



ΓΝΩΜΗ ΑΡΙΘ. 04/2010

ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

της 26^{ης} Αυγούστου 2010

**για κανονισμό της Επιτροπής XXX/2010 σχετικά με τη θέσπιση εκτελεστικών κανόνων
για την αδειοδότηση των χειριστών**

I. Γενικά

1. Σκοπός της παρούσας γνώμης είναι να συνδράμει την Επιτροπή στη θέσπιση εκτελεστικών κανόνων για την αδειοδότηση των χειριστών. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008¹ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (εφεξής ο «βασικός κανονισμός»), όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1108/2009² θεσπίζει ένα κατάλληλο και ολοκληρωμένο πλαίσιο για τον καθορισμό και την εφαρμογή κοινών τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας.
2. Σκοπός του προτεινόμενου κανόνα είναι η δημιουργία απαιτήσεων οι οποίες θα είναι ανάλογες προς τα δικαιώματα του σχετικού πτυχιού καθώς και η παροχή σαφήνειας, ασφάλειας δικαίου και η εκτελεστικότητα του κανονιστικού κειμένου. Ελήφθησαν υπόψη η ανάπτυξη του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του διεθνούς δικαίου (ΔΟΠΑ/ICAO), καθώς και η εναρμόνιση με τους κανόνες άλλων αρχών των κύριων εταιριών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως ορίζεται στους στόχους του άρθρου 2 του βασικού κανονισμού. Επιπλέον, ο κανόνας βασίστηκε στα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές του ICAO, καθώς και στις εγκριθείσες κοινές απαιτήσεις αεροπορίας (JAR), και συμμορφώνεται πλήρως με την ευρωπαϊκή νομοθεσία, και συγκεκριμένα με τον βασικό κανονισμό. Ο προτεινόμενος κανόνας καταρτίστηκε λαμβάνοντας δεόντως υπόψη την ασφάλεια, τις κανονιστικές αρχές και την τρέχουσα κατανομή των κειμένων μεταξύ του υποχρεωτικού και του ενδοτικού δικαίου. Συμπεριλαμβάνονται επίσης διατάξεις που απορρέουν από τις κοινοποιήσεις προτεινόμενης τροποποίησης (NPA) των JAR-FCL, οι οποίες βρίσκονταν σε προχωρημένο στάδιο έγκρισης στο σύστημα του Συνδέσμου Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας (JAA), αλλά δεν υποβλήθηκαν στην πλήρη κανονιστική διαδικασία λόγω του κλεισίματος του JAA.

II. Διαβούλευση

3. Η κοινοποίηση προτεινόμενης τροποποίησης (NPA) NPA 2008-17 δημοσιεύθηκε στον δικτυακό τόπο του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας της Αεροπορίας (ο Οργανισμός) στις 5 Ιουνίου 2008 για διαβούλευση με όλους τους ενδιαφερομένους σύμφωνα με το άρθρο 52 του βασικού κανονισμού και το άρθρο 5 παράγραφος 3 της διαδικασίας θέσπισης κανόνων³.
4. Η NPA 2008-17 διαιρέθηκε σε τρία ξεχωριστά έγγραφα:
 - Η NPA 2008-17α περιείχε την επεξηγηματική σημείωση της κοινοποίησης προτεινόμενης τροποποίησης με λεπτομερή επεξηγηματικά υπομνήματα τόσο για το Μέρος FCL όσο και για το Ιατρικό Μέρος, καθώς και πίνακες διαπαραπομπών μεταξύ των JAR-FCL 1, 2 και 3 και των προτάσεων που παρουσιάστηκαν στην NPA.
 - Η NPA 2008-17β περιείχε σχέδια προτάσεων για εκτελεστικούς κανόνες (IR) και τα σχετικά αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και υλικό καθοδήγησης για την αδειοδότηση των χειριστών (Μέρος FCL).

¹ 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 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, 19.03.2008, σ. 1).

² Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1108/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Οκτωβρίου 2009 για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008, όσον αφορά τα αεροδρόμια, τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, και για την κατάργηση της οδηγίας 2006/23/ΕΚ (ΕΕ L 309 της 24.11.2009, σ. 51).

³ Απόφαση του διοικητικού συμβουλίου σχετικά με την εφαρμοστέα από τον Οργανισμό διαδικασία για την έκδοση γνώμων, προδιαγραφών πιστοποίησης και υλικού καθοδήγησης (διαδικασία θέσπισης κανόνων), EASA MB 082007, 13.6.2007.

