



ΓΝΩΜΗ ΑΡΙΘ. 06/2008

ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

της 10ης Οκτωβρίου 2008

για κανονισμό της Επιτροπής για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1702/2003, της 24ης Σεπτεμβρίου 2003, για τον καθορισμό εκτελεστικών κανόνων για την πιστοποίηση αξιοπλοΐας και την περιβαλλοντική πιστοποίηση αεροσκαφών και των σχετικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού, καθώς και για την πιστοποίηση φορέων σχεδιασμού και παραγωγής

ΚΑΙ

για κανονισμό της Επιτροπής για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής της 20ής Νοεμβρίου 2003 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

«Πιστοποιητικό εγκεκριμένης διάθεσης σε υπηρεσία, Έντυπο 1 του EASA»

I. Γενικά

1. Σκοπός της παρούσας γνώμης είναι να προτείνει στην Επιτροπή την τροποποίηση:
 - του παραρτήματος Μέρους-21 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 της Επιτροπής¹ (στο εξής Μέρος 21) και ιδίως του προσαρτήματος 1, πιστοποιητικό εγκεκριμένης διάθεσης σε υπηρεσία, Έντυπο 1 του EASA·
 - του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής² (στο εξής Μέρος-M) και ιδίως του προσαρτήματος II, Έντυπο 1 του EASA, και·
 - του παραρτήματος II του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 (στο εξής Μέρος-145) και ιδίως του προσαρτήματος I, Έντυπο 1 του EASA.
2. Η γνώμη εκδόθηκε με βάση τη διαδικασία που καθορίστηκε από το διοικητικό συμβούλιο³ του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (ο Οργανισμός), όπως προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 19 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008⁴ (στο εξής ο «βασικός κανονισμός»).

II. Διαβούλευση

3. Η Κοινοποίηση Προτεινόμενης Τροποποίησης (NPA) 2007-13⁵, που περιείχε το σχέδιο γνώμης για κανονισμό της Επιτροπής για την τροποποίηση του Μέρους-21, του Μέρους-M και του Μέρους-145 δημοσιεύθηκε στον δικτυακό τόπο του Οργανισμού στις 12 Σεπτεμβρίου 2007.
4. Μέχρι την καταληκτική ημερομηνία της 12ης Δεκεμβρίου 2007, ο Οργανισμός έλαβε 171 παρατηρήσεις από 25 εθνικές αρχές, επαγγελματικούς φορείς και ιδιωτικές εταιρείες.
5. Όλες οι παρατηρήσεις έχουν ληφθεί υπόψη και έχουν ενσωματωθεί σε Έγγραφο Απάντησης στις Παρατηρήσεις (ΕΑΠ), το οποίο δημοσιεύθηκε στον δικτυακό τόπο του Οργανισμού στις 24 Ιουλίου 2008. Στο εν λόγω ΕΑΠ περιλαμβάνεται κατάλογος όλων των προσώπων ή/και φορέων που έχουν αποστείλει παρατηρήσεις καθώς και οι απαντήσεις του Οργανισμού.
6. Έως τις 25 Σεπτεμβρίου 2008 είχαν ληφθεί τέσσερις απαντήσεις από δύο εισηγητές όσον αφορά το ΕΑΠ.

¹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 της Επιτροπής της 24ης Σεπτεμβρίου 2003 για τον καθορισμό εκτελεστικών κανόνων για την πιστοποίηση αξιοπλοΐας και την περιβαλλοντική πιστοποίηση αεροσκαφών και των σχετικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού, καθώς και για την πιστοποίηση φορέων σχεδιασμού και παραγωγής (ΕΕ L 243 της 27.9.2003, σ. 6). ΕΕ L 243 της 27.9.2003, σ. 6. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 287/2008 της 28ης Μαρτίου 2008 (ΕΕ L 87 της 29.3.2008, σ. 3).

² Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής της 20ής Νοεμβρίου 2003 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 της 28.11.2003, σ. 1). Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 376/2007 της Επιτροπής (ΕΕ L 94 της 4.4.2007, σ. 18).

