



ΓΝΩΜΗ 03/2011

ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

της 19^{ης} Απριλίου 2011

για κανονισμό της Επιτροπής που θεσπίζει τους εκτελεστικούς κανόνες για τις απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές και τις απαιτήσεις που αφορούν τους φορείς

«Απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές – Απαιτήσεις που αφορούν τους φορείς»

Πίνακας περιεχομένων

I.	Σύνοψη των κυριότερων σημείων	3
II.	Γενικά	5
III.	Διαβούλευση	6
IV.	Στόχος της γνώμης του Οργανισμού	7
V.	Πεδίο εφαρμογής και δομή της γνώμης του Οργανισμού.....	10
VI.	Επεξηγηματικό υπόμνημα μέρους AR.....	13
	Γενικά.....	13
	Διαβούλευση	13
	Πεδίο εφαρμογής και εφαρμοσιμότητα	15
	Κανονισμός - στοιχεία που αφορούν το τμήμα AR	18
	Μέρος AR τμήμα GEN, ενότητα I - Γενικά	19
	Μέρος AR τμήμα GEN, ενότητα II - Διαχείριση.....	21
	Μέρος AR τμήμα GEN ενότητα III – Επιτήρηση, πιστοποίηση και εφαρμογή.....	23
	Μέρος AR τμήμα FCL	27
	Μέρος AR τμήμα CC	29
	Μέρος AR τμήμα ATO	30
	Μέρος AR τμήμα FSTD.....	31
	Μέρος AR τμήματα AeMC και MED	32
VII.	Επεξηγηματικό υπόμνημα μέρους AR.....	34
	Γενικά.....	34
	Διαβούλευση.....	34
	Πεδίο εφαρμογής και εφαρμοσιμότητα	36
	Κανονισμός - στοιχεία που αφορούν το τμήμα OR.....	36
	Ορισμοί σχετικά με το μέρος OR.....	38
	Μέρος OR τμήμα GEN, ενότητα I - Γενικά	38
	Μέρος OR τμήμα GEN, ενότητα II - Σύστημα διαχείρισης.....	41
	Μέρος OR τμήμα ATO	44
	Μέρος OR τμήμα FSTD	46
	Μέρος OR τμήμα AeMC	48
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I	49

I. Σύνοψη των κυριότερων σημείων

Η παρούσα γνώμη προτείνει απαιτήσεις για τις αρμόδιες αρχές και τους φορείς στον τομέα των ιπτάμενων πληρωμάτων (πληρώματα πτήσης και πληρώματα θαλάμου επιβατών) της πολιτικής αεροπορίας. Αυτές περιλαμβάνουν γενικές απαιτήσεις (τμήμα GEN) κοινές στους τομείς των ιπτάμενων πληρωμάτων και των αεροπορικών δραστηριοτήτων, καθώς και απαιτήσεις για συγκεκριμένους τομείς που καλύπτουν την αδειοδότηση πληρωμάτων πτήσης, τις βεβαιώσεις επαγγελματικής κατάρτισης των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών, την ιατρική πιστοποίηση, τους εγκεκριμένους οργανισμούς εκπαίδευσης, τις προσομοιωτικές συσκευές πτητικής εκπαίδευσης¹ και τα αεροϊατρικά κέντρα. Οι απαιτήσεις που προτείνονται με την παρούσα γνώμη συμπληρώνουν τις τεχνικές απαιτήσεις στο μέρος FCL, το μέρος MED και το μέρος CC.

- Τα τμήματα **AR.ATO** και **AR.FCL** βασίζονται στις υφιστάμενες απαιτήσεις που αφορούν τους οργανισμούς εκπαίδευσης και την αδειοδότηση των πληρωμάτων πτήσης, οι οποίες συμπεριλαμβάνονται στις απαιτήσεις JAR-FCL και τις σχετικές κοινές διαδικασίες εφαρμογής (JIP). Περιλαμβάνονται νέες διαδικασίες για την παρακολούθηση των εξεταστών.
- Το τμήμα **OR.ATO** βασίζεται στις υφιστάμενες απαιτήσεις για τους οργανισμούς εκπαίδευσης, οι οποίες περιλαμβάνονται στο παράρτημα 1 του ΔΟΠΑ (προσάρτημα 2) και στις απαιτήσεις JAR-FCL. Θα απαιτείται από όλους τους οργανισμούς εκπαίδευσης, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που παρέχουν εκπαίδευση μόνο για την άδεια χειριστή ελαφρών αεροσκαφών, την άδεια χειριστή ιδιωτικών αεροσκαφών, την άδεια χειριστή αερόστατων ή την άδεια χειριστή ανεμοπλάνων, να κατέχουν πιστοποιητικό ATO.
- Το τμήμα **AR.CC** εφαρμόζει τις διατάξεις που περιλαμβάνονται στο άρθρο 8 παράγραφος 4 και παράγραφος 5 στοιχείο ε) του βασικού κανονισμού. Τα τμήματα AR.FSTD και OR.FSTD βασίζονται στις απαιτήσεις JAR-FSTD για αεροπλάνα και ελικόπτερα και στις κοινές διαδικασίες εφαρμογής για τις απαιτήσεις JAR-STD.
- Τα τμήματα **AR.MED**, **AR.AeMC** και **OR.AeMC** περιλαμβάνουν τους κανόνες για την ιατρική πιστοποίηση των πληρωμάτων πτήσης, την προστασία των δεδομένων των ιατρικών εγγράφων αεροϊατρικών εξετάσεων που τηρεί η αρμόδια αρχή, καθώς και απαιτήσεις που αφορούν τους φορείς για τα αεροϊατρικά πιστοποιητικά. Οι προτεινόμενοι κανόνες βασίζονται στις απαιτήσεις JAR-FCL 3 καθώς και στα σχετικά κεφάλαια των κοινών διαδικασιών εφαρμογής του JAA.

Οι απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές (μέρος AR) και οι απαιτήσεις που αφορούν τους φορείς (μέρος OR) βασίζονται περαιτέρω σε υφιστάμενες απαιτήσεις της ενότητας B των κανόνων αξιοπλοΐας και εφαρμόζουν τις σχετικές διατάξεις του βασικού κανονισμού όσον αφορά τις αλληλεπιδράσεις μεταξύ των εγκεκριμένων φορέων και της αρμόδιας αρχής, τη συνεργασία και την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών, την ανάγκη για την άμεση αντιμετώπιση των προβλημάτων ασφάλειας, καθώς και τις προϋποθέσεις για την έκδοση, τη διατήρηση, την τροποποίηση, τον περιορισμό, την αναστολή και την ανάκληση πιστοποιητικών, αδειών, ικανοτήτων, βεβαιώσεων και εγκρίσεων σύμφωνα με τα άρθρα 7 και 8 του βασικού κανονισμού.

Οι απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές λαμβάνουν δεόντως υπόψη τα κρίσιμα στοιχεία του συστήματος επιτήρησης της ασφάλειας που ορίζεται από τον ΔΟΠΑ και εξυπηρετούν τον στόχο τυποποίησης που προβλέπεται στον βασικό κανονισμό. Επιπλέον, περιλαμβάνουν στοιχεία ουσιώδη για την εγκαθίδρυση ενός ολοκληρωμένου συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας της αεροπορίας σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης που περιλαμβάνει τις ευθύνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών μελών για τη διαχείριση της ασφάλειας. Συνεπώς, οι κοινές απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές σχετίζονται άμεσα με την υλοποίηση του ευρωπαϊκού προγράμματος ασφάλειας της αεροπορίας (ΕΠΑΑ).

¹ Οι απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές και τους φορείς σχετικά με συγκεκριμένους τομείς των αεροπορικών δραστηριοτήτων θα συμπεριληφθούν με τη γνώμη για τις αεροπορικές δραστηριότητες.

Οι απαιτήσεις που αφορούν τους φορείς βασίζονται στις κύριες συστάσεις «Συνεκτικότητας εγκρίσεων φορέων» (COrA)² και στα πρότυπα του ΔΟΠΑ σχετικά με τα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας (SMS). Αποτελούν το αντίστοιχο του μέρους AR για τις προϋποθέσεις για την έκδοση, τη διατήρηση, την τροποποίηση, τον περιορισμό, την αναστολή ή την ανάκληση πιστοποιητικών και εγκρίσεων.

Με σκοπό τη μεταφορά των σχετικών προτύπων του ΔΟΠΑ για τα SMS, το μέρος OR τμήμα GEN προτείνει ενοποιημένες γενικές απαιτήσεις για τα συστήματα διαχείρισης, σχεδιασμένες ώστε να εξασφαλίζουν τη συμβατότητα με τα υφιστάμενα συστήματα διαχείρισης και τη δυνατότητα εφαρμογής σε όλους τους φορείς που κατέχουν πιστοποιητικό φορέα σύμφωνα με τον βασικό κανονισμό. Οι προτεινόμενες απαιτήσεις προσαρμόζονται στο μέγεθος του φορέα και στη φύση και την περιπλοκότητα των δραστηριοτήτων του. Έχουν σχεδιαστεί ώστε να αποτελούν πρότυπο για την εφαρμογή SMS για όλους τους εγκεκριμένους φορείς στον τομέα των αεροδρομίων, της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας, των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και της αξιοπλοΐας.

Οι κανόνες που προτείνονται στην παρούσα γνώμη ακολουθούν οριζόντια δομή. Σύμφωνα με τη σύσταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η οριζόντια δομή των κανόνων εγκαταλείπεται για τη διασφάλιση της έγκαιρης θέσπισης των κανόνων πρώτης επέκτασης. Συνεπώς, θα απαιτηθεί μια σειρά διαρθρωτικών αλλαγών και μη ουσιωδών προσαρμογών στα σχέδια των κανόνων. Οι εν λόγω αλλαγές θα πραγματοποιηθούν σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, έπειτα από τη δημοσίευση της παρούσας γνώμης. Προκειμένου να διευκολυνθεί αυτή η διαδικασία, οι απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές και τους φορείς, οι οποίες είχαν δημοσιευτεί ως δύο χωριστά σχέδια κανόνων για τις ειδοποιήσεις προτεινόμενης τροποποίησης (NPA) και για τα έγγραφα απάντησης στις παρατηρήσεις (EAP), συγχωνεύθηκαν σε μια γνώμη.

Η γνώμη περιλαμβάνει πρόταση για μέτρα μετάβασης και αυτοεξαιρέσεις που κυμαίνονται από έξι μήνες έως τρία χρόνια, προκειμένου να ληφθούν υπόψη συγκεκριμένα οι νέες απαιτήσεις για τα συστήματα διαχείρισης, η περίπτωση φορέων που θα υπόκεινται για πρώτη φορά σε υποχρέωση πιστοποίησης, καθώς και οι αλλαγές στο υλικό των κανόνων έπειτα από την απόφαση για την τροποποίηση της δομής των κανόνων έπειτα από τη δημοσίευση της γνώμης.

²

[http://easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/final%20A-NPA%2015-2006%20COrA%20\(26.09.06\).pdf](http://easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/final%20A-NPA%2015-2006%20COrA%20(26.09.06).pdf).

II. Γενικά

1. Σκοπός της παρούσας γνώμης είναι να συνδράμει την Επιτροπή στη θέσπιση εκτελεστικών κανόνων για τις απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές, οι οποίοι σχετίζονται με τις αεροπορικές δραστηριότητες και την αδειοδότηση πληρωμάτων πτήσης. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008³ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (εφεξής καλούμενος ο «βασικός κανονισμός») θεσπίζει κατάλληλο και ολοκληρωμένο πλαίσιο για τον ορισμό και την εφαρμογή κοινών τεχνικών κανόνων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας.

2. Στόχος των προτεινόμενων κανόνων είναι η θέσπιση:

- α. κοινών διοικητικών απαιτήσεων, τις οποίες πρέπει να ακολουθούν ο Οργανισμός και τα κράτη μέλη για την εκτέλεση και εφαρμογή του βασικού κανονισμού και των εκτελεστικών κανόνων του σχετικά με τις αεροπορικές δραστηριότητες και τις απαιτήσεις που αφορούν το προσωπικό, οι οποίες καλούνται «απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές» (εφεξής καλούμενες το μέρος AR)· και
- β. κοινών τεχνικών κανόνων για την εκτέλεση και εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και των εκτελεστικών κανόνων του σχετικά με φορείς στον τομέα των αεροπορικών δραστηριοτήτων και των απαιτήσεων που αφορούν το προσωπικό, οι οποίες καλούνται «απαιτήσεις που αφορούν τους φορείς» (εφεξής καλούμενες το μέρος OR). Οι απαιτήσεις στο μέρος OR αφορούν το σύστημα διοίκησης και διαχείρισης και τις προϋποθέσεις για την έκδοση, τη διατήρηση, την τροποποίηση, τον περιορισμό, την αναστολή και την ανάκληση πιστοποιητικών.

Οι προτεινόμενοι κανόνες βασίζονται στις απαιτήσεις JAR-FCL και JAR-FSTD, στα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές του ΔΟΠΑ, στις σχετικές κοινές διαδικασίες εφαρμογής που υφίστανται στον σύνδεσμο αρχών πολιτικής αεροπορίας (JAA) στον τομέα των αεροπορικών δραστηριοτήτων και της αδειοδότησης των πληρωμάτων πτήσης, καθώς και στις υφιστάμενες απαιτήσεις της ενότητας Β των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1702/2003⁴ και (ΕΚ) αριθ. 2042/2003⁵. Λαμβάνουν επίσης υπόψη την ακόλουθη σχετική νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης:

- α. τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα⁶.
- β. τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 996/2010⁷ σχετικά με τη διερεύνηση και την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων στην πολιτική αεροπορία και την κατάργηση της οδηγίας 94/56/ΕΚ· και
- γ. την οδηγία 2003/42/ΕΚ⁸ για την αναφορά περιστατικών στην πολιτική αεροπορία.

3 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 όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1108/2009 (ΕΕ L 79 της 19.03.2008, σ. 1).

4 Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 της 24^{ης} Σεπτεμβρίου 2003 για τον καθορισμό εκτελεστικών κανόνων για την πιστοποίηση αξιοπλοίας 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).

5 Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής της 20^{ης} Νοεμβρίου 2003 για τη διαρκή αξιοπλοία 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).

6 ΕΕ L 293 της 31.10.2008, σ. 3-20.

7 Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Οκτωβρίου 2010, σχετικά με τη διερεύνηση και την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων στην πολιτική αεροπορία και την κατάργηση της οδηγίας 94/56/ΕΚ Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ (ΕΕ L 295 της 12.11.2010, σ. 35-50).

3. Η γνώμη εκδόθηκε με βάση τη διαδικασία που καθορίστηκε από το διοικητικό συμβούλιο του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας της Αεροπορίας (ο Οργανισμός)⁹, όπως προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 19 του βασικού κανονισμού.
4. Η παρούσα γνώμη βασίζεται στις ακόλουθες NPA:
- στην NPA 2008-22b, η οποία περιέχει σχέδια προτάσεων για εκτελεστικούς κανόνες (εκτελεστικό κανόνα) και τα σχετικά αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης (AMC) και το καθοδηγητικό υλικό (KY) για τις απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές (μέρος AR τμήμα GEN ενότητες I, II, και III, τμήματα FCL, ATO, AeMC και MED).
 - στην NPA 2008-22c, η οποία περιέχει σχέδια προτάσεων για εκτελεστικούς κανόνες και τα σχετικά AMC και το KY για απαιτήσεις που αφορούν τους φορείς (μέρος OR τμήματα GEN, ATO και AeMC).

Η NPA 2009-02d περιείχε σχέδια προτάσεων για εκτελεστικούς κανόνες και τα σχετικά AMC και το KY για αρμόδιες αρχές σχετικά με επιθεωρήσεις στους χώρους στάθμευσης (τμήμα AR.GEN ενότητα IV), δραστηριότητες (τμήμα AR.OPS) και τα πληρώματα θαλάμου επιβατών (τμήμα AR.CC). Οι εν λόγω προτάσεις δεν συμπεριλαμβάνονται στην παρούσα γνώμη. Θα συμπεριληφθούν στην πρώτη γνώμη που θα δημοσιευτεί σχετικά με τις αεροπορικές δραστηριότητες.

III. Διαβούλευση

5. Η NPA 2008-22 δημοσιεύτηκε στον δικτυακό τόπο του EASA (<http://www.easa.europa.eu>) την 31^η Οκτωβρίου 2008. Η NPA 2009-02 δημοσιεύτηκε την 30^η Ιανουαρίου 2009.

Η περίοδος διαβούλευσης των εν λόγω NPA παρατάθηκε σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 6 της διαδικασίας θέσπισης κανόνων¹⁰, κατόπιν αιτήματος των ενδιαφερόμενων, προκειμένου να εξασφαλιστεί η σύμπτωση των περιόδων διαβούλευσης των NPA σχετικά με την πρώτη επέκταση¹¹. Μέχρι τις καταληκτικές ημερομηνίες της 28^{ης} Μαΐου 2009 (NPA 2008-22) και της 31^{ης} Ιουλίου 2009 (NPA 2009-02), ο Οργανισμός έλαβε 9 405 παρατηρήσεις σχετικά με το μέρος AR και το μέρος OR από περισσότερους από 400 σχολιαστές, συμπεριλαμβανομένων εθνικών αεροπορικών αρχών, επαγγελματικών φορέων, ιδιωτικών εταιρειών και ιδιωτών. Ο συνολικός αριθμός των παρατηρήσεων και για τις δύο NPA ανήλθε σε 18 243.