- Η NPA 2008-17γ περιείχε σχέδια προτάσεων για εκτελεστικούς κανόνες και τα σχετικά αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και υλικό καθοδήγησης για την ιατρική πιστοποίηση των χειριστών (Ιατρικό Μέρος).
5. Επιπροσθέτως, η αξιολόγηση των επιπτώσεων του ρυθμιστικού πλαισίου (RIA) για το Μέρος FCL δημοσιεύθηκε στα τέλη Οκτωβρίου 2008 ως NPA 2008-22στ και ήταν διαθέσιμη για διαβούλευση έως την 15η Απριλίου 2009.
 6. Λόγω του αριθμού των παρατηρήσεων που ελήφθησαν και σύμφωνα με το πρόγραμμα εργασιών που κατήρτισε ο Οργανισμός σε συμφωνία με την Επιτροπή και το διοικητικό συμβούλιο, αποφασίστηκε το έγγραφο απάντησης στις παρατηρήσεις (ΕΑΠ) για την NPA 2008-17 να διαιρεθεί σε μέρη και να δημοσιευθεί σταδιακά.
 7. Κατά την εξέταση των παρατηρήσεων και των σχετικών απαντήσεων, καθώς και κατά την εισαγωγή των αναγκαίων αλλαγών στο κείμενο της NPA, τον Οργανισμό συνέδραμε η ομάδα αναθεώρησης του FCL.001⁴. Η εν λόγω ομάδα συστάθηκε σύμφωνα με την διαδικασία θέσπισης κανόνων και απαρτίστηκε από τα μέλη της βασικής συντακτικής ομάδας του FCL.001 καθώς και από άλλους εμπειρογνώμονες του Οργανισμού, των εθνικών αρχών αεροπορίας και του κλάδου, οι οποίοι δεν είχαν συμμετάσχει στην αρχική φάση σύνταξης του κειμένου. Ο Οργανισμός βασίστηκε επίσης σε επιπρόσθετη τεχνογνωσία στις περιπτώσεις όπου αυτό ήταν απαραίτητο λόγω της περιπλοκότητας των θεμάτων, και όπως επισημαίνεται σε ορισμένες περιπτώσεις στο Παράρτημα II του ΕΑΠ για την NPA 2008-17β.
 8. Το ΕΑΠ για την NPA 2008-17β (Μέρος FCL) δημοσιεύθηκε στον δικτυακό τόπο του Οργανισμού στις 9 Απριλίου 2010. Όλες οι παρατηρήσεις λήφθηκαν υπόψη και ενσωματώθηκαν στα διάφορα τμήματα του ΕΑΠ, ανάλογα με την περίπτωση, μαζί με τις απαντήσεις του Οργανισμού.
 9. Το ΕΑΠ για την NPA 2008-17β παρέμεινε ανοικτό για δύο μήνες για τις απαντήσεις των ενδιαφερομένων, όπως προβλέπεται στη διαδικασία θέσπισης κανόνων. Έως την καταληκτική ημερομηνία της 9ης Ιουνίου 2010 για το ΕΑΠ σχετικά με την NPA 2008-17β, ο Οργανισμός είχε λάβει συνολικά 534 απαντήσεις από περισσότερους από 200 εισηγητές, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας, επαγγελματικές οργανώσεις, μη κερδοσκοπικές οργανώσεις γενικής αεροπορίας, ιδιωτικές εταιρείες και μεμονωμένα άτομα. Όλες οι απαντήσεις στο ΕΑΠ για την NPA 2008-17β λήφθηκαν υπόψη στην τελική κατάρτιση της γνώμης για τους «εκτελεστικούς κανόνες για την αδειοδότηση των χειριστών».

