



## **ΓΝΩΜΗ ΑΡΙΘ. 03/2009**

### **ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ**

της 7<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου 2009

για κανονισμό της Επιτροπής για την τροποποίηση του κανονισμού (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

«Περιορισμένα πιστοποιητικά τύπου και περιορισμένα πιστοποιητικά αξιοπλοΐας»

## I. Γενικά

1. Σκοπός της παρούσας γνώμης είναι να προτείνει στην Επιτροπή την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1702/2003<sup>1</sup> της Επιτροπής και του παραρτήματός του (εφεξής μέρος 21) μέσω της ενσωμάτωσης λεπτομερών και βελτιωμένων απαιτήσεων για την έκδοση περιορισμένων πιστοποιητικών τύπου (R-TC) και περιορισμένων πιστοποιητικών αξιοπιστίας (R-CoA).
2. Η γνώμη εκδόθηκε με βάση τη διαδικασία που καθορίστηκε από το Διοικητικό Συμβούλιο<sup>2</sup> του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας της Αεροπορίας (ο Οργανισμός), όπως προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 19 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008<sup>3</sup> (εφεξής ο βασικός κανονισμός).

## II. Διαβούλευση

3. Η Κοινοποίηση Προτεινόμενης Τροποποίησης (NPA) 2008-06<sup>4</sup>, που περιείχε το σχέδιο γνώμης για κανονισμό της Επιτροπής για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1702/2003, δημοσιεύθηκε στον δικτυακό τόπο του Οργανισμού στις 10 Απριλίου 2008.
4. Μέχρι την καταληκτική ημερομηνία της 10<sup>ης</sup> Ιουλίου 2008, ο Οργανισμός έλαβε 120 παρατηρήσεις από 24 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 21 Αυγούστου 2009. Στο εν λόγω ΕΑΠ περιλαμβάνεται κατάλογος όλων των προσώπων ή/και φορέων που έχουν αποστείλει παρατηρήσεις καθώς και οι απαντήσεις του Οργανισμού.
6. Βασικός σκοπός της NPA 2008-06 ήταν η εκπόνηση και η βελτίωση των απαιτήσεων για την έκδοση περιορισμένων πιστοποιητικών τύπου και περιορισμένων πιστοποιητικών αξιοπιστίας. Στην NPA περιγράφονται όλες τις περιπτώσεις κατά τις οποίες μπορεί να εκδοθεί ένα περιορισμένο πιστοποιητικό αξιοπιστίας. Σε αυτές περιλαμβάνονται περιπτώσεις για τις οποίες εκδόθηκαν μόνιμες πτητικές άδειες στο πρόσφατο παρελθόν σύμφωνα με την παράγραφο 21A.701 σημείο 15 του μέρους 21. Η συμπερίληψη αυτής της εναλλακτικής επιλογής στο μέρος 21 είχε θεωρηθεί ως μεταβατικό μέτρο μέχρις ότου βελτιωθούν οι κανόνες για χορήγηση περιορισμένου πιστοποιητικού αξιοπιστίας, σε σημείο που θα μπορούσαν επίσης να έχουν εφαρμογή στην εν λόγω κατηγορία αεροσκαφών. Κατά συνέπεια, στην NPA προβλέπεται η κατάργηση της σχετικής διάταξης της παραγράφου 21A.701 σημείο 15 του μέρους 21.
7. Από την κοινότητα των ιδιοκτητών αεροσκαφών, τα οποία σήμερα ήταν με μόνιμη πτητική άδεια, καθώς και από εθνικές αρχές αεροπορίας διατυπώθηκαν πολλές αρνητικές

<sup>1</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 της Επιτροπής, της 24ης Σεπτεμβρίου 2003, για τον καθορισμό εκτελεστικών κανόνων για την πιστοποίηση αξιοπιστίας 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 27.09.2003, σ. 6).

<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 (διαδικασία θέσπισης κανόνων). EASA MB 08-2007 της 13.06.2007.

<sup>3</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Φεβρουαρίου 2008 για την θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας 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).

<sup>4</sup> Βλ. αρχεία κανονιστικών ρυθμίσεων στη διεύθυνση: [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).

παρατηρήσεις για την κατάργηση της εναλλακτικής επιλογής πτητικής άδειας σύμφωνα με την παράγραφο 21Α.701 σημείο 15.

8. Ο Οργανισμός αναγνωρίζει ότι ο αντίκτυπος του προτεινόμενου μέτρου δεν μπορεί να εκτιμηθεί πλήρως χωρίς να έχει τα οριστικά αποτελέσματα από την NPA 2008-07 («διαδικασίες για ελαφρά ευρωπαϊκά αεροσκάφη (ELA)», «τυποποιημένες μετατροπές και επισκευές» και «προδιαγραφές πιστοποίησης για ελαφρά αθλητικά αεροπλάνα») και ότι η κατάργηση της εναλλακτικής επιλογής μόνιμης πτητικής άδειας θα μπορούσε να οδηγήσει σε απαγόρευση απογείωσης των αεροσκαφών.