6. Οι παρατηρήσεις εξετάστηκαν σύμφωνα με την κοινή προσέγγιση διεύρυνσης των αρμοδιοτήτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία θεσπίστηκε από τον Οργανισμό και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, και εγκρίθηκε από το διοικητικό συμβούλιο και την επιτροπή του EASA.¹² Αυτό συνεπάγεται σταδιακή προσέγγιση στην επεξεργασία των κανόνων πρώτης επέκτασης προκειμένου να είναι δυνατή η επικέντρωση των διαθέσιμων πόρων και της διαδικασίας επιτροπολογίας στις προτάσεις με τη σειρά. Προβλέπει επίσης μια προηγμένη μέθοδο εργασίας για την εξέταση των παρατηρήσεων, αφενός την έγκαιρη δημοσίευση

8 Οδηγία 2003/42/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 13ης Ιουνίου 2003 για την αναφορά περιστατικών στην πολιτική αεροπορία (ΕΕ L 167 της 4.7.2003, σ. 23-36).

9 Απόφαση του διοικητικού συμβουλίου σχετικά με 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.

10 Απόφαση 08-2007 του διοικητικού συμβουλίου του EASA, η οποία τροποποίησε και αντικατέστησε τη διαδικασία θέσπισης κανόνων και ελήφθη στη συνεδρίαση 03-2007 του διοικητικού συμβουλίου της 13^{ης} Ιουνίου 2007 (http://www.easa.eu.int/ws_prod/g/management-board-decisions-and-minutes.php).

11 Πιο συγκεκριμένα, της NPA 2008-22 σχετικά με τις απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές και τις απαιτήσεις που αφορούν τους φορείς, και της NPA 2009-02 σχετικά με τους εκτελεστικούς κανόνες για τις αεροπορικές δραστηριότητες των αερομεταφορέων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (http://www.easa.eu.int/ws_prod/r/r_archives.php).

12

http://easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/COMMS/Commission%20EASA%20joint%20position%20MB.%202015%2009%2009.pdf.

του ΕΑΠ ώστε να μην επηρεαστεί η δημοσίευση των κανονισμών έως την 8^η Απριλίου 2012, την ημερομηνία που ορίζεται στο άρθρο 70 του βασικού κανονισμού, και αφετέρου ο Οργανισμός πρέπει να παράσχει ΕΑΠ που επιτρέπουν στους ενδιαφερόμενους να εντοπίσουν εύκολα τις αλλαγές που πραγματοποιήθηκαν στις ΝΡΑ, τη συμμόρφωση με τον ΔΟΠΑ και τυχόν διαφορές σε σχέση με τον κανονισμό EU-OPS¹³/τις κοινές απαιτήσεις αεροπορίας (JAR), ανάλογα με την περίπτωση. Αυτή η μέθοδος εργασίας ικανοποιεί το άρθρο 7 της διαδικασίας θέσπισης κανόνων του EASA.

7. Τα τροποποιημένα κείμενα των κανόνων συζητήθηκαν λεπτομερώς με τις ομάδες αναθεώρησης θέσπισης κανόνων που συστάθηκαν για τις ΝΡΑ 2008-22 και 2009-02. Η σύνθεση των ομάδων αναθεώρησης βασίστηκε σε εκείνη των αρχικών ομάδων σύνταξης που συστάθηκαν για της ενέργειες θέσπισης κανόνων OPS.001 και FCL.001. Οι αρχικές ομάδες σύνταξης διευρύνθηκαν προκειμένου να συμπεριλάβουν επιπλέον εκπροσώπους ενδιαφερομένων καθώς και έναν εκπρόσωπο του τμήματος τυποποίησης του Οργανισμού, σύμφωνα με τους κανόνες των διαδικασιών για τα μέλη των ομάδων θέσπισης κανόνων. Το μέρος AR εξετάστηκε από κοινού με το μέρος OR προκειμένου να εξασφαλιστεί η συνοχή των αποτελεσμάτων και η αποτελεσματικότητα της διαδικασίας εξέτασης. Η διαδικασία εξέτασης συμπεριέλαβε επίσης τον στενό συντονισμό με τις ομάδες αναθεώρησης που συστάθηκαν για τις τεχνικές απαιτήσεις που αφορούν την πτητική λειτουργία (OPS) (ΝΡΑ 2009-02b) και τη διαβούλευση των ομάδων σύνταξης που συστάθηκαν για τη δεύτερη επέκταση (αεροδρόμια, διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας, υπηρεσίες αεροναυτιλίας).
8. Τα ΕΑΠ για το μέρος AR και το μέρος OR, τα οποία παρέχουν περιλήψεις των παρατηρήσεων και τις σχετικές απαντήσεις του Οργανισμού, καθώς και το τροποποιημένο κείμενο δημοσιεύθηκαν στον δικτυακό τόπο του Οργανισμού την 4^η Οκτωβρίου 2010. Τα ΕΑΠ περιλάμβαναν κατάλογο όλων των προσώπων ή/και οργανισμών που διατύπωσαν παρατηρήσεις. Μέχρι την καταληκτική ημερομηνία της 6^{ης} Δεκεμβρίου 2010, ο Οργανισμός έλαβε 1 020 αντιδράσεις για το μέρος AR και το μέρος OR από άνω των 70 σχολιαστών, κυρίως από εθνικές αεροπορικές αρχές, μη κερδοσκοπικούς φορείς και ιδιωτικές εταιρείες. Περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τις εν λόγω αντιδράσεις και την εξέτασή τους για την παρούσα παρατίθενται στο κείμενο της παρούσας επεξηγηματικής σημείωσης που αναφέρεται στα σχετικά τμήματα και τις ενότητες.

IV. Στόχος της γνώμης του Οργανισμού

9. Στον βασικό κανονισμό, ο ευρωπαϊός νομοθέτης όρισε το πεδίο εφαρμογής των αρμοδιοτήτων και των εξουσιών που μεταβιβάζονται από τα κράτη μέλη στην Κοινότητα καθώς και τους βασικούς στόχους ασφάλειας που πρέπει να επιτευχθούν μέσω κοινοτικής δράσης. Ο ευρωπαϊός νομοθέτης εξουσιοδότησε επιπλέον την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για τη θέσπιση, μέσω της διαδικασίας επιτροπολογίας, εκτελεστικών κανόνων του βασικού κανονισμού, όπως περιγράφεται εκτενώς στις αιτιολογικές σκέψεις 37 και 38 του βασικού κανονισμού.
10. Ο βασικός κανονισμός παρέχει τη νομική βάση για τη θέσπιση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή απαιτήσεων που ισχύουν για τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών. Η ύπαρξη αυτών των απαιτήσεων συμβάλλει στην επίτευξη του κύριου στόχου του βασικού κανονισμού, τη δημιουργία και διατήρηση υψηλού και ομοιόμορφου επιπέδου ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας. Μόνο με την επιβολή κοινών απαιτήσεων στις εθνικές αεροπορικές αρχές είναι δυνατόν να διασφαλιστεί η ομοιόμορφη εφαρμογή του δικαιού της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην επικράτεια των κρατών μελών.
11. Η ρύθμιση πιστοποιητικών και εγκρίσεων απαιτεί τη θέσπιση απαιτήσεων τόσο για τους αιτούντες την έκδοσή τους όσο και για τους κατόχους τους και τις αρμόδιες αρχές. Το μέρος AR θεσπίζει απαιτήσεις για τις αρχές που θα ασκούν εξουσίες σχετικά με την

¹³ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 859/2008 της Επιτροπής της 20^{ης} Αυγούστου 2008 για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 όσον αφορά τις κοινές απαιτήσεις και τις διοικητικές διαδικασίες που εφαρμόζονται στις εμπορικές αεροπορικές μεταφορές.

έκδοση, την τροποποίηση, τον περιορισμό, την αναστολή ή την ανάκληση και την επιτήρηση πιστοποιητικών, αδειών, ικανοτήτων, βεβαιώσεων και εγκρίσεων σύμφωνα με τα άρθρα 7 και 8 του βασικού κανονισμού. Οι προτεινόμενοι κανόνες εφαρμόζουν περαιτέρω τις σχετικές διατάξεις των άρθρων 10, 11, 13, 14, 15, 18 στοιχείο δ), 22, 24 και 54 του βασικού κανονισμού.

Το μέρος OR θεσπίζει κοινές τεχνικές απαιτήσεις για αερομεταφορείς, οργανισμούς εκπαίδευσης χειριστών, αεροϊατρικά κέντρα και κατόχους πιστοποιητικού προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης (FSTD) σύμφωνα με τα άρθρα 7 και 8 του βασικού κανονισμού. Οι κοινές απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές και τους φορείς θα συμβάλλουν ουσιαστικά στη διασφάλιση της ομοιόμορφης εφαρμογής του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης μέσω της βελτιστοποίησης των απαιτήσεων του συστήματος επιτήρησης και διαχείρισης για όλους τους ενδιαφερόμενους στον τομέα των αεροπορικών δραστηριοτήτων και της αδειοδότησης των πληρωμάτων πτήσης.

12. Σύμφωνα με τις αρχές της διαδικασίας θέσπισης κανόνων βάσει απόδοσης, κατά την κατάρτιση της παρούσας γνώμης εξετάστηκε η ισορροπία μεταξύ των εκτελεστικών κανόνων και των αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης προκειμένου να διασφαλιστεί η αναλογικότητα και να αυξηθεί η σταθερότητα των κανόνων. Και αυτό σε μια στιγμή όπου η πρόοδος στις ψηφιακές επικοινωνίες, την πληροφορική και άλλους τομείς ανοίγει το δρόμο σε μια πληθώρα τεχνικών εναλλακτικών λύσεων και που ο αριθμός διαθέσιμων λύσεων παρουσιάζει αυξητική τάση, με την ολοένα αυξανόμενη περιπλοκότητα και τον αριθμό αεροπορικών δραστηριοτήτων. Ορίζονται ουσιώδη στοιχεία για την ασφάλεια σε επίπεδο εκτελεστικών κανόνων, ενώ οι μη ουσιώδεις εκτελεστικές πτυχές περιλαμβάνονται ως αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης ή καθοδηγητικό υλικό. Αυτή η αυξημένη περιπλοκότητα των λειτουργιών και αεροπορικών δραστηριοτήτων με πολλαπλές αλληλεπιδράσεις μεταξύ των στοιχείων του συστήματος, απαιτεί από τις αρχές και τους φορείς την υλοποίηση αποτελεσματικών συστημάτων διαχείρισης.
13. Προκειμένου να συνδράμει τα κράτη μέλη στην εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους που απορρέουν από τη σύμβαση του Σικάγου και να εξακολουθεί να βελτιώνει το επίπεδο ασφάλειας στην πολιτική αεροπορία στην Ευρώπη, το μέρος AR περιλαμβάνει ορισμένα ουσιώδη στοιχεία για την εγκαθίδρυση ενός ολοκληρωμένου συστήματος ασφαλείας σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα οποία περιλαμβάνουν ευθύνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών μελών για τη διαχείριση της ασφάλειας. Αυτό το πλαίσιο θα διασφαλίσει τη συμμόρφωση όλων των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τα σχετικά πρότυπα του ΔΟΠΑ αναφορικά με τα SMS και τα κρατικά προγράμματα ασφαλείας (ΚΠΑ). Σε αυτόν τον τομέα, ο Οργανισμός προτείνει μια ολιστική προσέγγιση σχετικά με τα συστήματα διαχείρισης, στην οποία τα SMS περιλαμβάνονται ως θεμελιώδεις στοιχεία του συστήματος διαχείρισης ενός φορέα ή μίας αρχής. Από αυτήν την άποψη, οι κοινές απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές σχετίζονται άμεσα με την υλοποίηση του ευρωπαϊκού προγράμματος ασφαλείας της αεροπορίας (ΕΠΑΑ). Στον συγκεκριμένο τομέα, βρίσκονται αυτήν τη στιγμή υπό ανάπτυξη λεπτομερέστερες απαιτήσεις και τα σχετικά αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και το καθοδηγητικό υλικό, που περιλαμβάνουν το πρόγραμμα ασφαλείας σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης και ορίζουν την αλληλεπίδραση μεταξύ των κρατών μελών και του Οργανισμού. Το εν λόγω υλικό θα βασιστεί στο έργο που συντονίζει η Ευρωπαϊκή Συμβουλευτική Επιτροπή Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASAC), ιδιαιτέρως όσον αφορά το ΕΠΑΑ.
14. Με σκοπό τη μεταφορά των σχετικών προτύπων του ΔΟΠΑ για τα SMS, το μέρος OR τμήμα GEN προτείνει ενοποιημένες γενικές απαιτήσεις για τα συστήματα διαχείρισης, σχεδιασμένες ώστε να εξασφαλίζουν τη δυνατότητα εφαρμογής σε όλους τους φορείς που κατέχουν πιστοποιητικό φορέα σύμφωνα με τον βασικό κανονισμό. Οι προτεινόμενες απαιτήσεις, παρότι διασφαλίζουν την πλήρη συμμόρφωση με τα σχετικά πρότυπα του ΔΟΠΑ αναφορικά με τα SMS, μπορούν να προσαρμοστούν αναλόγως του μεγέθους του εκάστοτε φορέα και της φύσης και της περιπλοκότητας των δραστηριοτήτων του. Η πρόταση του Οργανισμού προάγει μια ολοκληρωμένη προσέγγιση για τα συστήματα διαχείρισης, καθώς περιλαμβάνει την παρακολούθηση της συμμόρφωσης και τη διαχείριση της ασφάλειας έναντι της τοποθέτησης των ήδη υπάρχοντων συστημάτων ασφαλείας κάτω

από ένα άλλο σύστημα. Η αξιολόγηση των προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών του ΔΟΠΑ σχετικά με τα SMS αποκάλυψε ότι πολλά στοιχεία των ΔΣΑ του ΔΟΠΑ εξετάζονται επίσης στην πρωτοβουλία «Συνεκτικότητα εγκρίσεων φορέων» (COra), η οποία άρχισε στο πλαίσιο του JAA (βλέπε επίσης την προκαταρκτική NPA 15-2006¹⁴). Ο στόχος του ΔΟΠΑ για την εισαγωγή SMS σε όλους τομείς της αεροπορίας οδηγεί αναπόφευκτα στις ίδιες βασικές αρχές των βελτιστοποιημένων κανόνων για την έγκριση και επιτήρηση φορέων και στις κοινές απαιτήσεις που αφορούν συστήματα διαχείρισης.

15. Οι κοινές και εναρμονισμένες απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές και οι αντίστοιχες απαιτήσεις που αφορούν τους φορείς και αναφέρονται σε όλους τους τομείς των αεροπορικών δραστηριοτήτων και των πληρωμάτων πτήσης, σχεδιάστηκαν ώστε να συμβάλουν στην υλοποίηση των σημαντικότερων συστάσεων COra. Καθώς οι απαιτήσεις JAR θεσπίστηκαν σταδιακά και σχεδόν ανεξάρτητα για κάθε τομέα, το κανονιστικό υλικό διέφερε σε πολλές πτυχές. Κατά την υλοποίηση των απαιτήσεων JAR παρουσιάστηκαν ανακολουθίες σχετικές με τις εγκρίσεις φορέων. Παρότι ορισμένες από αυτές τις ανακολουθίες ήταν δικαιολογημένες λόγω του ιδιαίτερου χαρακτήρα του υπό εξέταση τομέα, ωστόσο, πολλές άλλες δεν ήταν.
16. Αρχικά ο Οργανισμός επέλεξε μια σταδιακή προσέγγιση στην εναρμόνιση των εγκρίσεων φορέων. Ως ένα πρώτο βήμα οι εν λόγω συστάσεις λήφθηκαν υπόψη για την κατάρτιση του εκτελεστικού κανόνα για τις αεροπορικές δραστηριότητες και την αδειοδότηση των πληρωμάτων πτήσης. Ως επόμενο βήμα, σχεδιάστηκε η υλοποίησή τους για τις NPA σχετικά με τη δεύτερη επέκταση (διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας/υπηρεσίες αεροναυτιλίας και αεροδρόμια). Υπήρχε πρόθεση για την υλοποίηση, σε μεταγενέστερο στάδιο, των συστάσεων εντός των κανόνων αξιοπλοΐας¹⁵ (κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 και 2042/2003) με στόχο τη διασφάλιση της πλήρους συμβατότητας των απαιτήσεων που αφορούν τις αρχές και τους φορείς σε όλα τα πεδία αρμοδιότητας του Οργανισμού. Ο Οργανισμός επιθυμεί να τονίσει τη σπουδαιότητα της συμβατότητας των εγκρίσεων φορέων όσον αφορά τη διευκόλυνση της αποδοχής των κανόνων του EASA από τους βασικούς αντίστοιχους οργανισμούς όπως είναι η Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (FAA) των Ηνωμένων Πολιτειών και η αρχή Transport Canada Civil Aviation (TCCA) του Καναδά. Η αμοιβαία αποδοχή των εγκρίσεων και των πιστοποιητικών θα επωφελούνταν σε μεγάλο βαθμό από τις εναρμονισμένες και βελτιστοποιημένες απαιτήσεις για τη χορήγηση των εν λόγω εγκρίσεων και πιστοποιητικών.
17. Ένας συγκεκριμένος μακροπρόθεσμος στόχος COra ήταν η δημιουργία ενός ενιαίου συστήματος έγκρισης με μεταβλητό πεδίο εφαρμογής, οδηγώντας σε ένα τυποποιημένο έντυπο αίτησης και σε ένα ενιαίο πιστοποιητικό με μοναδικό αριθμό έγκρισης για πολλούς εγκεκριμένους φορείς, διατηρώντας παράλληλα διαφορετικά κριτήρια για κάθε συγκεκριμένη έγκριση. Το εν λόγω ενιαίο σύστημα έγκρισης θα είναι επωφελές όχι μόνο επειδή σημαντικός αριθμός φορέων κατέχουν περισσότερες της μιας εγκρίσεις, αλλά επίσης επειδή οι εγκεκριμένοι φορείς δεν είναι αυθύπαρκτοι. Σε πολλές περιπτώσεις διατηρούν στενούς δεσμούς με άλλους εγκεκριμένους φορείς και αυτή η τάση αναμένεται να αυξηθεί στο μέλλον. Ωστόσο, η επίτευξη αυτού του στόχου δεν είναι δυνατή χωρίς τη σαφή συναίνεση των ενδιαφερόμενων ως προς την ανάγκη για κοινές και βελτιστοποιημένες απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές και τους φορείς και ισχύουν για όλους τους τεχνικούς τομείς στο πλαίσιο των κανόνων του EASA.
18. Ορισμένοι ενδιαφερόμενοι εξέφρασαν ανησυχίες ως προς την καταλληλότητα της θέσπισης μιας οριζόντιας δομής κανόνων για όλους τους κανόνες που αναφέρονται στην ασφάλεια της αεροπορίας, επισημαίνοντας τις δυσκολίες που ενδεχομένως να αντιμετωπισθούν λόγω της επέκτασης της προσέγγισης σε επιπλέον πεδία αρμοδιότητας του Οργανισμού, όπου ενδεχομένως η επίτευξη συναίνεσης για τις εν λόγω κοινές απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές και τους φορείς από ένα μεγαλύτερο εύρος

¹⁴ [http://easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/final%20A-NPA%2015-2006%20COra%20\(26.09.06\).pdf](http://easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/final%20A-NPA%2015-2006%20COra%20(26.09.06).pdf).