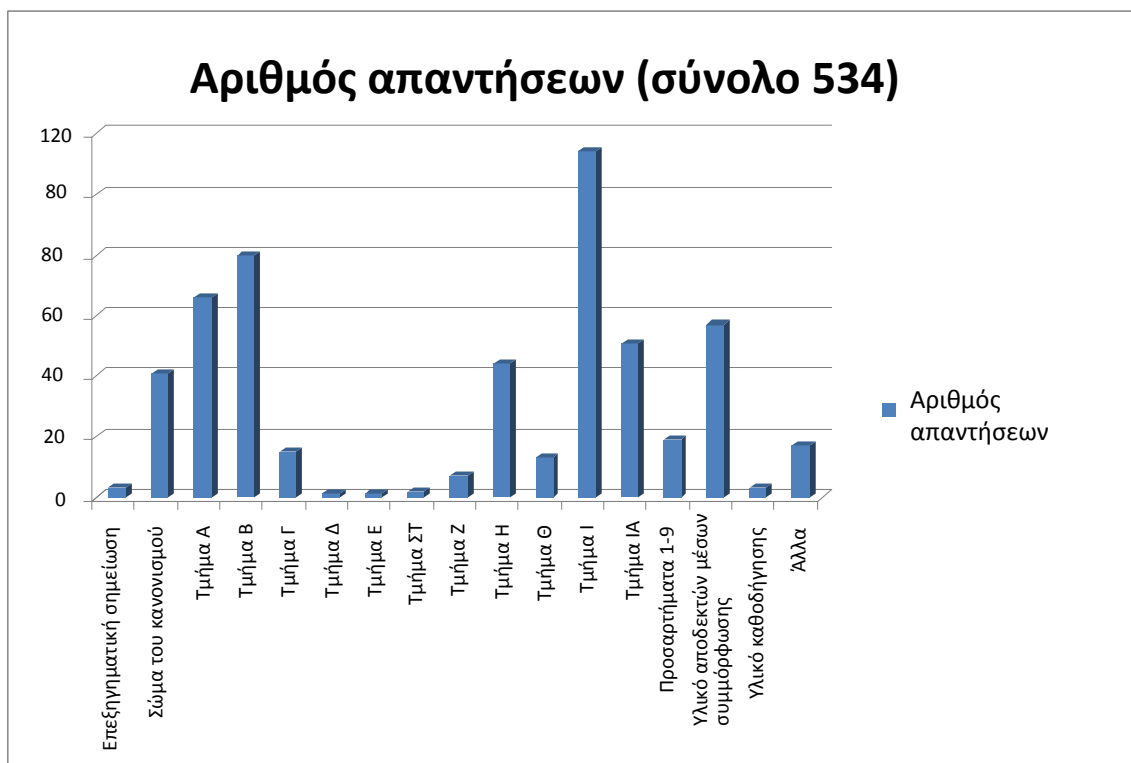
III. Περιεχόμενο της γνώμης του Οργανισμού

10. Ο βασικός κανονισμός εξουσιοδοτεί την Επιτροπή να θεσπίζει εκτελεστικούς κανόνες για την εφαρμογή του βασικού κανονισμού και των βασικών απαιτήσεων για την αδειοδότηση χειριστών, οι οποίες θα αντανάκλουν την εξέλιξη της τεχνολογίας, περιλαμβανομένων των βέλτιστων πρακτικών και της επιστημονικής και τεχνολογικής προόδου στον τομέα της εκπαίδευσης των χειριστών.
11. Η παρούσα γνώμη περιλαμβάνει τις προτάσεις του Οργανισμού σχετικά με τους εκτελεστικούς κανόνες του βασικού κανονισμού σε ό,τι αφορά την αδειοδότηση όλων των χειριστών που ενέχονται στη λειτουργία αεροσκαφών που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 σημεία β) και γ) του βασικού κανονισμού, και την πιστοποίηση των εκπαιδευτών και εξεταστών που ενέχονται στην εκπαίδευση και τον έλεγχο των εν λόγω χειριστών. Οι εν λόγω προτάσεις βασίζονται στις απαιτήσεις των JAR-FCL 1 και 2, στα

⁴ Η σύνθεση της ομάδας αναθεώρησης είναι διαθέσιμη στον δικτυακό τόπο του Οργανισμού στην ηλεκτρονική διεύθυνση <http://easa.europa.eu/rulemaking/comment-response-documents-CRDs-and-review-groups.php>.

πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές του Παραρτήματος 1 του ICAO, καθώς και σε υφιστάμενους εθνικούς κανονισμούς.