³ Απόφαση του διοικητικού συμβουλίου σχετικά με τη διαδικασία που πρέπει να εφαρμόζει ο Οργανισμός για την έκδοση γνώμων, προδιαγραφών πιστοποίησης και υλικού καθοδήγησης (κανονιστική διαδικασία). EASA MB 08-2007, 13.06.2007.

⁴ Κανονισμός (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 του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας, καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ (ΕΕ L 79 της 19.03.2008, σ. 1).

⁵ Βλ. αρχεία κανονιστικών ρυθμίσεων στη διεύθυνση:
http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

Οι απαντήσεις που αφορούν τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και το υλικό καθοδήγησης, που δεν αποτελούν αντικείμενο της παρούσας γνώμης, θα εξετασθούν ακολουθώντας στην αντίστοιχη απόφαση του Οργανισμού για την τροποποίηση των εν λόγω εγγράφων. Οι απαντήσεις που αφορούν το αντικείμενο της παρούσας γνώμης (προτεινόμενες τροποποιήσεις των εκτελεστικών κανονισμών) εξετάζονται στη συνέχεια.

Μια απάντηση εισηγείται τη διατήρηση των ισχυουσών οδηγιών συμπλήρωσης του πεδίου 4 «Όνομα και διεύθυνση εγκεκριμένου φορέα» του Εντύπου 1 του EASA. Οι νέες οδηγίες που προτείνονται στην παρούσα γνώμη δεν απαιτούν πλέον την προσθήκη μιας δεύτερης διεύθυνσης, όταν ο τόπος κατασκευής δεν αναφέρεται στο πιστοποιητικό έγκρισης του εγκεκριμένου φορέα. Αυτό μπορεί να συμβεί, λόγω χάρη, όταν εξαρτήματα παράγονται από προμηθευτή. Ο Οργανισμός δεν συμφωνεί με τη διατυπωθείσα εισήγηση για τον ακόλουθο λόγο. Η κατάργηση της δεύτερης διεύθυνσης στο πεδίο 4 συζητήθηκε εκτενώς στις συνεδριάσεις της συντακτικής ομάδας. Η συντακτική ομάδα διαπίστωσε ότι το όνομα και η διεύθυνση του εγκεκριμένου φορέα θα αρκούν για τον προσδιορισμό του αρμόδιου φορέα για την έκδοση του Εντύπου 1 του EASA και την ιχνηλασιμότητα των εξαρτημάτων και του εξοπλισμού. Ο Οργανισμός συμφωνεί με τη διαπίστωση αυτή.

Μια δεύτερη απάντηση αφορά την τροποποίηση της M.A.802 «Πιστοποιητικό διάθεσης παρελκομένου σε υπηρεσία», προκειμένου να υπενθυμισθεί ότι το Έντυπο 1 του EASA δεν συνιστά εξουσιοδότηση για τοποθέτηση. Ο Οργανισμός δεν συμφωνεί με την εν λόγω τροποποίηση, καθώς το Έντυπο 1 του EASA περιέχει ήδη την εν λόγω διευκρίνιση στη σημείωση στο Έντυπο 1 υπό τον τίτλο «Υποχρεώσεις χρήση/εγκαταστάτη».

Η τελευταία απάντηση αφορά τη διαγραφή του πεδίου 9 «Καταλληλότητα» στο Έντυπο 1 του EASA και συνιστά τη διατήρηση του πεδίου ως έχει με την επισήμανση «δεσμευμένο», προκειμένου να περιορισθούν οι συνέπειες της εκ νέου αρίθμησης των λοιπών πεδίων. Το σημείο αυτό συζητήθηκε επίσης εκτενώς στις συνεδριάσεις της συντακτικής ομάδας και επιτεύχθηκε ευρεία συναίνεση από τον κλάδο και τις αρχές ανά τον κόσμο για τη διαγραφή του πεδίου 9. Η διατήρηση του πεδίου 9 αναμένεται να δημιουργήσει αμφισημία μεταξύ της ισχύουσας και της νέας έκδοσης του Εντύπου 1 του EASA, οι οποίες θα μοιάζουν, αλλά θα έχουν διαφορετικές οδηγίες συμπλήρωσης. Επιπλέον, δεν ελήφθησαν αντίθετες παρατηρήσεις για το θέμα αυτό κατά το στάδιο της δημόσιας διαβούλευσης της NPA. Ο Οργανισμός φρονεί ότι το πεδίο 9 πρέπει να διαγραφεί.