¹⁵ Οι κανόνες αξιοπλοΐας, οι οποίοι απορρέουν απευθείας από τις απαιτήσεις JAR, θα απαιτήσουν εξέταση ως προς τη συμβατότητα ως προϋπόθεση για την υλοποίηση των κανόνων του κοινού συστήματος διαχείρισης που προτείνονται στο μέρος OR προκειμένου να υλοποιηθούν SMS στον τομέα της αξιοπλοΐας.

ενδιαφερομένων θα είναι δυσκολότερη. Παράλληλα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συνέστησε την εγκατάλειψη της οριζόντιας δομής των κανόνων για τη διασφάλιση της έγκαιρης θέσπισης των κανόνων πρώτης επέκτασης. Οι διαρθρωτικές αλλαγές και οι απαιτούμενες μη ουσιώδεις προσαρμογές στους κανόνες έπειτα από την ανακατανομή στις αντίστοιχες τεχνικές απαιτήσεις (FCL, πληρώματα θαλάμου επιβατών (CC), MED, OPS), θα πραγματοποιηθούν έπειτα από τη δημοσίευση της παρούσας γνώμης στον δικτυακό τόπο του Οργανισμού. Προκειμένου να καταστεί ευκολότερη η εισαγωγή των εν λόγω αλλαγών στο σχέδιο του υλικού των κανόνων, το μέρος AR και το μέρος OR συγχωνεύτηκαν σε μια γνώμη, ενώ αφαιρέθηκαν όλα τα στοιχεία που αφορούν αποκλειστικά στις αεροπορικές δραστηριότητες.

Αυτό αφορά σχετικά άρθρα και παραγράφους του κανονισμού, ορισμούς και διατάξεις των εκτελεστικών κανόνων που ισχύουν μόνο για τους εμπορικούς αερομεταφορείς, αερομεταφορείς που υπόκεινται σε υποχρέωση δήλωσης σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 3 του βασικού κανονισμού ή ιδιωτικούς αερομεταφορείς που εκμεταλλεύονται αεροσκάφη εκτός σύνθετων μηχανοκίνητων αεροσκαφών. Αυτά τα στοιχεία θα μεταφερθούν στις γνώμες σχετικά με τις αεροπορικές δραστηριότητες.

Στο παράρτημα I αυτής της επεξηγηματικής σημείωσης παρατίθεται η αντιστοιχία μεταξύ των αναφορών και των τίτλων των κανόνων όπως δημοσιεύτηκαν με τα ΕΑΠ για το μέρος AR / μέρος OR και περιλαμβάνονται στην παρούσα γνώμη.

V. Πεδίο εφαρμογής και δομή της γνώμης του Οργανισμού

19. Το πεδίο εφαρμογής της παρούσας γνώμης καλύπτει:

- α. γενικές απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές και τους φορείς σχετικά με τα ιπτάμενα πληρώματα και τις αεροπορικές δραστηριότητες (τμήμα AR.GEN με την εξαίρεση της ενότητας IV «Επιθεωρήσεις στους χώρους στάθμευσης» και τμήμα OR.GEN)·
- β. ειδικές απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές σχετικά με την αδειοδότηση και την επιτήρηση πληρωμάτων πτήσης (τμήμα AR.FCL)·
- γ. ειδικές απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές σχετικά με τη βεβαίωση επαγγελματικής επάρκειας και την επιτήρηση των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών (τμήμα AR.FCL)·
- δ. ειδικές απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές και τους φορείς σχετικά με την πιστοποίηση ή/και την επιτήρηση εγκεκριμένων οργανισμών εκπαίδευσης (τμήματα AR.ATO και OR.ATO)·
- ε. ειδικές απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές και τους φορείς σχετικά με την πιστοποίηση προσομοιωτικών συσκευών πτητικής εκπαίδευσης (FSTD) (τμήματα AR.FSTD και OR.FSTD)·
- στ. ειδικές απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές και τους φορείς σχετικά με την πιστοποίηση και τα αεροϊατρικά κέντρα (AeMC) (τμήματα AR.MED, AR.AeMC και OR.AeMC)· και

Οι απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές και τους φορείς σχετικά με τις αεροπορικές δραστηριότητες (τμήματα AR.OPS και OR.OPS) και τις επιθεωρήσεις στους χώρους στάθμευσης (τμήμα AR.GEN ενότητα IV¹⁶) που δημοσιεύτηκαν με τα ΕΑΠ για το μέρος AR και το μέρος OR θα συμπεριληφθούν στην πρώτη γνώμη που θα δημοσιευτεί σχετικά με τις αεροπορικές δραστηριότητες. Αυτή η μεταφορά αναφέρεται επίσης στους συγκεκριμένους εκτελεστικούς κανόνες που αφορούν τη δήλωση (παράγραφοι AR.GEN.345 και OR.GEN.145), καθώς αυτοί εφαρμόζονται σε μη εμπορικούς αερομεταφορείς, οι οποίοι εκμεταλλεύονται αποκλειστικά σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη.

¹⁶ Οι διατάξεις σχετικά με τις επιθεωρήσεις στους χώρους στάθμευσης που είχαν συμπεριληφθεί στο τμήμα AR.GEN ενότητα IV, θα δημοσιευτούν με τις απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές σχετικά με τις αεροπορικές δραστηριότητες ως τμήμα «Επιθεωρήσεις στους χώρους στάθμευσης».

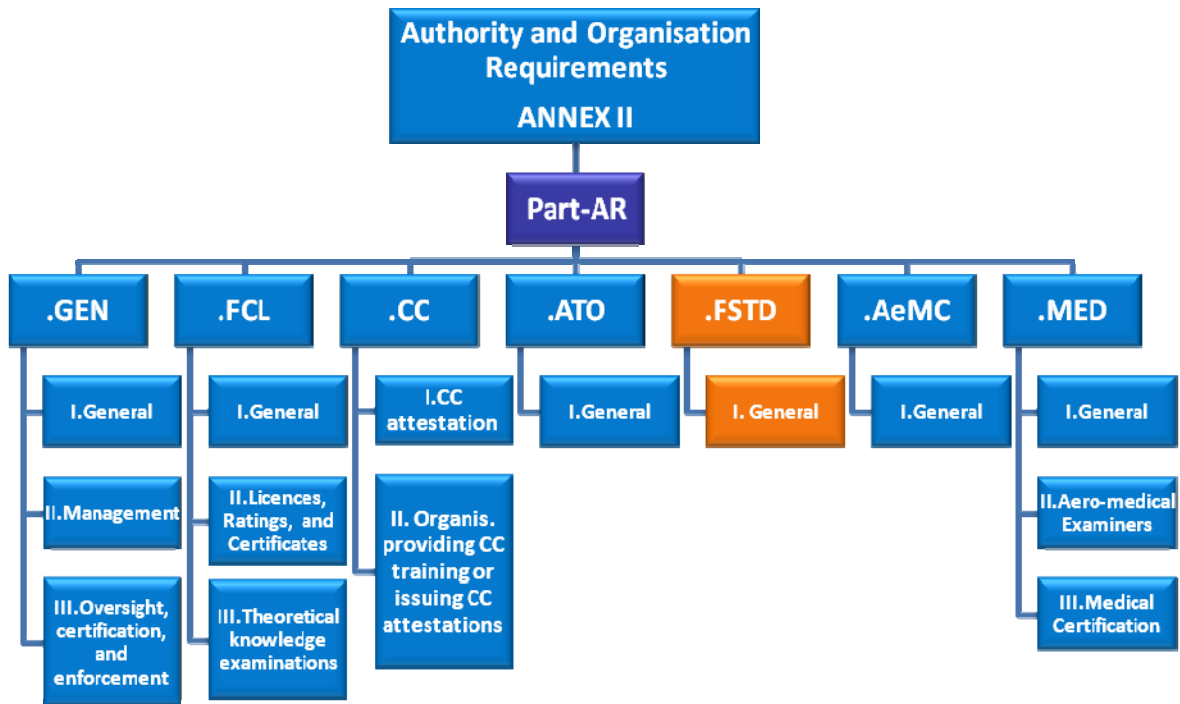
Η δομή της γνώμης έχει ως εξής:

- Κανονισμός για τις «Απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές – Απαιτήσεις που αφορούν τους φορείς»·
- Παράρτημα I – Ορισμοί που χρησιμοποιούνται στον κανονισμό, στο μέρος AR και στο μέρος OR·
- Παράρτημα II – Απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές - Μέρος AR·
- Παράρτημα III – Απαιτήσεις που αφορούν τους φορείς - Μέρος OR·

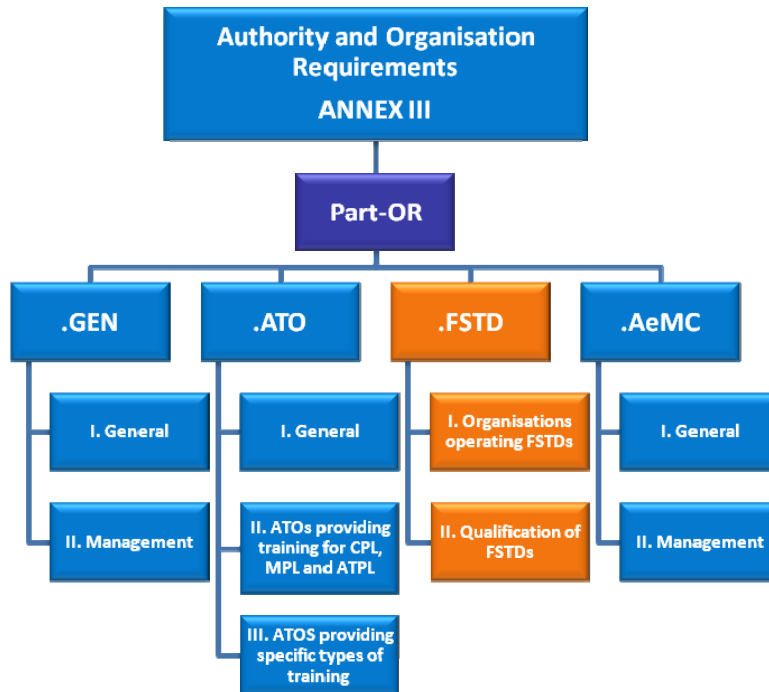
20. Με την παρούσα γνώμη προτείνονται δύο νέα τμήματα, τα οποία θα συμπεριλάβουν απαιτήσεις σχετικά με τις προσομοιωτικές συσκευές πτητικής εκπαίδευσης που πριν συμπεριλαμβάνονταν στα τμήματα AR.ATO και OR.ATO αντίστοιχα:

- Τμήμα AR.FSTD με ειδικές απαιτήσεις για την πιστοποίηση προσομοιωτικών συσκευών πτητικής εκπαίδευσης·
- Τμήμα OR.FSTD με ειδικές απαιτήσεις για την πιστοποίηση προσομοιωτικών συσκευών πτητικής εκπαίδευσης και για φορείς που εκμεταλλεύονται προσομοιωτικές συσκευές πτητικής εκπαίδευσης·

Τα ακόλουθα διαγράμματα παρουσιάζουν τη δομή του παραρτήματος II του μέρους AR και του παραρτήματος III του μέρους OR αντίστοιχα, όπως προτείνεται στην παρούσα γνώμη.



Διάγραμμα 1: Απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές



Διάγραμμα 2: Απαιτήσεις που αφορούν τους φορείς

VI. Επεξηγηματικό υπόμνημα μέρους AR

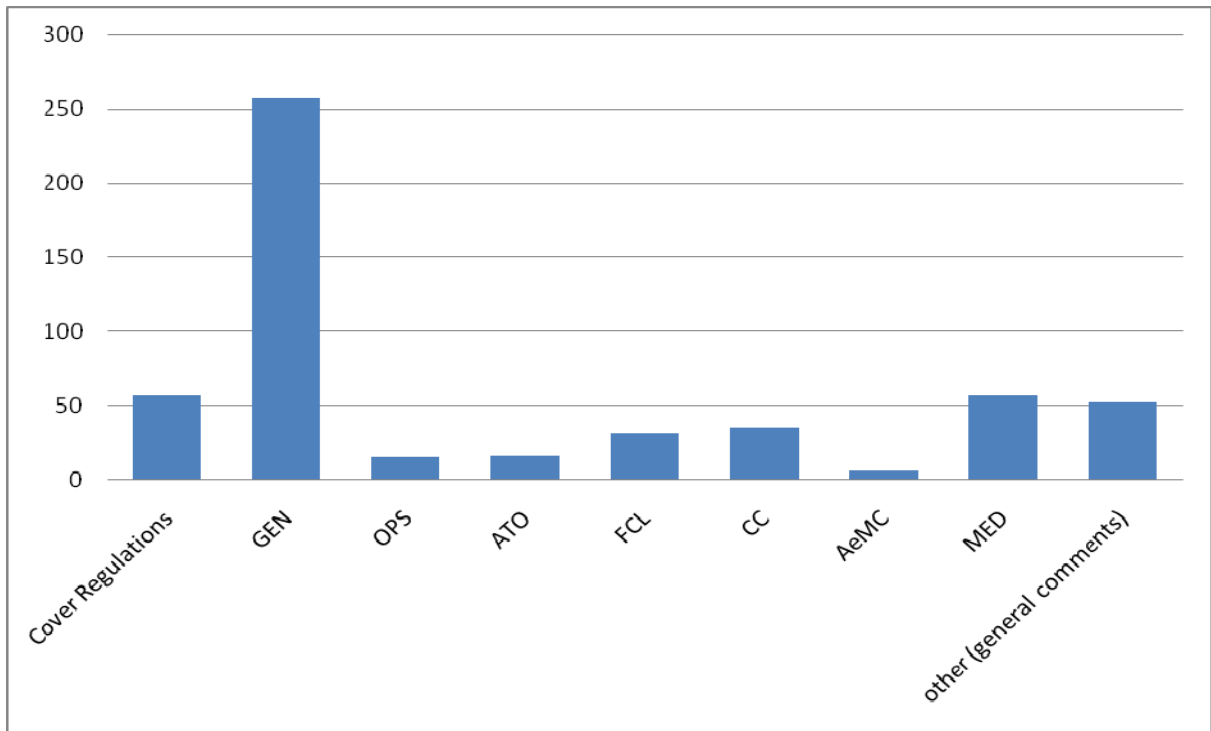
Γενικά

21. Το μέρος AR, όπως προτείνεται στην παρούσα γνώμη, απαρτίζεται από επτά τμήματα, τα οποία υποδιαιρούνται περαιτέρω σε ενότητες, που περιλαμβάνουν γενικές απαιτήσεις καθώς και απαιτήσεις για συγκεκριμένους τομείς, σχετικά με την αρμόδια αρχή και ισχύουν για κάθε τύπο πιστοποιητικού, έγκρισης ή δραστηριότητας:
- α. Μέρος AR τμήμα GEN, γενικές απαιτήσεις·
 - β. Μέρος AR τμήμα FCL, ειδικές απαιτήσεις σχετικά με την αδειοδότηση των πληρωμάτων πτήσης·
 - γ. Μέρος AR τμήμα CC, ειδικές απαιτήσεις σχετικά με τη βεβαίωση επαγγελματικής επάρκειας και την επιτήρηση των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών·
 - δ. Μέρος AR τμήμα ATO, ειδικές απαιτήσεις σχετικά με τους εγκεκριμένους οργανισμούς εκπαίδευσης·
 - ε. Μέρος AR τμήμα FSTD, ειδικές απαιτήσεις σχετικά με την πιστοποίηση των προσομοιωτικών συσκευών πτητικής εκπαίδευσης·
 - στ. Μέρος AR τμήμα AeMC, ειδικές απαιτήσεις σχετικά με τα αεροϊατρικά κέντρα· και
 - ζ. Μέρος AR τμήμα MED, ειδικές απαιτήσεις σχετικά με την αεροϊατρική πιστοποίηση.
22. Το κείμενο που προτείνεται στην παρούσα γνώμη αντανακλά τις αλλαγές που πραγματοποιήθηκαν στις αρχικές προτάσεις του Οργανισμού (όπως αυτές δημοσιεύτηκαν στις NPA 2008-22b και 2009-02d) έπειτα από τη δημόσια διαβούλευση, καθώς και τις περαιτέρω αλλαγές που εισήχθησαν έπειτα από την ανάλυση και αξιολόγηση των αντιδράσεων που διατυπώθηκαν επί του ΕΑΠ.