12. Η γνώμη διέπει το σύνολο των πτυχίων και ικανοτήτων για τα αεροπλάνα και ελικόπτερα που συμπεριλήφθηκαν στις JAR-FCL 1 και 2. Επιπροσθέτως, περιλαμβάνει προτάσεις για:
- νέα πτυχία για άλλες κατηγορίες αεροσκαφών: ανεμόπτερα, αερόστατα, αερόπλοια και αεροσκάφη με άντωση από συστήματα ισχύος·
 - νέο πτυχίο χειριστή ελαφρών αεροσκαφών (LAPL) για χειριστές που ενέχονται σε μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες μη σύνθετων αεροσκαφών με μέγιστη μάζα κατά την απογείωση (MTOM) έως 2000 κιλά·
 - νέες ικανότητες για συγκεκριμένες δραστηριότητες: τις ικανότητες ρυμούλκησης ανεμοπτέρων και διαφημιστικών, την ακροβατική ικανότητα, την ικανότητα βουνού, και τις ικανότητες για χειριστές που πραγματοποιούν πτητικές δοκιμές κατηγορίας 1 και 2.
13. Το προτεινόμενο στην παρούσα γνώμη κείμενο αντανακλά τις αλλαγές που εισήχθησαν στις αρχικές προτάσεις του Οργανισμού (όπως δημοσιεύθηκαν στην NPA 2008-17β) ως αποτέλεσμα της δημόσιας διαβούλευσης (όπως δημοσιεύθηκε στο ΕΑΠ για την NPA), καθώς και ορισμένες τροποποιήσεις που εισήχθησαν προκειμένου να αντανακλώνται οι απαντήσεις που ελήφθησαν σχετικά με το ΕΑΠ.
14. Σχετικά με το ΕΑΠ υπήρξαν συνολικά 534 απαντήσεις. Η κατανομή των απαντήσεων αναφορικά με τα διάφορα τμήματα παρουσιάζεται στον Πίνακα 1 κατωτέρω.



Πίνακας 1: Κατανομή των απαντήσεων σχετικά με το ΕΑΠ

15. Έπειτα από προσεκτική αξιολόγηση των απαντήσεων που ελήφθησαν, εισήχθησαν οι ακόλουθες αλλαγές στο κείμενο του ΕΑΠ:
- α. ζητήματα σύνταξης, τυποποίησης κειμένου και διασαφήνισης·
 - β. αλλαγές σχετικές με παρατηρήσεις για την NPA, τις οποίες είχε κάνει δεκτές ο Οργανισμός, αλλά όπου οι αντίστοιχες αλλαγές στο κείμενο είχαν παραληφθεί στο ΕΑΠ·