Στο πλαίσιο περαιτέρω εξέτασης, ο Οργανισμός εντόπισε ήσσονος σημασίας ασυνέπειες στη διατύπωση μεταξύ του προσαρτήματος 1 του Μέρους-21, του προσαρτήματος II του Μέρους-M και του προσαρτήματος I του Μέρους-145, οι οποίες διορθώθηκαν.

III. Περιεχόμενο της γνώμης του Οργανισμού

7. Στόχος της παρούσας γνώμης είναι η τροποποίηση του πιστοποιητικού εγκεκριμένης διάθεσης σε υπηρεσία (στο εξής «Έντυπο 1 του EASA») και των οδηγιών συμπλήρωσής του στο Μέρος 21, στο Μέρος M και στο Μέρος 145. Το περιεχόμενο των τροποποιήσεων αυτών εξηγείται στη συνέχεια.
8. Το περιεχόμενο και η μορφή διάφορων πιστοποιητικών εγκεκριμένης διάθεσης σε υπηρεσία (π.χ. του Εντύπου 1 του EASA, του εντύπου 8130-3 της Ομοσπονδιακής Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (FAA) των ΗΠΑ, του εντύπου 24-0078 του Υπουργείου Μεταφορών του Καναδά, του εντύπου SEGV00 003 της Βραζιλίας) έχουν εναρμονισθεί. Ωστόσο, επειδή οι οδηγίες για τη συμπλήρωση των εν λόγω

εντύπων δεν εναρμονίσθηκαν ποτέ, αυτό είχε ως αποτέλεσμα διαφορετικές ερμηνείες ορισμένων πληροφοριών που καταχωρίζονται στα έντυπα, πράγμα που δημιούργησε με τη σειρά του ορισμένες δυσκολίες στην αποδοχή των εν λόγω εντύπων.