Διαβούλευση

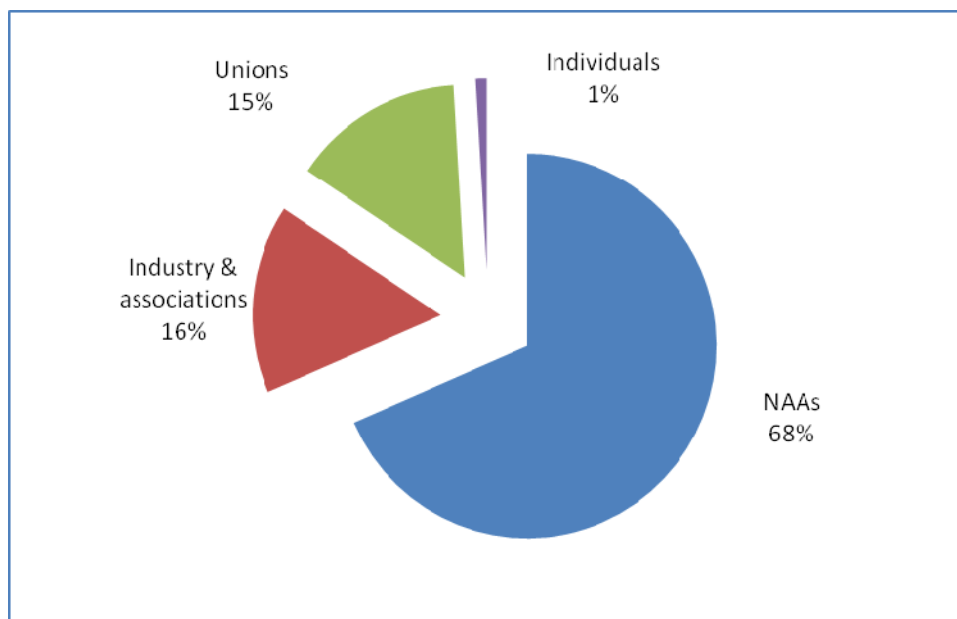
23. Σχετικά με το μέρος AR και το μέρος OR, ο Οργανισμός έλαβε 1 020 αντιδράσεις από άνω των 70 σχολιαστών, συμπεριλαμβανομένων αεροπορικών αρχών από την Αυστρία, το Βέλγιο, τη Γερμανία, τη Γαλλία, τη Φινλανδία, την Ιταλία, την Ιρλανδία, τις Κάτω Χώρες, τη Νορβηγία, την Ισπανία, τη Σουηδία, την Ελβετία, το Ηνωμένο Βασίλειο, καθώς και επαγγελματικών φορέων, μη κερδοσκοπικών φορέων, ιδιωτικών εταιρειών και μικρού αριθμού ιδιωτών. Η Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (FAA) των ΗΠΑ επίσης εξέτασε τα ΕΑΠ και δεν διατύπωσε κάποια παρατήρηση. Από όλες τις αντιδράσεις που ελήφθησαν, 530 αφορούν το μέρος AR και 490 το μέρος OR. Οι αντιδράσεις στην πλειοψηφία τους αφορούσαν τα τμήματα GEN. Ποσοστό περίπου 20% των 1 020 αντιδράσεων αφορούσαν τα AMC και το ΚΥ του μέρους AR και του μέρους OR.

Στο διάγραμμα που ακολουθεί παρουσιάζεται η κατανομή στα διάφορα τμήματα των αντιδράσεων για το μέρος AR.



Διάγραμμα 1: Αντιδράσεις στο μέρος AR – κατανομή

24. Παρακάτω παρέχεται μια ένδειξη της προέλευσης των αντιδράσεων. Λαμβάνοντας υπόψη ότι οι αντιδράσεις που προέρχονται από ενώσεις του κλάδου αποστέλλονται συνήθως για λογαριασμό των μελών τους, μπορεί να υποθεθεί ότι στην εν λόγω γραφική παράσταση το μερίδιο των ενώσεων του κλάδου δεν εκπροσωπείται επαρκώς. Ωστόσο, δεν προκαλεί καμία έκπληξη ότι η πλειοψηφία των αντιδράσεων προήλθαν από εθνικές αεροπορικές αρχές.



Διάγραμμα 2: Αντιδράσεις στο μέρος AR – προέλευση

Πεδίο εφαρμογής και εφαρμοσιμότητα

25. Το μέρος AR όπως αυτό προτείνεται στην παρούσα γνώμη εφαρμόζεται στην αδειοδότηση των πληρωμάτων πτήσης, στη βεβαίωση επαγγελματικής επάρκειας και την επιτήρηση των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών, στην έγκριση και τη διαρκή επιτήρηση των εγκεκριμένων οργανισμών εκπαίδευσης και των αεροϊατρικών κέντρων, στην πιστοποίηση προσομοιωτικών συσκευών πτητικής εκπαίδευσης, στην επιτήρηση των κατόχων πιστοποιητικού καταλληλότητας προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης και στην αεροϊατρική πιστοποίηση. Το τμήμα GEN του μέρους AR ορίζει κοινές απαιτήσεις για τις αρμόδιες αρχές, ήτοι κοινές απαιτήσεις που εφαρμόζονται σε όλους τους τεχνικούς τομείς εντός του πεδίου εφαρμογής.

Το μέρος AR τμήμα GEN όπως αυτό προτείνεται στην παρούσα γνώμη περιλαμβάνει τρεις ενότητες:

- Ενότητα I Γενικά·
- Ενότητα II Διαχείριση· και
- Ενότητα III Επιτήρηση, πιστοποίηση και εφαρμογή.

26. Αυτές οι ενότητες εφαρμόζουν σχετικά άρθρα του βασικού κανονισμού όσον αφορά τις αλληλεπιδράσεις μεταξύ εγκεκριμένων φορέων και της αρμόδιας αρχής, τη συνεργασία και την ανταλλαγή πληροφοριών των αρμόδιων αρχών μεταξύ τους και με τον Οργανισμό, την έγκριση μέσω συμμόρφωσης εναλλακτικών εκείνων που έχει εκπονήσει ο Οργανισμός, την ανάγκη για την άμεση αντίδραση σε κάποιο πρόβλημα ασφάλειας, καθώς και τις προϋποθέσεις για την έκδοση, τη διατήρηση, την τροποποίηση, τον περιορισμό, την αναστολή ή την ανάκληση πιστοποιητικών και εγκρίσεων. Το τμήμα GEN περιλαμβάνει επιπλέον απαιτήσεις για το σύστημα οργάνωσης και διαχείρισης των αρμόδιων αρχών που αφορούν άμεσα τις ικανότητες επιτήρησης των αρμόδιων αρχών.

Βασικός κανονισμός	Απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές
Άρθρο 2 παράγραφος 2 στοιχείο δ) Στόχοι Άρθρο 15 Δίκτυο πληροφοριών	Πρόγραμμα ασφάλειας (άρθρο 3 του κανονισμού)
Άρθρο 18 Μέτρα του Οργανισμού Άρθρο 19 Γνώμες, προδιαγραφές πιστοποίησης και καθοδηγητικό υλικό	Μέσα συμμόρφωσης (AR.GEN.120)
Άρθρο 7 Χειριστές	Ικανότητες επιτήρησης (άρθρο 4 του κανονισμού)
Άρθρο 7 Χειριστές (ATO, AeMC, FSTD)	Επιτήρηση (AR.GEN.300)
Άρθρο 8 Αεροπορικές δραστηριότητες	Πρόγραμμα επιτήρησης (AR.GEN.305)
Άρθρο 8 παράγραφος 4 Αεροπορικές δραστηριότητες - πληρώματα θαλάμου επιβατών	Αρχική πιστοποίηση (AR.GEN.310 & 315) Αλλαγές - φορείς (AR.GEN.330) Πορίσματα (AR.GEN.350) Εφαρμογή - πρόσωπα (AR.GEN.355)
Άρθρο 10 Επιτήρηση και εφαρμογή	Επιτήρηση (AR.GEN.300) Πρόγραμμα επιτήρησης (AR.GEN.305) Πορίσματα (AR.GEN.350) Εφαρμογή - πρόσωπα (AR.GEN.355)
Άρθρο 13 + παράρτημα V Ειδικευμένοι φορείς	Ανάθεση καθηκόντων (AR.GEN.205)
Άρθρο 14, άρθρο 18 στοιχείο δ) Διατάξεις σχετικά με την ευελιξία	Διατάξεις σχετικά με την ευελιξία (άρθρο 5 του κανονισμού)

Βασικός κανονισμός	Απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές
Άρθρο 15 Δίκτυο πληροφοριών	Παροχή πληροφοριών στον Οργανισμό (AR.GEN.125) Πρόγραμμα επιτήρησης (AR.GEN.305) Σύστημα διαχείρισης (AR.GEN.200)
Άρθρο 14 Διατάξεις σχετικά με την ευελιξία Άρθρο 15 Δίκτυο πληροφοριών Άρθρο 22 παράγραφος 1 Πιστοποίηση αεροπορικής δραστηριότητας	Άμεση αντίδραση σε πρόβλημα ασφάλειας (AR.GEN.135)
Άρθρο 24 Παρακολούθηση της εφαρμογής των κανόνων	Σύστημα διαχείρισης (AR.GEN.200) Αλλαγές στο σύστημα διαχείρισης (AR.GEN.210)
Άρθρο 54 Επιθεωρήσεις των κρατών μελών	Αλλαγές στο σύστημα διαχείρισης (AR.GEN.210) Τήρηση αρχείων (AR.GEN.220)

Πίνακας 1: Άρθρα του βασικού κανονισμού που εφαρμόζονται από το μέρος AR

27. Σύμφωνα με την προσέγγιση συνολικού συστήματος, οι απαιτήσεις στο τμήμα GEN συντάχθηκαν με σκοπό να διασφαλίσουν στο μέτρο του δυνατού τη συνοχή και τη συμβατότητα με τους σχετικούς κανόνες στον τομέα των αεροδρομίων, της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας/των υπηρεσιών αεροναυτιλίας, καθώς και στον τομέα της αξιοπιστίας. Λαμβάνοντας υπόψη τον γενικό χαρακτήρα τους, στους προτεινόμενους εκτελεστικούς κανόνες λαμβάνονται δεόντως υπόψη τα κρίσιμα στοιχεία (ΚΣ) ενός συστήματος επιτήρησης της ασφάλειας που ορίζει ο ΔΟΠΑ¹⁷, κυρίως όσον αφορά:
- ΚΣ-3: Σύστημα πολιτικής αεροπορίας και καθήκοντα επιτήρησης της ασφάλειας του κράτους
 - ΚΣ-4: Προσόντα και εκπαίδευση τεχνικού προσωπικού
 - ΚΣ-5: Τεχνική καθοδήγηση, εργαλεία και παροχή πληροφοριών κρίσιμων για την ασφάλεια
 - ΚΣ-6: Υποχρεώσεις αδειοδότησης, πιστοποίησης, εξουσιοδότησης ή/και έγκρισης
 - ΚΣ-7: Υποχρεώσεις εποπτείας
 - ΚΣ-8: Επίλυση ζητημάτων ασφάλειας.

Σύμφωνα με τα πρότυπα του ΔΟΠΑ για την υλοποίηση ενός κρατικού προγράμματος ασφάλειας (ΚΠΑ), το κράτος πρέπει να θεσπίσει μηχανισμούς για τη διασφάλιση της αποτελεσματικής παρακολούθησης αυτών των κρίσιμων στοιχείων¹⁸.

28. Οι προτεινόμενοι κανόνες βασίζονται περαιτέρω στις σχετικές διατάξεις του κανονισμού EU-OPS τμήμα Γ «Πιστοποίηση και επίβλεψη αερομεταφορέα»¹⁹ και στις διατάξεις που υπήρχαν στις κοινές διαδικασίες εφαρμογής του JAA. Οι εκτελεστικοί κανόνες και τα σχετικά AMC στο τμήμα GEN του μέρους AR είναι πλήρως συμβατά με τα σχετικά πρότυπα για την επιτήρηση της ασφάλειας που περιλαμβάνονται στο παράρτημα 6²⁰ μέρος

¹⁷ Βλ. το έγγραφο 9735 του *Safety Oversight Audit Manual* [Εγχειρίδιο ελέγχων επιτήρησης] του ΔΟΠΑ, 2^η έκδοση – 2006, Παράρτημα Γ – μέσω της αξιολόγησης της αποτελεσματικής εφαρμογής των κρίσιμων στοιχείων ενός συστήματος επιτήρησης της ασφάλειας, η ικανότητα του κράτους για επιτήρησης της ασφάλειας καθορίζεται ως τμήμα του προγράμματος ελέγχου επιτήρησης της καθολικής ασφάλειας του ΔΟΠΑ.

¹⁸ Βλ. παράρτημα 1 προσάρτημα Γ του ΔΟΠΑ και παράρτημα 6 προσάρτημα Ι του ΔΟΠΑ «Πλαίσιο για το κρατικό πρόγραμμα ασφάλειας» § 3.1.

¹⁹ Πίνακες σύγκρισης κανόνων για τον κανονισμό EU-OPS και τις απαιτήσεις JAR-OPS 3 παρασχεθήκαν με τα ΕΑΠ για το μέρος AR και το μέρος OR, βλ. <http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-ar/CRD%20c.4%20-%20Rule%20comparison%20EU-OPS+JAR-OPS3.pdf>.

²⁰ Το παράρτημα 1 του ICAO δεν περιέχει προσάρτημα για την επιτήρηση της ασφάλειας.

Ι προσάρτημα 5 και μέρος ΙΙΙ προσάρτημα 1 του ΔΟΠΑ. Εξαιρέση αποτελεί το πρότυπο 5.5 «αμοιβή και συνθήκες υπηρεσίας», για το οποίο δεν μπορεί να προταθεί ισοδύναμο πρότυπο στο μέρος AR, καθώς οι εν λόγω συνθήκες δεν ρυθμίζονται σε επίπεδο δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Παράρτημα 6 μέρος Ι του ΔΟΠΑ - Προσάρτημα 5 Παράρτημα 6 μέρος ΙΙΙ του ΔΟΠΑ - Προσάρτημα 1	Κανόνες του EASA
1. Πρωτεύουσα αεροπορική νομοθεσία	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008 OR.GEN.140
2. Ειδικοί κανονισμοί σχετικά με τις δραστηριότητες	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008· Βασικές απαιτήσεις· Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 Μέρος AR τμήμα OPS
3. Δομή και καθήκοντα των διοικήσεων πολιτικής αεροπορίας	Παράγραφος AR.GEN.200 στοιχείο α) σημείο 2 επαρκής αριθμός προσωπικού Άρθρο 4 του κανονισμού
4. Τεχνική καθοδήγηση	Παράγραφος AR.GEN.200 στοιχείο α) σημείο 1 Παράγραφος AR.GEN.300 στοιχείο στ)
5. Ειδικευμένο τεχνικό προσωπικό	Παράγραφος AR.GEN.200 στοιχείο α) σημείο 2 KY1 και 2 - παράγραφος AR.GEN.200 στοιχείο α) σημείο 2
6. Υποχρεώσεις αδειοδότησης και πιστοποίησης	Παράγραφος AR.GEN.200 στοιχείο α) σημείο 1 - παράγραφος AMC1-AR.GEN.305 στοιχείο β)-OPS Παράγραφος AR.GEN.310 - AMC1- παράγραφος AR.GEN.310 στοιχείο α)-OPS
7. Υποχρεώσεις συνεχούς εποπτείας	Παράγραφος AR.GEN.200 στοιχείο α) σημείο 1· AR.GEN.300 Παράγραφος AR.GEN.305· AMC1-παράγραφος AR.GEN.305 στοιχείο β)
8. Επίλυση ζητημάτων ασφάλειας	Παράγραφος AR.GEN.200 στοιχείο α) σημείο 1· και παράγραφος AR.GEN.350 Παράγραφος AR.GEN.350

Πίνακας 2: Αντιστοιχία μεταξύ σχετικών προτύπων του ΔΟΠΑ για την επιτήρηση και του μέρους AR

29. Μέσω της πρότασης κοινών απαιτήσεων που μπορούν να εφαρμοστούν σε όλους τους τύπους πιστοποιητικών και εγκρίσεων, το τμήμα GEN του μέρους AR εφαρμόζει τα συμπεράσματα της έκθεσης COra του JAA όσον αφορά την επιτήρηση με βάση τις επιδόσεις και τις βελτιστοποιημένες διαδικασίες έγκρισης που οδηγούν στη συμβατότητα των εγκρίσεων φορέων, στις περιπτώσεις όπου αυτή η συμβατότητα είναι ουσιώδης προκειμένου οι φορείς να εφαρμόζουν αποτελεσματικά συστήματα διαχείρισης (ασφάλειας). Ο στόχος του ΔΟΠΑ για την εισαγωγή SMS σε όλους τους τομείς της αεροπορίας οδηγεί αναπόφευκτα στις ίδιες βασικές αρχές διαχείρισης και έγκρισης φορέων.