Ως εκ τούτου, ο Οργανισμός αποφάσισε να αποσύρει από την παρούσα NPA τις προτεινόμενες αλλαγές στις παραγράφους 21Α.701, 21Α.703, 21Α.719, 21Α.723, 21Β.325 και τις σχετικές αλλαγές στα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης (AMC) και στο υλικό καθοδήγησης (GM) του μέρους 21.

9. Ανεξάρτητα από τα παραπάνω, ο Οργανισμός εξακολουθεί να είναι της γνώμης ότι η πτητική άδεια δεν αποτελεί το κατάλληλο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας για αεροσκάφη τα οποία εκτελούν πτήσεις σε μόνιμη βάση ουσιαστικά με την ίδια διαμόρφωση και υπό τις ίδιες περιστάσεις, όπως εξηγείται στην αιτιολογική έκθεση της NPA.
10. Κατά συνέπεια, ο Οργανισμός προτίθεται να αναλάβει το έργο θέσπισης νέων κανόνων αποκλειστικά για τις απαιτήσεις αρχικής και διαρκούς αξιοπλοΐας και τα κατάλληλα πιστοποιητικά για τα συγκεκριμένα αεροσκάφη. Το εν λόγω έργο θέσπισης κανόνων λαμβάνει δεόντως υπόψη τη νέα κατάσταση κανονιστικών ρυθμίσεων μετά την υλοποίηση της NPA 2008-07 και τα ειδικά προβλήματα αεροσκαφών, τα οποία σήμερα εκτελούν πτήσεις με μόνιμη πτητική άδεια.
11. Ο Οργανισμός, ως απάντηση σε άλλες παρατηρήσεις, θέσπισε νέες διατάξεις στο σχέδιο τροποποίησης που επιτρέπουν την εύκολη μετάθεση αεροσκάφους από κανονικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας (CoA) σε περιορισμένο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας στη περίπτωση που ο τύπος του αεροσκάφους καθίσταται «ορφανός». Ωστόσο αυτό δεν επιλύει τα προβλήματα διαρκούς αξιοπλοΐας, όπως αναφέρεται από πολλούς αποστολείς παρατηρήσεων, όπως, για παράδειγμα, η διαθεσιμότητα των κατάλληλα πιστοποιημένων ανταλλακτικών.
12. Όλες οι παραπάνω αποφάσεις αντικατοπτρίζονταν στο Έγγραφο Απάντησης στις Παρατηρήσεις (ΕΑΠ), το οποίο δημοσιεύτηκε μαζί με τα κανονιστικά κείμενα που προέκυψαν από την ενσωμάτωση των παρατηρήσεων.
13. Έως τις 8 Ιουνίου 2009 είχαν παραληφθεί τέσσερις απαντήσεις στο ΕΑΠ από τρεις σχολιαστές. Καμία από αυτές τις απαντήσεις δεν οδήγησε τον Οργανισμό στο να επιφέρει πρόσθετες αλλαγές στις προτάσεις του.

### **III. Περιεχόμενο της γνώμης του Οργανισμού**

14. Στην παρούσα γνώμη προτείνεται η τροποποίηση του μέρους 21 και ιδίως των διατάξεων που αφορούν την έκδοση περιορισμένων πιστοποιητικών τύπου και περιορισμένων πιστοποιητικών αξιοπλοΐας. Η έννοια του περιορισμένου πιστοποιητικού αξιοπλοΐας ενσωματώνεται στον βασικό κανονισμό για την αντιμετώπιση αεροσκαφών που δεν είναι δυνατόν να πληρούν όλες τις ισχύουσες απαιτήσεις αξιοπλοΐας, αλλά για τα οποία μπορεί, ωστόσο, να εξασφαλιστεί επαρκής ασφάλεια μέσω περιορισμών και άλλων αντισταθμιστικών μέτρων. Η έννοια αυτή περιλαμβάνεται επίσης στο μέρος 21, αλλά λόγω έλλειψης χρόνου, δεν αναπτύχθηκε λεπτομερής και πλήρης δέσμη απαιτήσεων και δεν αναπτύχθηκαν(-ε) αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης / υλικό καθοδήγησης. Εν τω μεταξύ το περιορισμένο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας χρησιμοποιείται για την αντιμετώπιση αεροσκαφών για τα οποία δεν υπάρχει πλέον κάτοχος ενεργού πιστοποιητικού τύπου (TC) και αεροσκαφών που εμπίπτουν στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του Οργανισμού αλλά για

τα οποία δεν έχει (ακόμη) παραληφθεί πιστοποιητικό τύπου του Οργανισμού. Η πρακτική που αναπτύχθηκε για τα αεροσκάφη αυτά πρέπει να κωδικοποιηθεί στο μέρος 21.

