμετωπίσουν δυσκολίες για να συμμορφωθούν έως την προκαθορισμένη ημερομηνία.
 - Τέσσερα από τα εικοσιοκτώ μέλη και συνδεδεμένα κράτη που υπόκεινται σε υποχρέωση τήρησης των εν λόγω απαιτήσεων σημείωσαν αρκετή καθυστέρηση και δεν ήταν σε θέση να συμμορφωθούν εγκαίρως. Τρία από αυτά δεν έχουν εκπονήσει έκθεση μετατροπής.

Στις 31 Ιανουαρίου 2006, ο Οργανισμός απέστειλε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή την ετήσια έκθεση τυποποίησης, επισημαίνοντας την κρισιμότητα της κατάστασης σε ό,τι αφορά τη διαδικασία μετατροπής του Μέρους 66 εν όψει της προθεσμίας της 28ης Σεπτεμβρίου 2006.

7. Το ερώτημα που τίθεται είναι εάν πρέπει να παραταθεί η προθεσμία της μεταβατικής περιόδου, λαμβάνοντας υπόψη όλες τις επιπτώσεις μιας τέτοιας παράτασης.

II. Διαβούλευση

8. Η ανακοίνωση προτεινόμενης τροποποίησης – NPA 08/2006⁵ – δημοσιεύθηκε στον δικτυακό τόπο του Οργανισμού (www.easa.europa.eu) στις 12 Ιουλίου 2006, σύμφωνα με την πρότυπη διαδικασία θέσπισης κανόνων του EASA. Η διάρκεια της περιόδου διαβούλευσης μειώθηκε στις έξι εβδομάδες από την ημερομηνία δημοσίευσης της NPA, ώστε να συγκεντρωθούν και να απαντηθούν οι παρατηρήσεις και να επιτευχθεί η έκδοση γνώμης πριν την 28η Σεπτεμβρίου 2006.
9. Έως την καταληκτική ημερομηνία της 21ης Αυγούστου 2006, ο Οργανισμός έλαβε 15 παρατηρήσεις από 12 εθνικές αρχές, επαγγελματικές οργανώσεις και ιδιώτες.
10. Όλες οι παραληφθείσες παρατηρήσεις έχουν ληφθεί υπόψη και έχουν ενσωματωθεί στο Έγγραφο Απόκρισης στις Παρατηρήσεις (ΕΑΠ), το οποίο δημοσιεύθηκε μαζί με την

⁵ <http://www.easa.europa.eu/doc/Rulemaking/NPA/NPA-08-2006.pdf>

παρούσα γνώμη στον δικτυακό τόπο του Οργανισμού. Το εν λόγω έγγραφο περιλαμβάνει κατάλογο όλων των προσώπων και των οργανισμών που υπέβαλαν παρατηρήσεις, καθώς και τις σχετικές απαντήσεις του Οργανισμού.

11. Όλες οι ληφθείσες παρατηρήσεις, εξαιρουμένης μίας, υποστηρίζουν τη μη αναβολή της ημερομηνίας έναρξης ισχύος των διατάξεων του Μέρους 145 που σχετίζονται με τα προσόντα του αρμόδιου για την πιστοποίηση προσωπικού για τη συντήρηση γραμμής και βάσης αεροσκαφών με μέγιστη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5700 χιλιόγραμμα. Κανένα κράτος μέλος δεν ανέφερε δυσκολίες για την εφαρμογή του ισχύοντος κανονισμού.
12. Σύμφωνα με το άρθρο 8 της πρότυπης διαδικασίας θέσπισης κανόνων του EASA, ο εκτελεστικός διευθυντής δεν δύναται να εγκρίνει τη γνώμη σχετικά με το εν λόγω ζήτημα πριν από την παρέλευση 2 μηνών από την ημερομηνία δημοσίευσης του ΕΑΠ, προκειμένου να παραχωρήσει εύλογο χρονικό διάστημα στα ενδιαφερόμενα μέρη ώστε να εκφράσουν την άποψή τους σχετικά με το περιεχόμενο της γνώμης. Ωστόσο, για τους λόγους που αναφέρονται στην ανωτέρω παράγραφο 8, η γνώμη του Οργανισμού πρέπει να δημοσιευθεί το συντομότερο δυνατό, ώστε να γνωστοποιηθεί σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη ότι οι διατάξεις του άρθρου 7.3 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής δεν θα τροποποιηθούν και, κατά συνέπεια, η έναρξη ισχύος (28 Σεπτεμβρίου 2006) των διατάξεων του Μέρους 145 σχετικά με τα προσόντα του αρμόδιου για την πιστοποίηση προσωπικού για τη συντήρηση γραμμής και βάσης αεροσκαφών με μέγιστη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5700 χιλιόγραμμα δεν πρόκειται να αναβληθεί.