30. Συνεπώς, καθώς το μέρος AR βασίζεται σε υπάρχον υλικό κανόνων και προτείνει απαιτήσεις, οι οποίες συνάδουν πλήρως με τα σχετικά πρότυπα του ΔΟΠΑ για τα συστήματα επιτήρησης της ασφάλειας των κρατών, τα βασικά καθήκοντα των αρχών που ορίζονται στους εκτελεστικούς κανόνες, οι οποίοι προτείνονται στην παρούσα γνώμη δεν διαφέρουν θεμελιωδώς από τα καθήκοντα που ήδη ασκούν σήμερα οι αρμόδιες αρχές. Τυχόν επιπρόσθετα καθήκοντα δικαιολογούνται είτε απευθείας στον βασικό κανονισμό (λόγου χάρη, η εφαρμογή των άρθρων που αφορούν στην πρώτη επέκταση, στην επίτευξη του κύριου στόχου του βασικού κανονισμού όσον αφορά την ασφάλεια, την τυποποίηση και την εναρμόνιση) είτε στα πρότυπα του ΔΟΠΑ που αφορούν την εγκαθίδρυση ενός ΚΠΑ.

Κανονισμός - στοιχεία που αφορούν το τμήμα AR

31. Οι απαιτήσεις που απευθύνονται στα κράτη μέλη, σε αντίθεση με εκείνες που απευθύνονται στις αρμόδιες αρχές, περιλαμβάνονται στον κανονισμό: Το άρθρο 3 απαιτεί από τα κράτη μέλη και τον Οργανισμό την εκπόνηση σχεδίων ασφάλειας της αεροπορίας με στόχο τη διαρκή βελτίωση της ασφάλειας. Παρουσιάζει επίσης την ανάγκη που υφίσταται να συντονίζονται τα κράτη μέλη τα σχέδια ασφαλείας τους, καθώς η διαχείριση της ασφάλειας της αεροπορίας πρέπει πλέον να επιτελείται από κοινού από τα κράτη μέλη του EASA. Συγκεκριμένα, η κοινή άσκηση αρμοδιοτήτων που υφίσταται σήμερα εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν επιτρέπει την εφαρμογή ενός σχεδίου ασφαλείας μεμονωμένα από ένα κράτος μέλος. Στο μέλλον θα παρασχεθεί επιπλέον υλικό για τη βελτίωση την κοινή εφαρμογή των απαιτήσεων του ΔΟΠΑ για το κρατικό πρόγραμμα ασφαλείας (ΚΠΑ) στο ευρωπαϊκό πλαίσιο. Το εν λόγω υλικό θα βασιστεί στο έργο που συντονίζει η Ευρωπαϊκή Συμβουλευτική Επιτροπή Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASAC), ιδιαιτέρως όσον αφορά το εγχειρίδιο ΕΠΑΑ.
32. Το άρθρο 4 του κανονισμού προτείνει απαιτήσεις για τις ικανότητες επιτήρησης. Οι διατάξεις αυτές, παρότι συνάδουν πλήρως με τα σχετικά κρίσιμα στοιχεία ενός συστήματος επιτήρησης ασφαλείας που ορίζει ο ΔΟΠΑ, επιπλέον δίνουν εντολή στα κράτη μέλη να διασφαλίζουν ότι το προσωπικό επιτήρησης καθενός από αυτά είναι δεόντως εξουσιοδοτημένο ώστε να ασκεί καθήκοντα πιστοποίησης και επιτήρησης και ότι δεν εκτίθεται σε σύγκρουση συμφερόντων.
33. Το άρθρο 5 του κανονισμού ορίζει τις πληροφορίες που θα παρέχονται με την κοινοποίηση που αποστέλλει κάποιο κράτος μέλος όταν κάνει χρήση των διατάξεων σχετικά με την ευελιξία του άρθρου 14 παράγραφοι 1, 4 και 6 του βασικού κανονισμού και από τον Οργανισμό όταν χορηγεί εξαίρεση σύμφωνα με το άρθρο 18 στοιχείο δ) του βασικού κανονισμού²¹ αντίστοιχα. Κάτι τέτοιο θα διασφαλίσει, χωρίς να δημιουργήσει επιπλέον φόρτο, την ομοιόμορφη εφαρμογή των σχετικών διατάξεων και θα βελτιώσει την αποτελεσματικότητα της διαδικασίας χορήγησης εξαιρέσεων και παρεκκλίσεων.
34. Το άρθρο 9 του κανονισμού δημιουργεί την υποχρέωση για τα κράτη μέλη να μεταβιβάζουν στον Οργανισμό αρχεία σχετικά με την επιτήρηση ΑΤΟ και AeMC που βρίσκονται εκτός της επικράτειας των κρατών μελών, καθώς τα τελευταία έπειτα από την 8^η Απριλίου 2012 δεν θα είναι πλέον αρμόδια για τους εν λόγω φορείς. Πληροφορίες σχετικά με τις εν λόγω μεταβιβάσεις θα κοινοποιηθούν από τον Οργανισμό στις οικείες αρμόδιες αρχές.
- Το άρθρο 10 του κανονισμού ορίζει την ημερομηνία θέσης σε ισχύ και εφαρμογής: προκειμένου να καθορίσει την ανάγκη για μετάβαση ή καθυστερημένη εφαρμογή των απαιτήσεων που αφορούν τις αρχές, ο Οργανισμός έλαβε υπόψη ότι οι προτεινόμενες απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές βασίζονται σε μεγάλο βαθμό σε υφιστάμενο υλικό κανόνων και δεν περιλαμβάνουν στοιχεία που είναι θεμελιωδώς καινούρια όσον αφορά την οργάνωση μιας αρμόδιας αρχής στον τομέα της πιστοποίησης και της επιτήρησης. Έλαβε επίσης υπόψη ότι τα κράτη μέλη, τα οποία είναι συμβαλλόμενα κράτη στη σύμβαση του

²¹ όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1108/2009.

Σικάγου, εφαρμόζουν επί σειρά ετών συστήματα επιτήρησης ασφάλειας. Το σημαντικότερο είναι ότι μόλις οι νέοι κανόνες τεθούν σε εφαρμογή, τα κράτη μέλη πρέπει να είναι σε θέση να εξετάζουν νέες αιτήσεις βάσει των νέων απαιτήσεων, γεγονός που προϋποθέτει την εκ των προτέρων αναβάθμιση των αντίστοιχων συστημάτων οργάνωσης και επιτήρησης. Η πρόταση που περιλαμβάνεται στο ΕΑΠ για τη χορήγηση στα κράτη μέλη 12μηνιας προθεσμίας για την ενημέρωση των διοικητικών διαδικασιών τους ώστε να συμμορφώνονται προς τους νέους κανόνες σχολιάστηκε από πέντε ευρωπαϊκές αεροπορικές αρχές, οι οποίες ζήτησαν την παράταση αυτής της προθεσμίας κατά 12 επιπλέον μήνες. Έπειτα από εσωτερική εξέταση, ο Οργανισμός αφαιρέσε τελικά τη συγκεκριμένη διάταξη καθώς δεν συνάδει με τις αυτοεξαιρέσεις που έχουν προταθεί και, πιο σημαντικό, ενδέχεται να έρθει σε σύγκρουση με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 736/2006 της Επιτροπής σχετικά με τις μεθόδους εργασίας του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας της Αεροπορίας για τη διενέργεια επιθεωρήσεων τυποποίησης²². Ωστόσο, πρέπει να χορηγηθεί επιπλέον χρόνος για τις αναγκαίες προσαρμογές και ενημερώσεις των λεπτομερών διαδικασιών επιτήρησης και των σχετικών συστημάτων, όπως είναι εφαρμογές λογισμικού, συνεπεία των αλλαγών στις αναφορές κανόνων έπειτα από την απόφαση για την επιστροφή σε κάθετη δομή κανόνων. Για την αντιμετώπιση αυτού, στο άρθρο 10 παράγραφος 2 περιλαμβάνεται γενική αυτοεξαιρέση 6 μηνών.

Τα μέτρα μετάβασης και οι αυτοεξαιρέσεις που αφορούν φορείς εξηγούνται στις παραγράφους 81 έως 86 αυτής της επεξηγηματικής σημείωσης.

Μέρος AR τμήμα GEN, ενότητα I - Γενικά

35. Η ενότητα I συμπληρώνει τις απαιτήσεις για τα κράτη μέλη, οι οποίες ορίζονται στο επίπεδο του κανονισμού με γενικές απαιτήσεις, οι οποίες έχουν εφαρμογή στις αρμόδιες αρχές. Η ενότητα αυτή αποσκοπεί κυρίως στη διευκόλυνση της συνεργασίας και της ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των αρχών και του Οργανισμού, καθώς και μεταξύ των ίδιων των αρχών. Οι συγκεκριμένες διατάξεις απορρέουν από τις απαιτήσεις υψηλού επιπέδου που προβλέπονται στον βασικό κανονισμό (συγκεκριμένα στο άρθρο 5 παράγραφος 5, στο άρθρο 7 παράγραφος 6, στο άρθρο 8 παράγραφος 5, στο άρθρο 10, στο άρθρο 15, στο άρθρο 22 παράγραφος 1 και στο άρθρο 24). Η ενότητα I περιλαμβάνει επίσης υποχρεώσεις σχετικές με την τεκμηρίωση επιτήρησης, οι οποίες συμπληρώνουν τις σχετικές διατάξεις για τις ικανότητες επιτήρησης που περιλαμβάνονται στον κανονισμό με αναφορά στο κρίσιμο στοιχείο ΚΣ-5 του ΔΟΠΑ «Τεχνική καθοδήγηση, εργαλεία και παροχή πληροφοριών κρίσιμων για την ασφάλεια».
36. Η ενότητα I απαιτεί επιπλέον από τις αρμόδιες αρχές να παρέχουν στον Οργανισμό πληροφορίες σημαντικές για την ασφάλεια (παράγραφος AR.GEN.125 στοιχείο β)). Παρότι η οδηγία 2003/42/ΕΚ²³ δημιούργησε την έννοια των υποχρεωτικών αναφορών ασφάλειας στην περίπτωση σοβαρών περιστατικών, υπήρχε η εντύπωση ότι τα σχετικά εκτελεστικά μέτρα²⁴ δεν προβλέπουν ρητές απαιτήσεις σχετικά με την ανάγκη για τη διαβίβαση στον Οργανισμό όλων των διαθέσιμων πληροφοριών ασφάλειας στην κατάλληλη μορφή. Συνήθως ο Οργανισμός πρέπει να ενημερώνεται για ζητήματα που αφορούν τον σχεδιασμό, τα δεδομένα λειτουργικής καταλληλότητας (OSD) και την ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας, όπως ορίζεται στο ΕΠΑΑ ή σε τομείς τους οποίους ο Οργανισμός ορίζει συγκεκριμένα ως τομείς που αποτελούν ζητήματα ασφάλειας. Το υλικό AMC θα συμπεριληφθεί στην παράγραφο AR.GEN.125 στοιχείο β) ως αποτέλεσμα του έργου που επί του παρόντος βρίσκεται υπό εξέλιξη στο πλαίσιο του εσωτερικού συστήματος αναφοράς συμβάντων (ΕΣΑΣ) του Οργανισμού. Από την άλλη, αυτό θα προσφέρει στον Οργανισμό ένα βασικό εργαλείο για την ετήσια επισκόπηση της ασφάλειας που ζητά ο

²² ΕΕ L 240 της 7.9.2002, σ. 1.

²³ Οδηγία 2003/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 13ης Ιουνίου 2003 για την αναφορά περιστατικών στην πολιτική αεροπορία (ΕΕ L 167 της 4.7.2003, σ. 23).

²⁴ Άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1321/2007 της Επιτροπής, της 12^{ης} Νοεμβρίου 2007, σχετικά με τον καθορισμό κανόνων για την καταχώριση σε κεντρικό αποθετήριο πληροφοριών σχετικών με περιστατικά στην πολιτική αεροπορία που ανταλλάσσονται βάσει της οδηγίας 2003/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ (ΕΕ L 294 της 13.11.2007, σ. 3).

νομοθέτης²⁵.

37. Η ενότητα I περιλαμβάνει απαιτήσεις για την εκπόνηση μέσω συμμόρφωσης εναλλακτικών των αποδεκτών μέσω συμμόρφωσης που έχει εκπονήσει ο Οργανισμός. Ο όρος αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης (AMC) όπως αναφέρεται στα άρθρα 18 και 19 του βασικού κανονισμού χρησιμοποιείται κυρίως για τον προσδιορισμό του τεχνικού/διαδικαστικού υλικού που θα χρησιμοποιούν τα κράτη μέλη και ο κλάδος στην εφαρμογή του βασικού κανονισμού και των εκτελεστικών κανόνων του. Από αυτήν την άποψη, ένα AMC παρουσιάζει το μέσο συμμόρφωσης προς τον κανόνα. Δεδομένου ότι το σχετικό υλικό που έχει εκπονήσει ο Οργανισμός δεν είναι νομοθετικού χαρακτήρα, δεν μπορεί να δημιουργήσει υποχρεώσεις για τα ελεγχόμενα πρόσωπα και μπορεί να αποφασίσουν να επιδείξουν συμμόρφωση προς τις ισχύουσες απαιτήσεις με τη χρήση άλλων μέσων. Ωστόσο, σκοπός του νομοθέτη ήταν αυτό το υλικό να παρέχει νομική βεβαιότητα στους αιτούντες και να συμβάλλει στην ομοιόμορφη εφαρμογή, συνεπώς το χορήγησε θεωρώντας ότι υφίσταται συμμόρφωση προς τον κανόνα. Το AMC δεσμεύει τις αρμόδιες αρχές κατά τρόπο ώστε τα ελεγχόμενα πρόσωπα που συμμορφώνονται προς αυτό πρέπει να αναγνωρίζονται ως συμμορφούμενα προς το νόμο. Ωστόσο, παρέχεται ευελιξία, καθώς οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να προτείνουν εναλλακτικά μέσα συμμόρφωσης στην αρμόδια αρχή τους και, αν μπορούν να καταδείξουν ότι είναι δυνατή η διασφάλιση ισοδύναμου επιπέδου ασφάλειας, τα εν λόγω εναλλακτικά μέσα συμμόρφωσης μπορεί να εγκριθούν και να υλοποιηθούν.
38. Η πρόταση που περιλαμβάνεται στο ΕΑΠ αποσκοπούσε στη διασφάλιση της ομοιόμορφης εξέτασης αυτών των εναλλακτικών μέσων συμμόρφωσης από τις αρμόδιες αρχές και πλήρους διαφάνειας, στοιχείο που λείπει από το τρέχον σύστημα. Η νομική βάση για τον μηχανισμό των εναλλακτικών μέσων συμμόρφωσης και τις υποχρεώσεις των αρμόδιων αρχών βρίσκεται στο άρθρο 5 παράγραφος 5, στο άρθρο 7 παράγραφος 6 και στο άρθρο 8 παράγραφος 5 του βασικού κανονισμού, μεταξύ άλλων, και ορίζει ότι θα θεσπιστούν εκτελεστικοί κανόνες σχετικά με τον τρόπο έκδοσης, διατήρησης και τροποποίησης πιστοποιητικών και εγκρίσεων. Δεδομένου ότι τα εναλλακτικά μέσα συμμόρφωσης είναι κυρίως μέσα που χρησιμοποιούν οι αιτούντες για την επίτευξη συμμόρφωσης με τους εκτελεστικούς κανόνες, ο Οργανισμός θεώρησε αναγκαία την εκπόνηση μιας διαδικασίας τόσο για τις αρχές όσο και για τους αιτούντες για την αντιμετώπιση αυτών των εναλλακτικών μέσων συμμόρφωσης. Όσον αφορά το ρόλο και τις υποχρεώσεις που περιλαμβάνονται για τον Οργανισμό, έχουν τη νομική βάση τους στις εξουσίες που εκχωρούνται στον Οργανισμό για την παρακολούθηση της εφαρμογής των κανόνων από τις αρμόδιες αρχές και την τυποποίηση των επιδόσεων (βλέπε άρθρα 10 και 24 του βασικού κανονισμού).
39. Για τους σκοπούς της τυποποίησης και της εναρμόνισης, δημιουργείται η υποχρέωση για την αρμόδια αρχή να κοινοποιεί στον Οργανισμό κάθε εναλλακτικό μέσο συμμόρφωσης που έχει εγκρίνει ή χρησιμοποιεί, καθώς και να διαθέτει σε όλους τους φορείς και τα πρόσωπα που βρίσκονται υπό την επιτήρησή της τα εναλλακτικά μέσα συμμόρφωσης που χρησιμοποιεί ή ίδια η αρμόδια αρχή για την επίτευξη συμμόρφωσης προς τους ισχύοντες κανόνες. Αυτό εισάγει ένα νέο καθήκον για τις αρμόδιες αρχές, το οποίο, ωστόσο, μπορεί να εκτελεστεί με βάση υφιστάμενους μηχανισμούς και διαδικασίες. Συνεπώς, αναμένεται να περιοριστεί ο επιπλέον φόρτος.
- Από τις παρατηρήσεις που διατυπώθηκαν σχετικά με την NPA και τις αντιδράσεις που διατυπώθηκαν σχετικά με το ΕΑΠ υπήρξε σαφές ότι η πλειοψηφία των ενδιαφερομένων τάσσεται υπέρ της διενέργειας εκ μέρους του Οργανισμού ενός συστηματικού εκ των προτέρων ελέγχου όλων των εναλλακτικών μέσων συμμόρφωσης πριν από την έγκριση ή/και την εφαρμογή τους από την αρμόδια αρχή. Το κεντρικό στοιχείο είναι η διατήρηση κοινών κανόνων και η εξάλειψη της αβεβαιότητας που προκύπτει από το γεγονός ότι τα εναλλακτικά μέσα συμμόρφωσης που εγκρίνει η αρμόδια αρχή χωρίς την παρέμβαση του Οργανισμού ενδέχεται να αλλάξουν μεταγενέστερα, παραδείγματος χάρη κατά τη διάρκεια κάποιας επιθεώρησης τυποποίησης. Ο βασικός κανονισμός δεν περιλαμβάνει εντολή για

²⁵ Άρθρο 15 παράγραφος 4 του βασικού κανονισμού.