- γ. βελτίωση του κειμένου που είχε προστεθεί στο ΕΑΠ, κατόπιν των παρατηρήσεων που ελήφθησαν σχετικά με την ΝΡΑ και
- δ. αλλαγή στο κείμενο σχετικά με την περικοπή των δικαιωμάτων των κατόχων πτυχίων για αερόστατα, ανεμόπτερα, αεροσκάφη με άντωση από συστήματα ισχύος και αερόπλοια, ηλικίας 60 έως 65 ετών που ενέχονται σε εμπορικές αερομεταφορές (FCL.065), έπειτα από τις παρατηρήσεις και τις απαντήσεις σχετικά με το ΕΑΠ και προκειμένου να ευθυγραμμιστεί ο κανόνας με τις πρακτικές σε πολλά κράτη μέλη.
16. Αναφορικά με την παράγραφο 15 στοιχείο α. ανωτέρω, οι αλλαγές στη διατύπωση ήταν απαραίτητες καθώς οι απαντήσεις στο ΕΑΠ και ο τεχνικός έλεγχος του εγγράφου στον Οργανισμό κατέδειξαν ασυνέπειες στο κείμενο του ΕΑΠ. Ακολουθούν παραδείγματα αυτών των αλλαγών:
- α. τυποποιημένη χρήση των συντμήσεων όπως η αντικατάσταση του όρου «μηχανοκίνητο ανεμόπτερο περιήγησης» με τη σύντμηση «TMG», του όρου «εγκεκριμένος φορέας εκπαίδευσης» με τη σύντμηση «EFE», του όρου «συνεργασία πολλαπλών πληρωμάτων» με τη σύντμηση «MCC», των όρων «εξομοιωτής» και «εξομοιωτής πτήσης» με τη σύντμηση «FFS», του όρου «εξεταστής πτήσεων» με τη σύντμηση «FE» κ.λπ.
- β. τυποποιημένη χρήση των κεφαλαίων γραμμάτων, όπως είναι η αλλαγή της λέξης «Ενότητα» σε «ενότητα», της λέξης «Παράγραφος» σε «παράγραφος» και των λέξεων «το παρών μέρος» σε «το παρών Μέρος» κ.λπ.
- γ. τυποποίηση της ορολογίας όπως είναι η αντικατάσταση του όρου «εξομοιωτές» ή «εξομοιωτές πτήσης (FS)» με τη σύντμηση «FFS», του όρου «αρχή» με τον όρο «αρμόδια αρχή», του όρου «(αεροσκάφος) με άντωση από συστήματα ισχύος» με τον όρο «αεροσκάφος με άντωση από συστήματα ισχύος», του όρου «Μέρος OPS» με τον όρο «ισχύουσες απαιτήσεις περί πτητικών λειτουργιών» κ.λπ.
17. Αναφορικά με την παράγραφο 15 στοιχείο γ. ανωτέρω, οι απαντήσεις οδήγησαν σε ορισμένες αλλαγές:
- α. Τμήμα Α: τροποποίηση του ορισμού του όρου «αντικαταστάτης συγκυβερνήτης πτήσης». Ο ορισμός είχε προστεθεί στο ΕΑΠ κατόπιν παρατηρήσεων για την ΝΡΑ. Στη συνέχεια, ο Οργανισμός έλαβε μεγάλο αριθμό απαντήσεων για τον νέο αυτόν ορισμό και τις θεώρησε πολύτιμα επιχειρήματα για τη διασαφήνιση του κειμένου.
- β. Τμήμα Β: Η FCL.110.S τροποποιήθηκε με την προσθήκη απαίτησης για πτήση ταξιδιού ναυτιλίας «μόνος» 50 χιλιομέτρων για το πτυχίο LAPL(S).
- γ. Τμήμα Γ:
- i. διευκρινίζεται ότι ο κάτοχος πτυχίου PPL μπορεί επίσης να ενεργεί ως αμειβόμενος εκπαιδευτής για ικανότητες και πιστοποιητικά που περιλαμβάνονται στο πτυχίο PPL ή το πτυχίο LAPL.
- ii. ταξινομήθηκαν εκ νέου τα μεγέθη των φακέλων πτήσης των αερόστατων.
- δ. Τμήμα Ι:
- iii. Η FCL.905.FI τροποποιήθηκε προκειμένου να επεκταθούν τα δικαιώματα του εκπαιδευτή πτήσεων (FI) στην παροχή πτητικής εκπαίδευσης για την έκδοση, επανεπικύρωση ή ανανέωση πιστοποιητικού εκπαιδευτή βουνού (MI) και εκπαιδευτή συνθετικής εκπαίδευσης (STI).
- ε. Προσαρτήματα 1 – 9:
- iv. Το Προσάρτημα 3 καλύπτει τις απαιτήσεις για τους κύκλους εκπαιδευτικών μαθημάτων για την έκδοση πτυχίου CPL και πτυχίου ATPL. Στο κεφάλαιο «Α. Ολοκληρωμένος κύκλος μαθημάτων για το πτυχίο ATP – Αεροπλάνα» προστέθηκε μία επιπλέον παράγραφος προκειμένου να το εν λόγω κεφάλαιο να συνάδει με το κεφάλαιο «Β. Ολοκληρωμένος κύκλος μαθημάτων για το πτυχίο CPL/IR – Αεροπλάνα»:

«(στ) 5 ώρες σε αεροπλάνο πιστοποιημένο για τη μεταφορά τουλάχιστον 4 προσώπων, το οποίο διαθέτει έλικα μεταβλητού βήματος και ανασυρόμενο σύστημα προσγείωσης.» Η διατύπωση είχε γίνει δεκτή για το κεφάλαιο «B. Ολοκληρωμένος κύκλος μαθημάτων για το πτυχίο CPL/IR – Αεροπλάνα» έπειτα από τη λήψη παρατηρήσεων για την NPA. Στην απάντηση αναφερόταν πως, δεδομένου ότι και οι δύο κύκλοι εκπαιδευτικών μαθημάτων οδηγούν ουσιαστικά στο ίδιο πτυχίο, ήτοι στο πτυχίο CPL/IR (A), και ότι η πρακτική εκπαίδευση είναι πανομοιότυπη και για τους δύο κύκλους εκπαιδευτικών μαθημάτων, η ανωτέρω παράγραφος πρέπει να προστεθεί επίσης στο κεφάλαιο «A. Ολοκληρωμένος κύκλος μαθημάτων για το πτυχίο ATP – Αεροπλάνα».