III. Περιεχόμενο της γνώμης του Οργανισμού

13. Βάσει των αποτελεσμάτων του ΕΑΠ (βλ. παράγραφο 11), ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας προτείνει στην Επιτροπή να μην προβεί σε τροποποίηση του άρθρου 7.3 στοιχείο γ) σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής.

IV. Αξιολόγηση των επιπτώσεων των κανονιστικών ρυθμίσεων

14. Τομείς που επηρεάζονται

Ο κύριος τομέας που επηρεάζεται είναι οι εταιρείες εκμετάλλευσης αεροσκαφών. Εφόσον οι μηχανικοί συντήρησης αεροσκαφών, οι οποίοι δεν είναι κάτοχοι αδείας σύμφωνα με το Μέρος 66, δεν θα έχουν τη δυνατότητα να χορηγούν άδεια προς λειτουργία στα αεροσκάφη, οι εταιρείες εκμετάλλευσης αεροσκαφών θα πρέπει να αναζητήσουν τα καταλλήλως για τη συγκεκριμένη εργασία κατηρτισμένα άτομα.

Οι φορείς συντήρησης που δεν έχουν τη δυνατότητα να προσλάβουν μηχανικούς που να διαθέτουν ειδική άδεια ενδέχεται να χάσουν μέρος των συμβολαίων τους, εάν δεν συμμορφωθούν με τις διατάξεις του Μέρους 145 εντός της μεταβατικής περιόδου.

Ορισμένοι μηχανικοί συντήρησης ενδέχεται να χάσουν τα προνόμια που απολαμβάνουν στο πλαίσιο των εθνικών συστημάτων έως ότου ακολουθήσουν διαφορετική κατάρτιση.

Οι εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας που δεν έχουν μετατρέψει τις εθνικές αξιολογήσεις ή δεν έχουν εκδώσει αρκετές άδειες σύμφωνα με το Μέρος 66, θα πρέπει να εντείνουν τις προσπάθειές τους και ενδέχεται να αντιμετωπίσουν διαδικασίες επί παραβάσει που θα κινήσει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

15. Επιπτώσεις στην ασφάλεια:

Η απόφαση για την τήρηση της συμφωνηθείσας ημερομηνίας έναρξης ισχύος είναι ουσιαστικά η πιο πρόσφορη για τη βελτίωση της ασφάλειας στην Κοινότητα, εφόσον μόνον στα αεροσκάφη που έχουν υποβληθεί στον κατάλληλο έλεγχο από μηχανικούς που πληρούν τις καλύτερες προϋποθέσεις κατάρτισης μπορούν να χορηγήσουν άδεια προς λειτουργία σε αεροσκάφη.

Αυτό θα μπορούσε, ωστόσο, να ωθήσει ορισμένα κράτη μέλη σε βεβιασμένη μετατροπή των εθνικών αξιολογήσεων σε άδειες σύμφωνα με το Μέρος 66, χωρίς την εκπόνηση της κατάλληλης έκθεσης αιτιολόγησης/μετατροπής και την εκχώρηση υπέρμετρων προνομίων σε ορισμένους μηχανικούς συντήρησης. Το γεγονός αυτό θα μπορούσε να έχει αντίκτυπο στην ασφάλεια, εάν δοθεί άδεια προς λειτουργία σε ακατάλληλα αεροσκάφη.