9. Από την τελευταία επισκόπηση συσσωρεύτηκαν επίσης διάφορα προβλήματα και ερωτήσεις σχετικά με τα εν λόγω πιστοποιητικά εγκεκριμένης διάθεσης σε υπηρεσία. Ως εκ τούτου, ο EASA, η FAA, το Υπουργείο Μεταφορών του Καναδά και διάφορες άλλες αρχές πολιτικής αεροπορίας επανεξέτασαν το πιστοποιητικό εγκεκριμένης διάθεσης σε υπηρεσία, τη χρήση του και τις συναφείς οδηγίες. Ορισμένοι από τους συγκεκριμένους τομείς που εξετάσθηκαν ήταν οι ακόλουθοι:
 - σαφής διάκριση μεταξύ του Εντύπου 1 του EASA που χρησιμοποιείται για νέα εξαρτήματα (παραγωγή) και του Εντύπου 1 του EASA που χρησιμοποιείται για μεταχειρισμένα εξαρτήματα (συντήρηση)·
 - εναρμόνιση των οδηγιών συμπλήρωσης σε συνεργασία με άλλες αρχές πολιτικής αεροπορίας, αναγνωρίζοντας παράλληλα ότι ορισμένοι όροι θα χρησιμοποιούνται μόνον μονομερώς·
 - χρήση ηλεκτρονικού Εντύπου 1 του EASA·
 - έλεγχος αντιγράφων του Εντύπου 1 του EASA·
 - αναγκαιότητα του πεδίου 9 «Καταλληλότητα».
10. Καθώς στοχεύει σε υψηλό επίπεδο εναρμόνισης με τις άλλες αρχές και στην παγκόσμια αποδοχή του πιστοποιητικού εγκεκριμένης διάθεσης σε υπηρεσία, ο EASA συνέστησε μια συντακτική ομάδα. Η συντακτική ομάδα συνεργάστηκε με την Παγκόσμια Κατασκευαστική Πρωτοβουλία (Global Manufacturing Initiative, GMI), στην οποία συμμετείχαν εκπρόσωποι αρχών πολιτικής αεροπορίας και του κλάδου εκτός Ευρώπης. Αποτέλεσμα της συνεργασίας αυτής ήταν μια πρόταση για το περιεχόμενο, τη μορφή, τις οδηγίες συμπλήρωσης και τα κριτήρια αποδοχής ενός γενικού εντύπου για την οικειοθελή χρήση ηλεκτρονικών πιστοποιητικών εγκεκριμένης διάθεσης σε υπηρεσία. Η πρόταση αυτή αποτέλεσε τη βάση τόσο για τη NPA 2007-13 του EASA όσο και για το σχέδιο εντολής της FAA 8130.21. Αναμένεται ότι και άλλες αρχές πολιτικής αεροπορίας θα κάνουν χρήση της εν λόγω βάσης όταν τροποποιήσουν τους κανονισμούς τους. Η δημόσια διαβούλευση της NPA του EASA και η εσωτερική διαβούλευση της εντολής της FAA είχαν ως αποτέλεσμα τη διατύπωση παρατηρήσεων, οι οποίες εξετάσθηκαν από τη συντακτική ομάδα του EASA και την FAA. Επομένως, το προκύπτων Έντυπο 1 του EASA και οι οδηγίες συμπλήρωσης στο ΕΑΠ 2007-13 αντικατοπτρίζουν ένα υψηλό επίπεδο εναρμόνισης, το οποίο ανταποκρίνεται στους στόχους της προσπάθειας αυτής.
11. Για την ομαλή εφαρμογή των τροποποιήσεων που προτείνονται στην παρούσα γνώμη, ο Οργανισμός προτείνει μια μεταβατική περίοδο ενός έτους από την έναρξη ισχύος των σχετικών τροποποιήσεων των εκτελεστικών κανονισμών. Κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου, θα είναι εφικτή η χρήση τόσο της ισχύουσας όσο και της νέας έκδοσης του Εντύπου 1 του EASA. Το Έντυπο 1 του EASA που θα εκδίδεται μετά την εν λόγω περίοδο πρέπει να είναι σύμφωνο προς τους νέους κανόνες. Αμφότερες οι εκδόσεις του Εντύπου 1 του EASA που θα εκδοθούν πριν από τη λήξη της μεταβατικής περιόδου θα εξακολουθήσουν να ισχύουν όσον αφορά το Μέρος 21A.307, το Μέρος M.A.501 και το Μέρος 145.A.42 για την τοποθέτηση των αντικειμένων που καλύπτονται από το έντυπο.
12. Η παρούσα γνώμη εξετάζει μόνον τις αλλαγές που εισηγείται ο Οργανισμός στους εφαρμοστέους κανονισμούς της Επιτροπής (Μέρος 21, Μέρος M και Μέρος 145). Τα σχετικά αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και το υλικό καθοδήγησης, τα οποία περιγράφηκαν αναλυτικά στην NPA 2007-13 και στο ΕΑΠ, θα εκδοθούν από τον Οργανισμό μετά την έγκριση από την Επιτροπή των προαναφερόμενων τροποποιήσεων των εκτελεστικών κανονισμών. Τα εν λόγω αποδεκτά μέσα

συμμόρφωσης και το υλικό καθοδήγησης θεωρούνται σημαντικά από τον Οργανισμό για τη βελτίωση της κατανόησης των προτεινόμενων τροποποιήσεων.

13. Το παράρτημα I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής και ιδίως το προσάρτημα II, Έντυπο 1 του EASA στα προσάρτηματα του Μέρους Μ, είναι ευθυγραμμισμένο με τις αλλαγές των οδηγιών συμπλήρωσης που προτείνονται στη γνώμη αριθ. 02/2008.