15. Ο ισχύων κανόνας περιγράφει ήδη δύο τρόπους για την απόκτηση ενός περιορισμένου πιστοποιητικού αξιοπλοΐας. Οι τρόποι αυτοί προσδιορίζονται και εξειδικεύονται περαιτέρω στην παρούσα γνώμη:

- περιορισμένο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας που βασίζεται σε *περιορισμένο πιστοποιητικό τύπου*:  
Αφορά αεροσκάφη που δεν είναι δυνατόν να πληρούν όλες τις ισχύουσες απαιτήσεις αξιοπλοΐας διότι είναι ειδικά σχεδιασμένα για ειδική χρήση όπως αεροψεκασμό, έλεγχο των καιρικών συνθηκών κλπ.
- περιορισμένο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας που βασίζεται σε *έγκριση σχεδιασμού όπου βεβαιώνεται η συμμόρφωση με συγκεκριμένες προδιαγραφές αξιοπλοΐας (SAS) που εκδίδονται από τον Οργανισμό για τη συγκεκριμένη περίπτωση*:  
Αφορά μεμονωμένα αεροσκάφη που, για διάφορους λόγους, δεν είναι δυνατόν να πληρούν όλες τις ισχύουσες απαιτήσεις αξιοπλοΐας, αλλά για τα οποία το επίπεδο επαρκούς ασφάλειας μπορεί, ωστόσο, να διασφαλιστεί μέσω περιορισμών και άλλων αντισταθμιστικών μέτρων. Τα παραδείγματα για τα οποία χρησιμοποιείται σήμερα αυτή η δυνατότητα επιλογής είναι αεροσκάφη χωρίς κάτοχο ενεργού πιστοποιητικού τύπου («ορφανά» αεροσκάφη) και αεροσκάφη που έχουν σχεδιαστεί στην πρώην Σοβιετική Ένωση για τα οποία ο Οργανισμός δεν έχει (ακόμη) εκδώσει πιστοποιητικό τύπου. Προτείνονται νέες διατάξεις που επιτρέπουν την εύκολη μετάβαση ενός αεροσκάφους από ένα κανονικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας σε ένα περιορισμένο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας στην περίπτωση που ο τύπος του καταστεί «ορφανός».

Η παρούσα γνώμη προβλέπει την προσθήκη μίας τρίτης εναλλακτικής επιλογής:

- *περιορισμένο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας που βασίζεται σε πιστοποιητικό τύπου και σε περιορισμένο συμπληρωματικό πιστοποιητικό τύπου (R-STC)*:  
Αφορά αεροσκάφη που έχουν ήδη κανονικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας (CoA), το οποίο βασίζεται σε κανονικό πιστοποιητικό τύπου, αλλά τα οποία έχουν τροποποιηθεί για ειδική χρήση όπως στην παραπάνω πρώτη περίπτωση. Χωρίς αυτή την νέα εναλλακτική επιλογή ο μόνος τρόπος που έχουν οι φορείς τροποποίησης αεροσκαφών για ειδικές χρήσεις να επιτευχθεί η έγκριση είναι να υποβάλλουν αίτηση για ένα εντελώς νέο περιορισμένο πιστοποιητικό τύπου. Η σχετική ευθύνη για ολόκληρο τον σχεδιασμό του αεροσκάφους συνήθως υπερβαίνει τις ικανότητες του φορέα τροποποίησης και αυτό δεν συνάδει με τον τρόπο που αντιμετωπίζονται οι «φυσιολογικές» τροποποιήσεις σύμφωνα με το τμήμα E.

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

16. Η τροποποίηση αναμένεται να έχει περιορισμένο θετικό αντίκτυπο στην ασφάλεια, λαμβανομένου υπόψη ότι ο κύριος σκοπός της κανονιστικής πράξης είναι να αντικατοπτριστεί η πρακτική την οποία εφαρμόζει σήμερα ο Οργανισμός καθώς και η προηγούμενη πρακτική που εφαρμόζεται στα κράτη μέλη.

Όσον αφορά τα ορφανά αεροσκάφη, θα προσδιοριστούν σαφέστερα οι ευθύνες των διαφόρων φορέων επιτρέποντας την αποτελεσματικότερη εποπτεία της διαρκούς αξιοπλοΐας. Αυτό αναμένεται να συμβάλλει στη βελτίωση της ασφάλειας.