Ο εν λόγω κίνδυνος κρίνεται μάλλον περιορισμένος για μεγάλα αεροσκάφη που υποβάλλονται σε πρόσθετη επιθεώρηση από οργανισμούς συντήρησης συνεχούς πτητικής ικανότητας αεροσκαφών. Επιπλέον, ο ρόλος του Οργανισμού είναι η διενέργεια επιθεωρήσεων τυποποίησης, ούτως ώστε να βεβαιώνεται ότι δεν θα συμβεί κάτι τέτοιο ή ότι θα ληφθούν τα κατάλληλα διορθωτικά μέτρα.

16. Οικονομικές επιπτώσεις:

Η εν λόγω επιλογή δεν θα έπρεπε κατ'αρχήν να έχει γενικές οικονομικές επιπτώσεις, εφόσον η εγκριθείσα από την Κοινότητα επένδυση για μετατροπή σε ένα νέο κανονιστικό καθεστώς θα πραγματοποιηθεί ούτως ή άλλως. Όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη θα επωφεληθούν συνεπώς από την ολοκλήρωση της ενιαίας αγοράς στον συγκεκριμένο κλάδο.

Η πιθανή έλλειψη εξουσιοδοτημένων μηχανικών σε ορισμένα κράτη μέλη μπορεί να προκαλέσει καθυστέρηση στην παροχή άδειας λειτουργίας αεροσκαφών, καθώς και υψηλό έμμεσο κόστος για τις εταιρείες εκμετάλλευσης. Το γεγονός αυτό ενδέχεται επίσης να επηρεάσει τη λειτουργία της αγοράς πιστοποιημένου προσωπικού και να αυξήσει τον μέσο όρο του εισοδήματός τους, με άμεση επίπτωση στους φορείς συντήρησης και έμμεση στους πελάτες. Ωστόσο, οι συνέπειες δεν θα πρέπει να υπερβούν την περίοδο που χρειάζονται οι εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας ώστε να διευθετήσουν το ζήτημα, καθώς η μειωμένη κινητικότητα στην αγορά των συγκεκριμένων υπηρεσιών πιστοποίησης θα επηρεάσει μόνον τις χώρες που δεν έχουν σημειώσει έως τώρα σημαντική πρόοδο όσον αφορά τη μετατροπή.

Οι περισσότερες εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας δεν θα επηρεαστούν, εφόσον έχουν ήδη εκδώσει επαρκή αριθμό αδειών. Μόνον οι χώρες που έχουν καθυστερήσει θα πρέπει να εντείνουν τις προσπάθειές τους, γεγονός που ίσως επιφέρει πρόσθετο κόστος εάν αναγκαστούν να προσλάβουν επιπλέον προσωπικό για τη μετατροπή όλων των αδειών του εθνικού συστήματος, ούτως ώστε να συμμορφώνονται με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής.

17. Περιβαλλοντικές επιπτώσεις:

Καμία

18. Κοινωνικές επιπτώσεις:

Ορισμένοι μηχανικοί πιστοποίησης που δεν έχουν λάβει άδεια σύμφωνα με το Μέρος 66 πιθανώς να επηρεαστούν σημαντικά καθώς δεν θα διαθέτουν πλέον τα προσόντα για έκδοση άδειας λειτουργίας για μεγάλα αεροσκάφη μετά την 28η Σεπτεμβρίου 2006. Το γεγονός αυτό μπορεί να έχει επιπτώσεις στους όρους απασχόλησής τους.

V. Συμπέρασμα

Βάσει της ανάλυσης που πραγματοποιήθηκε σχετικά με την πιθανότητα αναβολής της ημερομηνίας έναρξης ισχύος των διατάξεων του Μέρους 145.A.30 στοιχείο ζ) και του Μέρους A.30 στοιχείο η) σημείο 1, όπως ισχύουν για τα προσόντα του προσωπικού πιστοποίησης που χορηγεί άδεια λειτουργίας αεροσκαφών με μέγιστη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5700 χιλιόγραμμα (συντήρηση γραμμής και βάσης), ο Οργανισμός συνάγει το συμπέρασμα ότι οι διατάξεις του άρθρου 7.3 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής δεν πρέπει να τροποποιηθούν και ότι η ημερομηνία που προσδιορίζεται πρέπει να τηρηθεί.

Κολωνία, 25 Σεπτεμβρίου 2006

P. GOUDOU