την εν λόγω εκ των προτέρων έγκριση από τον Οργανισμό καθώς η εφαρμογή των κανόνων επαφίεται στα κράτη μέλη. Ως εκ τούτου, δεν είναι δυνατή η αντιμετώπιση αυτών των ανησυχιών στο πλαίσιο του τρέχοντος νομικού συστήματος. Προκειμένου, ωστόσο, να ληφθούν υπόψη οι ανησυχίες των ενδιαφερόμενων, προβλέπεται ένα στοιχείο μετριασμού καθιστώντας ρητή την απαίτηση να εγκαθιδρύσει η αρμόδια αρχή ένα σύστημα για τη συνεχή αξιολόγηση και τον έλεγχο όλων των εναλλακτικών μέσων συμμόρφωσης. Σε αυτό το πλαίσιο, είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι η χρήση μέσων συμμόρφωσης εγκεκριμένων από αρμόδια αρχή περιορίζεται σε φορείς που τελούν υπό την επιτήρηση της εν λόγω αρχής. Αυτό σημαίνει ότι άλλοι φορείς, οι οποίοι είναι πρόθυμοι να κάνουν χρήση των ίδιων μέσων συμμόρφωσης πρέπει να αιτηθούν την έγκριση αυτών των μέσων από την αρμόδια αρχή τους.

40. Τέλος, ως απόκριση στις αντιδράσεις στο ΕΑΠ, ο Οργανισμός απλούστευσε τους ορισμούς διαγράφοντας τον όρο «επιπρόσθετα μέσα συμμόρφωσης» και επεκτείνοντας τον ορισμό των «εναλλακτικών μέσων συμμόρφωσης» ώστε να καλύπτει τα μέσα που προσφέρουν εναλλακτική δυνατότητα για κάποιο υπάρχον AMC και νέα μέσα για την επίτευξη συμμόρφωσης προς τον βασικό κανονισμό και τους εκτελεστικούς κανόνες του στις περιπτώσεις όπου ο Οργανισμός δεν έχει εκπονήσει σχετικά AMC.

Μέρος AR τμήμα GEN, ενότητα II - Διαχείριση

41. Οι κανόνες στην ενότητα II απαιτούν από τις αρμόδιες αρχές την εγκαθίδρυση και διατήρηση ενός συστήματος διαχείρισης ώστε να εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις και να ασκούν τις αρμοδιότητές τους που περιέχονται στο μέρος AR. Τα κύρια στοιχεία αυτού του συστήματος διαχείρισης εξομοιώνουν τις απαιτήσεις ενός τυπικού συστήματος διαχείρισης που ισχύει για φορείς:

- τεκμηριωμένες πολιτικές και διαδικασίες·
- επαρκές και κατάλληλα ειδικευμένο προσωπικό, συμπεριλαμβανομένης της υποχρέωσης προγραμματισμού της διαθεσιμότητας του προσωπικού·
- διορισμός προσωπικού διαχείρισης για τους διαφορετικούς τομείς δραστηριότητας·
- επάρκεια εγκαταστάσεων και χώρων·
- λειτουργία παρακολούθησης της συμμόρφωσης του συστήματος διαχείρισης, συμπεριλαμβανομένου του διορισμού ενός προσώπου ή μιας ομάδας προσώπων υπεύθυνων για τη λειτουργία παρακολούθησης της συμμόρφωσης·
- ανάγκη διασφάλισης της εκτέλεσης των καθηκόντων πιστοποίησης και επιτήρησης για λογαριασμό της αρμόδιας αρχής σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις·
- σύστημα εντοπισμού των αλλαγών που επηρεάζουν το σύστημα διαχείρισης και ανάληψη δράσης προκειμένου να διασφαλιστεί ότι παραμένει αποτελεσματικό· και
- σύστημα τήρησης αρχείων για τη διασφάλιση της ιχνηλασιμότητας των δραστηριοτήτων που πραγματοποιούνται.

42. Αυτές οι απαιτήσεις για το σύστημα διαχείρισης συμπληρώνονται από μια ειδική απαίτηση για τη δημιουργία διαδικασιών με στόχο την αποτελεσματική ανταλλαγή πληροφοριών και βοήθειας άλλων αρχών, η οποία αναλύει περαιτέρω τις απαιτήσεις του άρθρου 15 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού. Το σύνολο των κοινών απαιτήσεων για τα συστήματα διαχείρισης των αρμόδιων αρχών που προτείνονται στην ενότητα II σχετίζονται άμεσα με τα κρίσιμα στοιχεία του ΔΟΠΑ για τα συστήματα επιτήρησης της ασφάλειας ΚΣ-4 «Προσόντα και εκπαίδευση τεχνικού προσωπικού» και ΚΣ-5 «Τεχνική καθοδήγηση, εργαλεία και παροχή πληροφοριών κρίσιμων για την ασφάλεια». Αυτές οι απαιτήσεις υποστηρίζουν την υλοποίηση ΚΠΑ και θα συμβάλλουν στη δημιουργία ενός αποτελεσματικού συστήματος επιτήρησης για τη διευκόλυνση και την ενθάρρυνση των ελεγχόμενων φορέων ώστε να υλοποιήσουν συστήματα διαχείρισης σύμφωνα με το μέρος OR.

43. Με στόχο την υποστήριξη της διαδικασίας τυποποίησης και τη διευκόλυνση της προώθησης της διαδικασίας προς τη διαρκή παρακολούθηση²⁶, η ενότητα II απαιτεί επίσης από τις αρμόδιες αρχές να παρέχουν στον Οργανισμό τη σχετική τεκμηρίωση αναφορικά με τα συστήματα διαχείρισης που διαθέτουν καθώς και αναφορικά με αλλαγές σε αυτά.
44. Όσον αφορά τη χρήση ειδικευμένων φορέων (παράγραφος AR.GEN.205), ορισμένα κράτη μέλη τάχθηκαν κατά της συμπερίληψης ειδικών διατάξεων στο μέρος AR ισχυριζόμενα ότι το άρθρο 13 και το παράρτημα V του βασικού κανονισμού επαρκούν για την αντιμετώπιση αυτού του ζητήματος. Αντίθετα, ο Οργανισμός φρονεί ότι ο βασικός κανονισμός δεν προβλέπει πώς θα εξασφαλιστούν οι καθοριζόμενες υποχρεώσεις και συνεπώς διατηρεί τροποποιημένη έκδοση των διατάξεων: Ο κανόνας πλέον εξετάζει την ανάθεση από την αρμόδια αρχή καθηκόντων πιστοποίησης και επιτήρησης σε νομικά και φυσικά πρόσωπα και εστιάζει στα κριτήρια που πρέπει να πληρούνται. Αυτοί οι ειδικοί κανόνες αποσκοπούν να διασφαλίσουν ότι κάθε καθήκον πιστοποίησης ή επιτήρησης που εκτελείται για λογαριασμό της αρμόδιας αρχής συμμορφώνεται προς τις ισχύουσες απαιτήσεις, όπως απαιτείται από τους φορείς όταν αναθέτουν δραστηριότητες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της έγκρισής τους. Αυτός ο νέος εκτελεστικός κανόνας σχετίζεται άμεσα με την εξασφάλιση υψηλού επιπέδου ασφάλειας στις δραστηριότητες πιστοποίησης και επιτήρησης των αρμόδιων αρχών, καθώς και της ομοιόμορφης υλοποίησης των σχετικών διατάξεων του βασικού κανονισμού.
45. Ενώ οι διατάξεις στην ενότητα II απορρέουν από υπάρχουσες απαιτήσεις, όπως είναι εκείνες που περιλαμβάνονται στις ενότητες Β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 όσον αφορά την οργάνωση της αρμόδιας αρχής, τα προσόντα και την εκπαίδευση, τις διαδικασίες, τις εγκαταστάσεις, την τήρηση αρχείων και άλλα, απαιτούν, ωστόσο, κάποια νέα καθήκοντα για τις αρμόδιες αρχές:
- α. τη διαβίβαση στον Οργανισμό διαδικασιών και τροποποιήσεων αυτών, παροχή πληροφοριών προς τον Οργανισμό σχετικά με αλλαγές που επηρεάζουν το σύστημα διαχείρισης (παράγραφος AR.GEN.200 στοιχείο δ) και παράγραφος AR.GEN.210 στοιχείο γ)).
 - β. τον καθορισμό και την εφαρμογή διαδικασιών για τη συμμετοχή σε αμοιβαία ανταλλαγή πληροφοριών και βοήθειας με άλλες αρμόδιες αρχές (παράγραφος AR.GEN.200 στοιχείο γ))· και
 - γ. την υλοποίηση ενός συστήματος παρακολούθησης της συμμόρφωσης (παράγραφος AR.GEN.200 στοιχείο α) σημεία 4 και 5), συμπεριλαμβανομένης της υλοποίησης ενός συστήματος για την αρχική και διαρκή αξιολόγηση των νομικών ή φυσικών προσώπων που εκτελούν καθήκοντα πιστοποίησης ή επιτήρησης για λογαριασμό της αρμόδιας αρχής (παράγραφος AR.GEN.205).

Παρότι για τα καθήκοντα των στοιχείων α. και β. μπορεί να θεωρηθεί ότι οι αρχές μπορούν να βασίζονται σε υφιστάμενους πόρους και διαύλους επικοινωνίας, αναγνωρίζεται ότι για την εκτέλεση του καθήκοντος του στοιχείου γ. ενδέχεται να απαιτηθούν επιπλέον πόροι. Οι ευθύνες των κρατών μελών για την παροχή των απαραίτητων ικανοτήτων και πόρων επιτήρησης στις αρμόδιες αρχές για την εκτέλεση των καθηκόντων τους σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις, ορίζονται στο άρθρο 4 παράγραφος 4 του κανονισμού. Αυτό θα αποτελεί τη νομική βάση ώστε να διασφαλιστεί ότι είναι δυνατή η χρηματοδότηση όλων των επιπρόσθετων δραστηριοτήτων. Από αυτήν την άποψη, αξίζει να σημειωθεί ότι ένα αποτελεσματικό σύστημα διαχείρισης, συμπεριλαμβανομένης της αποτελεσματικής παρακολούθησης της συμμόρφωσης, μπορεί να αποτελέσει έναν πολύτιμο παράγοντα συμβολής στη διασφάλιση της οικονομικής απόδοσης των διαδικασιών πιστοποίησης και επιτήρησης.

²⁶ Η προσέγγιση διαρκούς παρακολούθησης (CMA) θα αφορά τη θέσπιση ενός συστήματος για τη διαρκή παρακολούθηση των κρατών μελών σύμφωνα με μια εναρμονισμένη και συνεκτική προσέγγιση. Η παρακολούθηση της ικανότητας των κρατών μελών για την επιτήρηση της ασφάλειας θα βασίζεται στα εξής τέσσερα βασικά βήματα: (1) συλλογή και επικύρωση δεδομένων ασφάλειας, (2) ανάλυση και μέτρηση του επιπέδου της ικανότητας επιτήρησης της ασφάλειας, (3) εντοπισμός ελλείψεων και αξιολόγηση των σχετικών κινδύνων, (4) ανάπτυξη και υλοποίηση στρατηγικών για το μετριασμό των κινδύνων.

46. Επιπλέον, οι διατάξεις της ενότητας II παρουσιάζουν τώρα τις ακόλουθες υποχρεώσεις:
- α. οι αρμόδιες αρχές θα τηρούν κατάλογο όλων των πιστοποιητικών φορέα, των πιστοποιητικών καταλληλότητας προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης και των αδειών, των ικανοτήτων, των πιστοποιητικών ή των βεβαιώσεων επαγγελματικής επάρκειας προσωπικού που εκδίδονται (παράγραφος AR.GEN.220 στοιχείο β)).
 - β. οι αρμόδιες αρχές θα τηρούν αρχεία σχετικά με την αξιολόγηση των εναλλακτικών μέσων συμμόρφωσης που προτείνουν φορείς που υπόκεινται σε πιστοποίηση και την αξιολόγηση των εναλλακτικών μέσων συμμόρφωσης που χρησιμοποιούν οι ίδιες οι αρμόδιες αρχές και
 - γ. την υλοποίηση ενός συστήματος για τον προγραμματισμό της διαθεσιμότητας προσωπικού (παράγραφος AR.GEN.200 στοιχείο α) σημείο 2).

Παρότι οι ισχύοντες κανόνες δεν περιλαμβάνουν τόσο ρητές υποχρεώσεις, μπορεί να θεωρηθεί ότι οι αρμόδιες αρχές διαθέτουν τα συστήματα που απαιτούνται για τη συμμόρφωση προς τις νέες αυτές απαιτήσεις ως μέρος της διαχείρισης πιστοποιητικών και εγκρίσεων και της διαχείρισης του προσωπικού.

Μέρος AR τμήμα GEN ενότητα III – Επιτήρηση, πιστοποίηση και εφαρμογή

47. Αυτή η ενότητα του τμήματος GEN του μέρους AR παρέχει στην αρμόδια αρχή τα αναγκαία στοιχεία ως προς την αλληλεπίδραση με τους ελεγχόμενους οργανισμούς και τα πρόσωπα. Περιγράφει γενικές αρχές επιτήρησης, εξετάζει τα στοιχεία του προγράμματος επιτήρησης και παραθέτει λεπτομερώς τις συγκεκριμένες δράσεις, τους ρόλους και τις αρμοδιότητες των αρμόδιων αρχών για τις διαδικασίες πιστοποίησης, διαρκούς επιτήρησης και εφαρμογής. Βασίζεται σε διαδικασίες που έχουν θεσπιστεί σε υφιστάμενους κανονισμούς. Στους κανόνες για την επιτήρηση λαμβάνονται υπόψη οι απαιτήσεις υψηλού επιπέδου που περιλαμβάνονται στον βασικό κανονισμό ώστε να διασφαλιστεί ότι η επιτήρηση δεν περιορίζεται σε φορείς και πρόσωπα που έχουν πιστοποιηθεί από την αρμόδια αρχή.

Οι σχετικές διατάξεις απορρέουν από κοινές διαδικασίες εφαρμογής του JAA για τις απαιτήσεις JAR-OPS και JAR-FCL, καθώς και από απαιτήσεις που υφίστανται στις ενότητες B των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 και 2042/2003. Τα σχετικά άρθρα του βασικού κανονισμού είναι τα εξής: για τις απαιτήσεις OPS το άρθρο 8 παράγραφος 5, για τις απαιτήσεις FCL το άρθρο 7 παράγραφος 6, για την κοινή επιτήρηση τα άρθρα 10, 11 και 15. Ως απάντηση στον σχολιασμό των ενδιαφερόμενων, θα συμπεριληφθούν με τα AMC και το KY πιο συγκεκριμένες οδηγίες για την αρχική πιστοποίηση και επιτήρηση, οι οποίες αφορούν διαδικασίες, τα προσόντα και τον επαρκή αριθμό του προσωπικού, την ισχύ των αδειών και των ικανοτήτων για εκπαιδευτές πτήσης κ.λπ.

48. Η πρόταση που έγινε με την NPA συμπεριλάμβανε στοιχεία που απορρέουν από τις συστάσεις COrA για την έκδοση ενιαίου πιστοποιητικού φορέα στους φορείς που κατέχουν εγκρίσεις σύμφωνα με περισσότερα του ενός μέρη. Η ανάλυση των παρατηρήσεων επί της NPA έδειξε ότι δεν υποστηρίζεται η έννοια του «ενιαίου πιστοποιητικού». Οι ανησυχίες του κλάδου σχετίζονται με το γεγονός ότι ο ΔΟΠΑ δεν απαιτεί μια έγκριση φορέα «επιπρόσθετη» του πιστοποιητικού αερομεταφορέα, συνεπώς το ενιαίο πιστοποιητικό θα δημιουργήσει μια ευρωπαϊκή εξειδίκευση χωρίς διεθνή αναγνώριση. Οι αρμόδιες αρχές σχολίασαν ότι δεν είχαν προσδιοριστεί σαφώς οι προϋποθέσεις για την έκδοση ενός ενιαίου πιστοποιητικού και η σύνδεση μεταξύ του αυτόνομου πιστοποιητικού φορέα και των πιστοποιητικών που συνδέονται με συγκεκριμένους τομείς (πιστοποιητικό αερομεταφορέα, πιστοποιητικό ΑΤΟ, πιστοποιητικό αεροϊατρικού κέντρου). Ισχυρίστηκαν περαιτέρω ότι το ενιαίο πιστοποιητικό φορέα θα δημιουργήσει σημαντικά μεγαλύτερο φόρτο εργασίας για τις αρχές, κάτι που δεν δικαιολογείται όσον αφορά την ασφάλεια. Καθώς οι κύριοι στόχοι που βρίσκονται πίσω από την έννοια ενός ενιαίου πιστοποιητικού φορέα μπορούν να επιτευχθούν χωρίς την επιβολή της έκδοσης ενός ενιαίου πιστοποιητικού, ο Οργανισμός συμφώνησε να μη διατηρήσει την έννοια του ενιαίου πιστοποιητικού. Πράγματι, όσον αφορά την αποτελεσματική επιτήρηση, είναι κατά πολύ

προτιμότερο να υπάρξει εξορθολογισμός του προγράμματος επιτήρησης για φορείς που κατέχουν εγκρίσεις σύμφωνα με περισσότερα του ενός μέρη αντί της έκδοσης ενός αυτόνομου πιστοποιητικού φορέα. Η αναγνώριση στοιχείων ελέγχου για φορείς που έχουν πιστοποιηθεί σύμφωνα με περισσότερα του ενός μέρη επιτρέπεται όπως περιγράφεται στα AMC της παραγράφου AR.GEN.305.