- v. Το Προσάρτημα 7 καλύπτει τις απαιτήσεις δοκιμών για τη δοκιμασία δεξιοτήτων για την έκδοση ικανότητας οργάνων. Λήφθηκε απάντηση, στην οποία αναφερόταν ότι συγκεκριμένα αντικείμενα του καταλόγου ελέγχου πρέπει να σημειώνονται με το σύμβολο «^ο», το οποίο υποδεικνύει ότι τα εν λόγω αντικείμενα «^οθα εκτελούνται με αναφορά μόνο σε όργανα». Αυτή η αλλαγή είχε ήδη συμφωνηθεί από την ομάδα αναθεώρησης του FCL.001 κατά την αναθεώρηση της NPA, αλλά το ΕΑΠ δεν είχε τροποποιηθεί αναλόγως πριν από τη δημοσίευση.
- vi. Το Προσάρτημα 9 καλύπτει την εκπαίδευση, τη δοκιμασία δεξιοτήτων και τον περιοδικό έλεγχο ικανοτήτων για το πτυχίο MPL, το πτυχίο ATPL, τις ικανότητες κατηγορίας και τύπου, και τον περιοδικό έλεγχο ικανοτήτων για τις ικανότητες οργάνων. Στο Προσάρτημα 9, τροποποιήθηκε η διατύπωση του στοιχείου A παράγραφος 6 σχετικά με τη διάρκεια του ελέγχου. Οι απαντήσεις στο ΕΑΠ επεσήμαναν ότι η αναφορά στη χρήση πλήρων εξομοιωτών πτήσης (FFS) για τον έλεγχο δεν ήταν σύμφωνη με τη JAR-FCL και ότι η διάρκεια του ελέγχου δεν φαινόταν επαρκής για συγκεκριμένους τύπους δοκιμασιών ή ελέγχων. Συνεπώς, ενισχύθηκε η υποχρέωση χρήσης πλήρων εξομοιωτών πτήσης όταν αυτοί ήταν διαθέσιμοι, και η διάρκεια της δοκιμασίας ή του ελέγχου για ικανότητες IR και ικανότητες κατηγορίας ή τύπου για αεροσκάφη ενός χειριστή μεταβλήθηκε σε 60 λεπτά.
18. Αναφορικά με την παράγραφο 15 στοιχείο δ. ανωτέρω, λαμβάνοντας υπόψη τόσο τις παρατηρήσεις που ελήφθησαν σχετικά με την NPA όσο και τις απαντήσεις στο ΕΑΠ, και κατόπιν ανάλυσης της ενότητας 2.1.10 του Παραρτήματος 1 του ICAO και των JAR-FCL 1 και 2, ο Οργανισμός αναθεώρησε την εν λόγω παράγραφο και αποφάσισε να την τροποποιήσει για συγκεκριμένες κατηγορίες αεροσκαφών. Οι σχετικές παρατηρήσεις και απαντήσεις ζήτησαν την πλήρη αφαίρεση του περιορισμού των εμπορικών δικαιωμάτων για τις ηλικίες από 60 έως 64 ετών για ανεμόπτερα, αερόστατα, αερόπλοια και αεροσκάφη με άντωση από συστήματα ισχύος. Τα βασικά επιχειρήματα ήταν ότι ο κανόνας του ICAO καλύπτει μόνο διεθνείς πτήσεις, ότι οι κανόνες συνταξιοδότησης στην Ευρώπη δεν καλύπτουν τους εν λόγω χειριστές οι οποίοι θα έπρεπε να σταματούν να πετούν στην ηλικία των 60 ετών καθώς πετούν αεροσκάφη ενός χειριστή σε πτητικές λειτουργίες εμπορικών αερομεταφορών, και ότι, σε ορισμένα κράτη μέλη, οι χειριστές αερόστατων δεν υπόκεινται σε εθνικούς κανονισμούς ως προς το όριο ηλικίας. Ο Οργανισμός αποφάσισε να διατηρήσει τις απαιτήσεις σύμφωνα με το Παράρτημα 1 του ICAO για τις κατηγορίες αεροπλάνων και ελικοπτέρων, καθώς αυτό το ζήτημα είχε ήδη ρυθμιστεί στις JAR-FCL 1 και 2, και να επιτρέψει για όλες τις άλλες κατηγορίες την άσκηση των δικαιωμάτων σε πτητικές λειτουργίες εμπορικών αερομεταφορών έως την ηλικία των 65 ετών χωρίς περιορισμό. Το όριο των 65 ετών για πτητικές λειτουργίες εμπορικών αερομεταφορών διατηρήθηκε για όλους τους χειριστές για λόγους συνεκτικότητας με το Παράρτημα 1 του ICAO και λαμβάνοντας υπόψη ότι οι απαιτήσεις του ICAO βασίζονται σε ανάλυση κινδύνου ως προς την ασφάλεια. Η ανωτέρω αλλαγή αντιπροσωπεύει διαφορά από το Παράρτημα 1 του ICAO και τα κράτη μέλη πρέπει να γνωρίζουν ότι πρέπει να δηλώσουν διαφορά στον ICAO σχετικά με αυτό το στοιχείο.