Όσον αφορά τα ορφανά αεροσκάφη της πρώην Σοβιετικής Ένωσης, οι προϋποθέσεις για την έκδοση συγκεκριμένων προδιαγραφών αξιοπλοΐας από τον Οργανισμό εξασφαλίζουν ένα βασικό και συνεκτικό επίπεδο ασφάλειας. Μόνο οι τύποι αεροσκαφών που θα ανταπεξέλθουν στη δοκιμασία συμμόρφωσης με αυτές τις συγκεκριμένες προδιαγραφές αξιοπλοΐας μπορούν να συνεχίσουν να εκτελούν πτήσεις βάσει ενός περιορισμένου

πιστοποιητικού αξιοploϊας. Αυτό αναμένεται να συμβάλλει επίσης στη βελτίωση της ασφάλειας.

17. Οι συνολικές οικονομικές επιπτώσεις της τροποποίησης αναμένεται να είναι θετικές. Όλα τα εν λόγω αεροσκάφη χρειάζονται κάποιο τύπο πιστοποιητικού αξιοploϊας και σε όλες τις περιπτώσεις απαιτείται η έγκριση σχεδιασμού από τον Οργανισμό η οποία συνοδεύεται από τη διαπίστωση της συμμόρφωσης από το κράτος μέλος νηολόγησης. Αυτό σημαίνει ότι τα τέλη και δικαιώματα που συνδέονται με την εμπλοκή της εκάστοτε αρχής θα είναι παρόμοια για τις διάφορες εναλλακτικές επιλογές.
- Η αυτόματη και σχεδόν αυτόματη μετάβαση από μία κατηγορία πιστοποιητικού αξιοploϊας σε μία άλλη, όσον αφορά τα ορφανά αεροσκάφη, θα μειώσει τον σχετικό διοικητικό φόρτο και θα έχει, ως εκ τούτου, θετικές οικονομικές επιπτώσεις. Η αλλαγή κατηγορίας στο πιστοποιητικό αξιοploϊας για ορφανά αεροσκάφη και αεροσκάφη από την πρώην Σοβιετική Ένωση και η ενδεχόμενη αλλαγή στις επιτρεπόμενες δραστηριότητες για τα αεροσκάφη αυτά αποτελεί συνέπεια των ήδη υφιστάμενων απαιτήσεων και δεν επηρεάζεται από την τροποποίηση.
- Τα προτεινόμενα μέτρα που λαμβάνονται προκειμένου να αποτραπεί η πιθανότητα να καταστούν οι τύποι των αεροσκαφών ορφανοί θα έχουν θετικό οικονομικό αντίκτυπο λόγω του ότι οι κάτοχοι πιστοποιητικού τύπου θα είναι σε θέση να διατηρήσουν το πιστοποιητικό τύπου τους με σχετικά απλά μέσα, δίνοντας τη δυνατότητα στους πιο ευάλωτους από τους κατόχους πιστοποιητικού τύπου να παραμείνουν στο χώρο.
- Η νέα δυνατότητα του περιορισμένου συμπληρωματικού πιστοποιητικού τύπου αναμένεται να έχει περιορισμένο θετικό οικονομικό αντίκτυπο. Θα επιτρέψει στους φορείς τροποποίησης αεροσκαφών να περιορίσουν τις προσπάθειες συμμόρφωσής τους μόνο ως προς τον τροποποιημένο σχεδιασμό αντί να πρέπει να υποβάλλουν αίτηση για ένα ολοκληρωμένο νέο περιορισμένο πιστοποιητικό τύπου, εν όψει της ανάγκης να επιδείξουν συμμόρφωση προς τις πλέον πρόσφατες απαιτήσεις για ολόκληρο το αεροσκάφος.
18. Δικαιοσύνη και ορθότητα ως προς την κατανομή των θετικών και αρνητικών επιπτώσεων μεταξύ των ενδιαφερόμενων κλάδων: το μεγαλύτερο μέρος των επιπτώσεων θα επηρεάσει μόνον έναν σχετικά μικρό τομέα της αεροπορικής κοινότητας. Ωστόσο, αυτή είναι η λογική συνέπεια του αντικειμένου που εξετάζεται από την παρούσα NPA: τα περιορισμένα πιστοποιητικά αξιοploϊας εκδίδονται μόνο για αεροσκάφη ειδικής χρήσης ή για αεροσκάφη που δεν πληρούν όλες τις απαιτήσεις αξιοploϊας για άλλους λόγους. Είναι, ως εκ τούτου, αναπόφευκτο να ωφεληθεί μόνο ένας περιορισμένος αριθμός φορέων από την τροποποίηση.

Κολωνία, 7 Δεκεμβρίου 2009

P. GOUDOU  
Εκτελεστικός διευθυντής