49. Η NPA συμπεριλάμβανε επίσης πρόταση για κοινή επιτήρηση²⁷ με στόχο να τεθεί η βάση για τη διασφάλιση της αποτελεσματικότερης επιτήρησης των δραστηριοτήτων που από γεωγραφικής σκοπιάς δεν περιορίζονται στο κράτος μέλος όπου εκδόθηκε το πιστοποιητικό. Ο κύριος στόχος των διατάξεων κοινής επιτήρησης είναι να δοθεί μια ευρωπαϊκή διάσταση στην επιτήρηση μέσω της ενθάρρυνσης της βέλτιστης χρήσης σε τοπικό επίπεδο των πόρων επιτήρησης διασφαλίζοντας παράλληλα ότι όλα τα πρόσωπα, οι φορείς ή τα αεροσκάφη υπόκεινται σε τακτική επιτήρηση. Κατ' αυτόν τον τρόπο θα εφαρμοστούν ορισμένες από τις ειδικές συστάσεις της συνδιάσκεψης των γενικών διευθυντών των υπηρεσιών πολιτικής αεροπορίας για την επιτήρηση της ασφάλειας (η οποία διεξήχθη στην έδρα του ΔΟΠΑ το 1997), κατά την οποία δόθηκε έμφαση στην ανάγκη για τον συντονισμό και την εναρμόνιση των αρχών και των διαδικασιών αξιολόγησης της επιτήρησης της ασφάλειας σε παγκόσμιο επίπεδο και αναγνωρίστηκαν τα πλεονεκτήματα της εστίασης σε τοπικό επίπεδο. Η πρόταση του Οργανισμού έλαβε μεγάλο αριθμό παρατηρήσεων. Οι παρατηρήσεις αυτές διατυπώθηκαν στην πλειοψηφία τους από αρμόδιες αρχές, οι οποίες εξέφρασαν ανησυχίες για τη δημιουργία ενδεχόμενης σύγχυσης σχετικά με τις αρμοδιότητες επιτήρησης και τις πρακτικές πτυχές της συνεργασίας των αρχών, όπου τα διαφορετικά νομικά συστήματα ή τα γλωσσικά εμπόδια θα αποτελούσαν πιθανά κωλύματα. Οι ανησυχίες του κλάδου αφορούσαν κυρίως τον επιπλέον φόρτο και την ενδεχόμενη αλληλεπικαλυπτόμενη επιτήρηση φορέων που επιχειρούν σε πολλά κράτη μέλη.
50. Σύμφωνα με τις συστάσεις της ομάδας αναθεώρησης AR/OR και έπειτα από μια αποκλειστική συνάντηση με τη Συμβουλευτική Ομάδα των εκπροσώπων των εθνικών αρχών (AGNA), σχετικές διατάξεις της ενότητας III του τμήματος AR.GEN υπέστησαν περαιτέρω επεξεργασία ώστε να ληφθούν υπόψη οι βασικές ανησυχίες που εξέφρασαν οι ενδιαφερόμενοι. Θα χρησιμοποιηθεί προσέγγιση βάσει κινδύνων, στην οποία λαμβάνονται κυρίως υπόψη οι προτεραιότητες ασφάλειας που περιλαμβάνει το κρατικό σχέδιο ασφάλειας που αναφέρεται στο άρθρο 3 του κανονισμού, προκειμένου να προσδιοριστεί το πεδίο εφαρμογής της επιτήρησης για δραστηριότητες που πραγματοποιούνται στην επικράτεια του κράτους μέλους από πρόσωπα ή φορείς που δεν έχουν πιστοποιηθεί από την αρμόδια αρχή. Η κύρια αρμοδιότητα της αρμόδιας αρχής που εξέδωσε το πιστοποιητικό παραμένει अपαράλλακτη. Την πρόταση συμπληρώνουν διατάξεις για συνεργασία επί εθελούσιας βάσης υπό τη μορφή συμφωνιών μεταξύ των αρχών προκειμένου μέρος της επιτήρησης να μπορεί να διενεργείται από την αρχή στην επικράτεια της οποίας πραγματοποιείται η δραστηριότητα, ενισχύοντας έτσι τη διαφάνεια αυτών των δραστηριοτήτων. Αυτό θα ενθαρρύνει τις αρμόδιες αρχές να κάνουν βέλτιστη χρήση των πόρων τους σε τοπικό επίπεδο. Οι εκτελεστικοί κανόνες που σχετίζονται με πορίσματα και την εφαρμογή (παράγραφοι AR.GEN.350 και AR.GEN.355) τροποποιήθηκαν αναλόγως. Η παράγραφος AR.GEN.350 τροποποιήθηκε περαιτέρω για λόγους συμβατότητας με το τμήμα AR.CC για την αντιμετώπιση της παραποίησης και της απάτης. Στην παράγραφο AR.GEN.300 προστίθεται το στοιχείο στ) ώστε να συμπεριληφθεί η διάταξη που συμπεριλάμβανε η παράγραφος AR.GEN.425 στοιχείο α). Το εν λόγω στοιχείο μεταφέρθηκε στον κανονισμό για τις αεροπορικές δραστηριότητες.

²⁷ Ο όρος «συλλογική επιτήρηση» που χρησιμοποιήθηκε στην επεξηγηματική σημείωση της NPA 2008-22 έχει πλέον αντικατασταθεί από τον όρο «κοινή επιτήρηση», ο οποίος αντανακλά καλύτερα τον σκοπό των σχετικών διατάξεων.

51. Παρότι ο Οργανισμός τροποποίησε την πρότασή του σχετικά με την κοινή επιτήρηση λαμβάνοντας υπόψη τις κύριες ανησυχίες που εξέφρασαν τα κράτη μέλη, επιμένει ότι στη σπουδαιότητα της επέκτασης της επιτήρησης σε όλες τις δραστηριότητες εντός της επικράτειας ενός κράτους μέλους και της βελτιωμένης συνεργασίας μεταξύ των αρμόδιων αρχών των κρατών μελών για την αντιμετώπιση των προκλήσεων της κοινής αγοράς. Αυξημένος αριθμός χειριστών και αερομεταφορέων, αλλά επίσης εξεταστών πτήσεων και αεροϊατρικών εξεταστών μπορούν να ασκούν τα δικαιώματά τους σε κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης διαφορετικό από το κράτος που είναι πρωταρχικώς υπεύθυνο για την επιτήρησή τους. Συνεπώς, ο Οργανισμός προτείνει την επανεξέταση της εφαρμογής των διατάξεων κοινής επιτήρησης και την κατάλληλη λειτουργία του συστήματος επιτήρησης στο μέλλον, όχι μόνο για τον εντοπισμό πιθανών κενών στην επιτήρηση σε όσο το δυνατόν πιο πρώιμο στάδιο, αλλά επίσης για τον προσδιορισμό της ανάγκης για ειδικότερες διατάξεις, με στόχο την υιοθέτηση ικανοτήτων επιτήρησης σε ευρωπαϊκό επίπεδο όσον αφορά τόσο την ασφάλεια όσο και την αποτελεσματική χρήση των πόρων.
52. Ένα άλλο σημαντικό στοιχείο που προτείνεται στην NPA είναι η μετάβαση προς την επιτήρηση βάσει κινδύνων και επιδόσεων, η οποία επίσης απορρέει από την πρωτοβουλία COrA. Έπειτα από μια αξιολόγηση των παρατηρήσεων επί της NPA, το διάστημα επιτήρησης των 24 μηνών που είχε αρχικά οριστεί στο επίπεδο του εκτελεστικού κανόνα, μεταφέρθηκε στα AMC της παραγράφου AR.GEN.305 για το ΕΑΠ ούτως ώστε να παρέχει ευελιξία. Αυτή η αλλαγή σε επίπεδο AMC προκάλεσε τις αντιδράσεις των ενδιαφερομένων, οι οποίοι εξέφρασαν σοβαρές ανησυχίες σχετικά με την υλοποίηση στην παρούσα φάση ενός συστήματος αμιγώς βασιζόμενου σε κινδύνους. Οι ενδιαφερόμενοι ισχυρίστηκαν ότι δεν πρέπει να υιοθετηθεί ένα τέτοιο σύστημα προτού οι ελεγχόμενοι φορείς αποκτήσουν επαρκή ωριμότητα ως προς τα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας και προτού οι αρμόδιες αρχές αποκτήσουν σαφή εικόνα των επιδόσεών τους ως προς την ασφάλεια μέσω της συλλογής και ανάλυσης σχετικών δεδομένων. Ορισμένοι ενδιαφερόμενοι σχολίασαν περαιτέρω ότι η παρεχόμενη ευελιξία θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί σε κάποια κράτη μέλη για την αιτιολόγηση περαιτέρω μειώσεων των πόρων των αρμόδιων αρχών. Προκειμένου να αντιμετωπίσει τις συγκεκριμένες ανησυχίες, ο Οργανισμός συμφώνησε να επαναφέρει το 24μηνο διάστημα σε επίπεδο εκτελεστικού κανόνα και πλέον προτείνει έναν αριθμό κριτηρίων για την παράταση ή μείωση αυτού του πρότυπου χρονικού διαστήματος επιτήρησης. Οι εν λόγω διατάξεις ισχύουν για φορείς πιστοποιημένους από την αρμόδια αρχή και για κατόχους πιστοποιητικού καταλληλότητας προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης.
53. Οι παράγραφοι AR.GEN.300 και AR.GEN.305 περιλαμβάνουν γενικές απαιτήσεις για την επίβλεψη προσώπων μέσω επιθεωρήσεων. Κάποιες ενδιαφερόμενες ενώσεις και μη κερδοσκοπικοί φορείς αντέδρασαν στις συγκεκριμένες διατάξεις αμφισβητώντας την ανάγκη για αιφνίδιες επιθεωρήσεις και ισχυριζόμενες ότι οι διατάξεις θα δημιουργήσουν επιπλέον έξοδα που θα μετακυληθούν στους κατόχους των αδειών. Θα συμπεριληφθεί ένα AMC προκειμένου να διασφαηνίσει ότι η επιτήρηση προσώπων που κατέχουν άδεια, πιστοποιητικό, ικανότητα ή βεβαίωση επαγγελματικής επάρκειας πρέπει συνήθως να διασφαλίζεται ως μέρος της επιτήρησης των φορέων, στους οποίους τα εν λόγω πρόσωπα ασκούν τα δικαιώματά τους. Επιπλέον, η αρμόδια αρχή πρέπει να επαληθεύει τη συμμόρφωση προς τις ισχύουσες απαιτήσεις κατά την καταχώριση ή ανανέωση ικανοτήτων. Συν τοις άλλοις, για τη δέουσα άσκηση των αρμοδιοτήτων επιτήρησης, η αρμόδια αρχή πρέπει να διενεργεί συγκεκριμένο αριθμό αιφνιδίων επαληθεύσεων. Το AMC θα αντανakλά τις διατάξεις του εγγράφου 9379 του ΔΟΠΑ «Manual of procedures for the establishment and management of a State's personnel licensing system» [Εγχειρίδιο διαδικασιών για τον καθορισμό και τη διαχείριση συστήματος αδειοδότησης προσωπικού κράτους].
54. Επανεξετάστηκαν οι διατάξεις «έμμεσης έγκρισης» συγκεκριμένων τύπων αλλαγών φορέων, οι οποίες εισήχθησαν με την NPA. Το ζήτημα αυτό αντιμετωπίζεται πλέον στην παράγραφο AR.GEN.330 «Αλλαγές – φορείς» και οι αλλαγές κατατάσσονται ως αλλαγές που είτε απαιτούν είτε μη την πρότερη έγκριση της αρμόδιας αρχής. Επιπλέον, συμπεριλαμβάνονται διατάξεις για τους φορείς που επιθυμούν να πραγματοποιήσουν αλλαγές χωρίς την πρότερη έγκριση της αρμόδιας αρχής: ο φορέας θα διαθέτει διαδικασία

που καθορίζει το πεδίο εφαρμογής αυτών των αλλαγών και περιγράφει τον τρόπο διαχείρισής τους και θα υποβάλλει αυτή τη διαδικασία προς έγκριση στην αρμόδια αρχή (βλέπε παράγραφο AR.GEN.310 στοιχείο γ)). Οι τροποποιημένες διατάξεις ανταποκρίνονται πλήρως στον σκοπό της «έμμεσης έγκρισης» ή αλλαγών «αποδεκτών από την αρχή».

55. Οι προτεινόμενοι εκτελεστικοί κανόνες σχετικά με τα πορίσματα και τις ενέργειες εφαρμογής τροποποιήθηκαν ώστε να συμπεριλάβουν την περιγραφή των πορισμάτων που συμπεριλαμβάνονταν πριν στο μέρος OR και να ευθυγραμμιστούν με τις αλλαγές που πραγματοποιήθηκαν στις παραγράφους AR.GEN.300 και AR.GEN.305 σχετικά με την κοινή επιτήρηση. Επιπλέον, κάθε αναφορά σε κυρώσεις διαγράφηκε, καθώς αυτές υπόκεινται στους ισχύοντες εθνικούς κανόνες που εφαρμόζουν το άρθρο 68 του βασικού κανονισμού. Τέλος, η περίοδος υλοποίησης διορθωτικών ενεργειών αναδιαμορφώθηκε προκειμένου να ευθυγραμμιστεί με τις υφιστάμενες απαιτήσεις των κανόνων διαρκούς αξιοποίησης.
56. Λαμβάνοντας υπόψη ότι μεγάλο μέρος των εκτελεστικών κανόνων που προτείνονται στην ενότητα III του τμήματος AR.GEN βασίζονται σε υφιστάμενες απαιτήσεις, καθώς και τις υποχρεώσεις των κρατών μελών στο πλαίσιο του ΔΟΠΑ για την υλοποίηση αποτελεσματικών συστημάτων επιτήρησης ως μέρος του αντίστοιχου κρατικού προγράμματος ασφάλειας καθενός από αυτά, τα καθήκοντα που είναι πραγματικά καινούρια ή δεν αποτελούν μέρος εκείνων που προκύπτουν από τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τη σύμβαση του Σικάγου περιορίζονται στις υποχρεώσεις για:
- α. την ενημέρωση προσώπων και φορέων που υπόκεινται σε συμφωνία επιτήρησης μεταξύ αρμόδιων αρχών (παράγραφος AR.GEN.300 στοιχείο ε)).
 - β. την έγκριση της διαδικασίας του φορέα σχετικά με αλλαγές που δεν απαιτούν πρότερη έγκριση (παράγραφος AR.GEN.310 στοιχείο γ)).
 - γ. την ενημέρωση της αρμόδιας αρχής που εξέδωσε το πιστοποιητικό σε κάθε περίπτωση διαπίστωσης μη συμμόρφωσης προς τις ισχύουσες απαιτήσεις φορέα πιστοποιημένου από την αρμόδια αρχή άλλου κράτους μέλους ή από τον Οργανισμό, καθώς και παροχή ένδειξης του επιπέδου του πορίσματος (παράγραφος AR.GEN.350 στοιχείο ε)). και
 - δ. την ενημέρωση της αρμόδιας αρχής που εξέδωσε την άδεια, το πιστοποιητικό, την ικανότητα ή τη βεβαίωση επαγγελματικής κατάρτισης σε κάθε περίπτωση διαπίστωσης μη συμμόρφωσης προς τις ισχύουσες απαιτήσεις προσώπου πιστοποιημένου από την αρμόδια αρχή άλλου κράτους μέλους (παράγραφος AR.GEN.355 στοιχείο ε)).

Μπορεί να θεωρηθεί ότι ο αρχές μπορούν να στηρίζονται στους υφιστάμενους πόρους, τις διαδικασίες επιτήρησης και πιστοποίησης, καθώς και στους διαύλους επικοινωνίας για την εκτέλεση των επιπρόσθετων αυτών καθηκόντων.

Μέρος AR τμήμα FCL

57. Το τμήμα AR.FCL ορίζει ειδικές απαιτήσεις για τις αρχές αναφορικά με την αδειοδότηση πληρωμάτων πτήσης. Περιλαμβάνει 3 ενότητες:

- Ενότητα I Γενικά
- Ενότητα II Άδειες, ικανότητες και πιστοποιητικά
- Ενότητα III Εξετάσεις θεωρητικών γνώσεων.

Η ενότητα I αυτού του τμήματος θεσπίζει τις γενικές απαιτήσεις και περιέχει διατάξεις για τα αρχεία σχετικά με την αδειοδότηση που πρέπει να τηρεί η αρμόδια αρχή.

Η ενότητα II ορίζει τις επιπρόσθετες διατάξεις για άδειες, ικανότητες και πιστοποιητικά. Περιέχει απαιτήσεις σχετικές με τις διαδικασίες για την έκδοση, επανεπικύρωση και ανανέωση αδειών, την παρακολούθηση εξεταστών, ειδικές πληροφορίες για εξεταστές, την περίοδο ισχύος αδειών, τη διαδικασία επανέκδοσης αδειών και τις διατάξεις για τον περιορισμό, την αναστολή ή ανάκληση αδειών, ικανοτήτων ή πιστοποιητικών.

Η ενότητα III περιλαμβάνει διατάξεις για τις διαδικασίες εξέτασης θεωρητικών γνώσεων.