IV. Αξιολόγηση των συνεπειών των κανονιστικών ρυθμίσεων

14. Σκοπός και επιδιωκόμενο αποτέλεσμα

Στόχος της παρούσα γνώμης είναι:

- η θέσπιση ενός αναθεωρημένου Εντύπου 1 του EASA - και οδηγιών συμπλήρωσης που θα είναι σαφέστερες από τις ισχύουσες - το οποίο θα επιτύχει υψηλό επίπεδο εναρμόνισης με το πιστοποιητικό εγκεκριμένης διάθεσης σε υπηρεσία, όπως θα τροποποιηθεί από την FAA. Αναμένεται ότι και άλλες αρχές πολιτικής αεροπορίας θα θεσπίσουν παρόμοιες τροποποιήσεις στα πιστοποιητικά τους για εγκεκριμένη διάθεση σε υπηρεσία, βελτιώνοντας με τον τρόπο αυτό την εναρμόνιση σε παγκόσμιο επίπεδο.
- η αφαίρεση του πεδίου 9, το οποίο περιέχει τις πληροφορίες σχετικά με την καταλληλότητα των αντικειμένων που διατίθενται σε υπηρεσία βάσει του Εντύπου 1 του EASA. Η αφαίρεση των πληροφοριών καταλληλότητας από το ισχύον Έντυπο 1 του EASA καταργεί τυχόν ασυνέπειες με εγκεκριμένα δεδομένα τοποθέτησης.
- η κατάργηση συγκεκριμένης διατύπωσης στις οδηγίες συμπλήρωσης που εμποδίζει την εφαρμογή ενός ηλεκτρονικού Εντύπου 1 του EASA.

15. Ευρύτητα του θέματος και ενδιαφερόμενοι τομείς

Το Έντυπο 1 του EASA και τα αντίστοιχα πιστοποιητικά εγκεκριμένης διάθεσης σε υπηρεσία χρησιμοποιούνται στα περισσότερα κανονιστικά συστήματα για τη διάθεση αεροπορικών εξαρτημάτων και εξοπλισμού. Τα εν λόγω έντυπα χρησιμοποιούνται από χιλιάδες φορείς παραγωγής και συντήρησης ανά τον κόσμο. Επομένως, επηρεάζουν αρχές πολιτικής αεροπορίας, φορείς παραγωγής και φορείς συντήρησης.

16. Επιλογές

Οι προσδιορισθείσες επιλογές είναι η διατήρηση των ισχυουσών απαιτήσεων και του ισχύοντος Εντύπου 1 του EASA ή η επιδίωξη ενός υψηλότερου επιπέδου παγκόσμιας εναρμόνισης τροποποιώντας το Έντυπο 1 του EASA όπως προτείνεται.

17. Συνέπειες

Η αύξηση της εναρμόνισης των πιστοποιητικών εγκεκριμένης διάθεσης σε υπηρεσία μεταξύ των διαφορετικών κανονιστικών συστημάτων θεωρείται επωφελής για την εξασφάλιση κοινής κατανόησης της χρήσης και της σημασίας των δεδομένων που παρέχει το πιστοποιητικό εγκεκριμένης διάθεσης σε υπηρεσία. Η έγκριση της προτεινόμενης τροποποίησης του Εντύπου 1 του EASA, σε συνδυασμό με τη βελτίωση των οδηγιών συμπλήρωσης για την καλύτερη κατανόηση του εντύπου, αναμένεται να έχει σημαντικές θετικές οικονομικές συνέπειες, προλαμβάνοντας την περιττή απόρριψη ή τον αποκλεισμό αντικειμένων που πιστοποιήθηκαν σύμφωνα με το νομικό πλαίσιο. Αναμένεται επίσης να έχει θετικές συνέπειες στην ασφάλεια, μειώνοντας το ενδεχόμενο αμφίσημων ή αντικρουόμενων πληροφοριών. Η ηλεκτρονική ανταλλαγή δεδομένων του Εντύπου 1 του EASA θα έχει επίσης θετικές οικονομικές συνέπειες λόγω της μείωσης του κόστους χειρισμού και του χρόνου που διατίθεται στη διαχείριση.

Κολωνία, 10 Οκτωβρίου 2008

P. GOUDOU
Εκτελεστικός Διευθυντής