19. Εκτός των αλλαγών που αναφέρονται ανωτέρω, ο Οργανισμός έλαβε απαντήσεις σχετικά με το περιεχόμενο των Προσαρτημάτων 1 - 9 από δύο σημαντικές ομάδες ενδιαφερομένων:
- α. έναν οργανισμό που εκπροσωπεί μια ομάδα εναέριων γραμμών. Ο εν λόγω οργανισμός ζήτησε τη μεταφορά του περιεχομένου των Προσαρτημάτων 1 - 9 στα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης προκειμένου τα κράτη μέλη να μπορέσουν να αναπτύξουν εναλλακτικά αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης για την παροχή εκπαίδευσης βάσει δεξιοτήτων και αποδείξεων και για τη διενέργεια ελέγχου αμέσως μετά την ολοκλήρωση του σχετικού εγγράφου του ICAO.
 - β. έναν οργανισμό που εκπροσωπεί μια ομάδα χειριστών αερογραμμών. Ο εν λόγω οργανισμός ζήτησε να παραμείνει το περιεχόμενο των Προσαρτημάτων 1 - 9 στο κείμενο του κανόνα προκειμένου να αποφεύγεται η τήρηση διαφορετικών κανονισμών για την εκπαίδευση, τη δοκιμή και των έλεγχου των χειριστών στα διαφορετικά κράτη μέλη, καθώς θεωρεί ότι κάτι τέτοιο αποτελεί απειλή για την ασφάλεια.
- Ο Οργανισμός συμμετέχει ενεργά στο έργο του ICAO σχετικά με την εκπαίδευση βάσει δεξιοτήτων και αποδείξεων και αναγνωρίζει τη σπουδαιότητα της νέας αυτής εκπαιδευτικής μεθόδου και υποστηρίζει την υλοποίησή της. Ωστόσο, το μελλοντικό έγγραφο του ICAO θα καλύπτει πλήρως νέες μεθόδους εκπαίδευσης, δοκιμής και ελέγχου, οι οποίες θα έχουν αντίκτυπο στο σύνολο των αντίστοιχων κανονισμών και θα επιφέρουν πολύ σημαντικές αλλαγές. Αυτό πρέπει να εξεταστεί στο πλαίσιο ξεχωριστού καθήκοντος θέσπισης κανόνων που έχει ήδη ενταχθεί στο πρόγραμμα θέσπισης κανόνων, σύμφωνα με τη διαδικασία θέσπισης κανόνων. Συνεπώς, για αυτόν τον λόγο, καθώς και για λόγους εναρμόνισης με τους υφιστάμενους κανονισμούς, ο Οργανισμός αποφάσισε να διατηρήσει το περιεχόμενο των Προσαρτημάτων 1 - 9 στον κανόνα.
20. Ορισμένες απαντήσεις σχετικά με το Τμήμα Β και το Τμήμα Γ εστιάζουν στην αναγνώριση ή αποδοχή του χρόνου πτήσης σε αεροσκάφη του Παραρτήματος ΙΙ προκειμένου να πληρούνται οι απαιτήσεις επικαιρότητας ή αναγνώρισης για το πτυχίο LAPL ή το πτυχίο PPL. Ο Οργανισμός γνωρίζει ότι η διευκρίνιση αυτού του ζητήματος είναι αναγκαία και ότι θα συμπεριληφθεί στο καθήκον θέσπισης κανόνων FCL.002.

Κολωνία, 26 Αυγούστου 2010

P. GOUDOU
Εκτελεστικός Διευθυντής