58. Το τμήμα AR.FCL βασίζεται κυρίως στις υφιστάμενες απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές σχετικά με τους οργανισμούς εκπαίδευσης και την αδειοδότηση πληρωμάτων πτήσης και περιέχονται στις απαιτήσεις JAR-FCL. Βάσει των παρατηρήσεων που ελήφθησαν και περαιτέρω συζητήσεων με τα κράτη μέλη, η σημαντικότερη αλλαγή ήταν εκείνη που έγινε στο σύστημα για την παρακολούθηση των εξεταστών.

59. Σε αυτό το τμήμα πραγματοποιήθηκε μόνο μικρός αριθμός σημαντικών αλλαγών. Η απαίτηση σχετικά με τις διαδικασίες για την έκδοση και επανεπικύρωση των αδειών (παράγραφος AR.FCL.200) τροποποιήθηκε για να συμπεριλάβει την καταχώριση αδειών από τους εξεταστές. Αυτό αντανakλά καλύτερα τις αλλαγές που έχουν ήδη εξεταστεί στο μέρος FCL και θα επιτρέψει στις αρμόδιες αρχές να εξουσιοδοτούν συγκεκριμένους εξεταστές ειδικά για αυτήν τη δραστηριότητα.

Οι παρατηρήσεις και οι αντιδράσεις που ελήφθησαν εστίαζαν στην πλειοψηφία τους στην παράγραφο AR.FCL.205 (ενότητα II) σχετικά με την παρακολούθηση των εξεταστών. Στο ΕΑΠ, ο Οργανισμός εισήγαγε έναν κατάλογο εξεταστών που θα καταρτίσουν οι αρχές ώστε να υποστηρίξει τις αρχές με επιτήρηση. Λαμβάνοντας υπόψη τις αντιδράσεις που ελήφθησαν και τις συζητήσεις με τα κράτη μέλη, ο Οργανισμός προσέθεσε για τις αρχές την υποχρέωση να συμπεριλάβουν επίσης εξεταστές που έχουν πιστοποιηθεί από άλλο κράτος μέλος αλλά ασκούν τα δικαιώματά τους στην επικράτειά τους. Επιπλέον αυτού, ο Οργανισμός συμπεριέλαβε μια διάταξη (η οποία υπήρχε ήδη στις απαιτήσεις JAR-FCL), δυνάμει της οποίας οι αρχές πρέπει να εκπονήσουν διαδικασίες για τον ορισμό εξεταστών για συγκεκριμένες δοκιμές επιδεξιότητας.

60. Πρέπει να τονιστεί ότι το καθήκον κατάρτισης και δημοσίευσης καταλόγου εξεταστών και η ανάγκη για τη διοργάνωση ενημερώσεων για εξεταστές πιστοποιημένους σε άλλα κράτη μέλη, καθώς και τα σχετικά διοικητικά καθήκοντα θα οδηγήσουν σε επιπρόσθετα καθήκοντα για τις αρμόδιες αρχές.

Η διάταξη για την παροχή στους εξεταστές κριτηρίων ασφάλειας, τα οποία πρέπει να πληρούνται για τις δοκιμές επιδεξιότητας και τους περιοδικούς ελέγχους ικανοτήτων αναδιατυπώθηκε προκειμένου να αποσαφηνιστεί ότι καλύπτει επίσης εξεταστές πιστοποιημένους σε άλλο κράτος μέλος. Το ζήτημα αυτό θα εξεταστεί ξανά στο πλαίσιο μελλοντικής διαδικασίας θέσπισης κανόνων καθώς ορισμένα στοιχεία αυτών των κριτηρίων ασφάλειας θα αποτελέσουν μέρος του εγχειριδίου του εξεταστή ως αποτέλεσμα αυτής της διαδικασίας θέσπισης κανόνων.

61. Το κύριο ζήτημα που τέθηκε σχετικά με τις απαιτήσεις της ενότητας III ήταν η ανάγκη για μια κοινή ευρωπαϊκή κεντρική τράπεζα ερωτήσεων, συμπεριλαμβανομένων του πίνακα διανομής ερωτήσεων και της διάρκειας της εξέτασης για συγκεκριμένα αντικείμενα. Η παράγραφος AR.FCL.300 τροποποιήθηκε ελαφρώς ώστε να γίνουν ορισμένες συντακτικές διορθώσεις και να αποσαφηνιστούν οι ερωτήσεις σχετικά με την ευρωπαϊκή κεντρική τράπεζα ερωτήσεων.

62. Βάσει των αντιδράσεων που λήφθηκαν, επανεξετάστηκε επίσης η πρότυπη μορφή των αδειών, το έντυπο 141 του EASA, που βρίσκεται πλέον στο προσάρτημα I του μέρους AR, και πραγματοποιήθηκαν, κατά τη διάρκεια της φάσης της διαβούλευσης, πολλές αλλαγές σε σχέση με τη μορφή των αδειών που περιλαμβάνεται στις απαιτήσεις JAR-FCL. Ορισμένες από τις κύριες αλλαγές είναι οι εξής:

- ομοιόμορφη μορφή με άλλες ευρωπαϊκές άδειες·
- προστέθηκαν το επίπεδο και η ημερομηνία ισχύος για την καταχώριση γλωσσομάθειας·
- περισσότερος χώρος για την εκ νέου επικύρωση των καταχωρίσεων γλωσσομάθειας·
- χώρος για συγκεκριμένες παρατηρήσεις στην άδεια LAPL (όχι σύμφωνα με τον ΔΟΠΑ)·
- προστέθηκε επιπλέον στήλη για την ημερομηνία της ικανότητας οργάνων· και
- προστέθηκε η γραμμή IVa για την ημερομηνία γέννησης (σύμφωνα με το άρθρο 5.1.1.2 του ΔΟΠΑ).

Σε μεταγενέστερο στάδιο θα διεξαχθεί διαδικασία θέσπισης κανόνων για την εκπόνηση καταλόγου τυποποιημένων συντηρήσεων (π.χ. ικανότητες, κατηγορίες αεροσκαφών) και του πιθανού συνδυασμού τους. Αυτός ο κατάλογος πρέπει να χρησιμοποιείται για τις εγγραφές στην άδεια και για να παρέχει καθοδήγηση στις αρμόδιες αρχές και στους εξεταστές σχετικά με τον τρόπο έκδοσης/επανεπικύρωσης/ανανέωσης των ικανοτήτων στις άδειες.

Μέρος AR τμήμα CC

63. Αυτό το τμήμα συμπληρώνει τις απαιτήσεις του τμήματος GEN όσον αφορά τη βεβαίωση επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών και των κατόχων της. Επεκτείνει ελάχιστες απαιτήσεις προκειμένου να συμπεριληφθεί ο ιδιαίτερος χαρακτήρας της βεβαίωσης επαγγελματικής κατάρτισης των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών, όπως προβλέπεται στο άρθρο 8 παράγραφος 4 και παράγραφος 5 στοιχείο ε) του βασικού κανονισμού. Περιέχει τις εξής ενότητες:
- Ενότητα I Βεβαιώσεις επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών
 - Ενότητα II Φορείς που παρέχουν εκπαίδευση πληρωμάτων θαλάμου επιβατών ή εκδίδουν βεβαιώσεις επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών.
64. *Η ενότητα I* εστιάζει στις πτυχές που σχετίζονται άμεσα με αυτή καθαυτή τη βεβαίωση επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών, όπως είναι οι δύο επιλογές που διαθέτουν τα κράτη μέλη για την έκδοσή τους, το πρότυπο έντυπο του EASA που θα χρησιμοποιείται και οι περιπτώσεις στις οποίες ενδεχομένως να απαιτηθεί από την αρμόδια αρχή η λήψη μέτρων στο πλαίσιο των ενεργειών εφαρμογής όταν αυτές αφορούν πρόσωπα.
- Η ενότητα II* εξετάζει την περίπτωση των φορέων που μπορεί να εγκριθούν από την αρμόδια αρχή, αν πληρούνται συγκεκριμένες γενικές προϋποθέσεις, για την παροχή εκπαίδευσης πληρωμάτων θαλάμου επιβατών ή/και την έκδοση βεβαιώσεων επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών. Πρέπει να αναφερθεί ότι, σε αντίθεση με τους οργανισμούς εκπαίδευσης πληρωμάτων πτήσης, ο βασικός κανονισμός δεν παρέχει στον Οργανισμό σαφή νομική βάση για τον καθορισμό κριτηρίων που εφαρμόζονται σε οργανισμούς εκπαίδευσης πληρωμάτων θαλάμου επιβατών. Για αυτόν τον λόγο οι σχετικές εθνικές απαιτήσεις εξακολουθούν να έχουν εφαρμογή έως ότου είναι δυνατή η εκπόνηση τέτοιων κριτηρίων σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης.
65. Η βεβαίωση επαγγελματικής κατάρτισης των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών διαφέρει από τη βεβαίωση εκπαίδευσης ασφάλειας που απαιτείται προς το παρόν από τον κανονισμό EU-OPS. Όπως ισχύει και με τη βεβαίωση του κανονισμού EU-OPS, βεβαίωση επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών πρέπει να κατέχει κάθε μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών που ενέχεται σε εμπορικές αερομεταφορές. Ωστόσο, σε αντίθεση με τη βεβαίωση του κανονισμού EU-OPS, η βεβαίωση επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών πρέπει να διατηρείται και υπάρχουν προϋποθέσεις που ενδέχεται να απαιτούν την τροποποίηση, τον περιορισμό, την αναστολή ή την ανάκλησή της. Οι απαιτήσεις αφορούν τους κατόχους που καθορίζονται στο χωριστό μέρος CC.
66. Τα παραρτήματα 1 και 6 του ΔΟΠΑ δεν απαιτούν την κατοχή από τα μέλη πληρωμάτων θαλάμου επιβατών βεβαίωσης επαγγελματικής επάρκειας, πιστοποιητικού ή άδειας. Ωστόσο, αρκετά κράτη μέλη του ΔΟΠΑ έχουν εκπονήσει ένα τέτοιο σύστημα. Παραδείγματος χάρη, πολλά κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης διαθέτουν εθνικές απαιτήσεις αδειοδότησης ή πιστοποίησης για τα μέλη των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών, οι οποίες συμπληρώνουν τις ελάχιστες απαιτήσεις του κανονισμού EU-OPS. Η FAA εκδίδει πιστοποιητικό αποδεδειγμένων ικανοτήτων στα πληρώματα θαλάμου επιβατών των ΗΠΑ που ενέχονται σε εμπορικές αερομεταφορές. Η υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας της Νότιας Αφρικής (SACAA) απαιτεί και εκδίδει άδειες πληρώματος θαλάμου επιβατών.
67. Τα κύρια ζητήματα στα οποία αφορούσαν οι αντιδράσεις που ελήφθησαν στο ΕΑΠ και οι σχετικές απαντήσεις του Οργανισμού είναι οι εξής:
- *Η απαίτηση για την έκδοση βεβαίωσης επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών με τη νέα μορφή του EASA:* η μεταβατική περίοδος των 18 μηνών που προτάθηκε αρχικά παρατείνεται σε 60 μήνες, όπως ισχύει με τις άδειες χειριστή που συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις JAR και εκδίδονται από κάποιο κράτος μέλος πριν την 8^η Απριλίου 2012 (βλέπε γνώμη «Εκτελεστικοί κανόνες για τα προσόντα των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών που εμπλέκονται σε εμπορικές δραστηριότητες» – άρθρο 9 στοιχείο β) του κανονισμού).

- Έγκριση φορέων για την έκδοση βεβαιώσεων επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών για λογαριασμό της αρμόδιας αρχής: το καθήκον έκδοσης βεβαιώσεων επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών, αν αποφασιστεί από κάποιο κράτος μέλος, μπορεί να ασκεί φορέας εγκεκριμένος ώστε να έχει το δικαίωμα να εκδίδει τις εν λόγω βεβαιώσεις.
- Απαίτηση ολοκλήρωσης εκπαίδευσης σε τύπο αεροσκάφους πριν να μπορεί να εκδοθεί βεβαίωση επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών: αυτή η απαίτηση διαγράφηκε. Ωστόσο, η έγκυρη αξιολόγηση τύπου αεροσκάφους παραμένει στο μέρος CC ως προϋπόθεση για τη χρήση της βεβαίωσης επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών από τον κάτοχό της.
- Απουσία κοινών κριτηρίων ή προτύπων σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης για την έγκριση οργανισμών εκπαίδευσης πληρωμάτων θαλάμου επιβατών, για αξιολογήσεις εκπαιδευτών και εξεταστών και για εκπαιδευτικές συσκευές: Βάσει της κοινής κατανόησης και συμφωνίας του νομοθέτη επί της νομικής βάσης, ο Οργανισμός προτίθεται να αντιμετωπίσει αυτά τα ζητήματα μέσω μελλοντικής διαδικασίας θέσπισης κανόνων.

Μέρος AR τμήμα ATO

68. Το τμήμα AR.ATO ορίζει τις ειδικές απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές σχετικά με τους εγκεκριμένους οργανισμούς εκπαίδευσης για την αδειοδότηση πληρωμάτων πτήσης. Περιλαμβάνει μία ενότητα:

- Ενότητα I Γενικά

Το τμήμα AR.ATO θεσπίζει απαιτήσεις που συμπληρώνουν τις γενικές απαιτήσεις, όπως απαιτήσεις σχετικές με το πρόγραμμα επιτήρησης για ATO και με το σύστημα τήρησης αρχείων για δεδομένα που σχετίζονται με ATO. Το τμήμα AR.ATO βασίζεται κυρίως στις υφιστάμενες απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές σχετικά με τους οργανισμούς εκπαίδευσης και την αδειοδότηση πληρωμάτων πτήσης και περιέχονται στις απαιτήσεις JAR-FCL. Ως απόκριση στις αντιδράσεις ορισμένων ενδιαφερόμενων, ο Οργανισμός θα ήθελε να τονίσει ότι σύμφωνα με τους προτεινόμενους κανόνες οι ATO, παρότι είναι αερομεταφορείς υπό την έννοια του άρθρου 3 στοιχείο η) του βασικού κανονισμού, δεν απαιτείται να κατέχουν πιστοποιητικό αερομεταφορέα.

69. Ήταν ελάχιστες οι σημαντικές αλλαγές που πραγματοποιήθηκαν. Στην παράγραφο AR.ATO.105 το κύριο ζήτημα που τέθηκε από τους ενδιαφερόμενους κατά τη φάση της διαβούλευσης ήταν ότι η χρήση εκπαιδευτικού αεροσκάφους με μόνο δύο θέσεις ενδεχομένως να μην επιτρέψει τη δειγματοληψία εκπαιδευτικών πτήσεων. Αυτό ελήφθη υπόψη και το κείμενο αναδιατυπώθηκε ώστε να αποσαφηνιστεί το ζήτημα.

Οι διατάξεις της παραγράφου AR.ATO.120 σχετικά με την τήρηση αρχείων τροποποιήθηκαν ώστε να αποσαφηνιστεί η ορολογία που χρησιμοποιείται για τη χρήση των προσομοιωτικών συσκευών πτητικής εκπαίδευσης. Πρέπει να αναφερθεί ότι όσον αφορά τις προσομοιωτικές συσκευές πτητικής εκπαίδευσης, ο Οργανισμός αποφάσισε να διεξάγει διαδικασία θέσπισης κανόνων ώστε να ευθυγραμμίσει όλους τους εκτελεστικούς κανόνες, τις προδιαγραφές πιστοποίησης και τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης με την τρίτη έκδοση του εγγράφου 9625 του ΔΟΠΑ.

Στο ΕΑΠ, ο Οργανισμός ενημέρωσε τους ενδιαφερόμενους ότι επειδή δεν θα διατηρηθεί το πρότυπο πιστοποιητικό έγκρισης φορέα του EASA, θα εκπονηθεί ένα χωριστό πιστοποιητικό έγκρισης ATO. Η βάση αυτού του πιστοποιητικού ήταν το έντυπο 153 πιστοποιητικό έγκρισης φορέων πτητικής εκπαίδευσης/οργανισμών εκπαίδευσης ικανότητας τύπου του JAA και το πιστοποιητικό έγκρισης EASA.147 του EASA με συνημμένο το παράρτημα έγκρισης, που πλέον καλείται «έγκριση κύκλου εκπαιδευτικών μαθημάτων».

Ως απάντηση στις παρατηρήσεις σχετικά με το παράρτημα έγκρισης κύκλου εκπαιδευτικών μαθημάτων, η έγκριση των ATO για τη χρήση προσομοιωτικών συσκευών πτητικής εκπαίδευσης (πρώην «έγκριση χρήστη») ενσωματώθηκε στο έντυπο έγκρισης κύκλου εκπαιδευτικών μαθημάτων που προσαρτάται στο πιστοποιητικό των ATO. Αυτή η έγκριση

κύκλου εκπαιδευτικών μαθημάτων απαιτεί την αναγραφή του κύκλου εκπαιδευτικών μαθημάτων και των αντίστοιχων προσομοιωτικών συσκευών πτητικής εκπαίδευσης.

Μέρος AR τμήμα FSTD

70. Το τμήμα AR.FSTD ορίζει τις ειδικές απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές σχετικά με την πιστοποίηση των προσομοιωτικών συσκευών πτητικής εκπαίδευσης. Περιλαμβάνει μία ενότητα:

- Ενότητα I Γενικά

Το τμήμα AR.FSTD περιγράφει τα κύρια καθήκοντα της αρμόδιας αρχής που πιστοποιεί τις προσομοιωτικές συσκευές πτητικής εκπαίδευσης και παρακολουθεί τη λειτουργία τους. Περιγράφει τη διαδικασία αξιολόγησης που οδηγεί στην έκδοση πιστοποιητικού καταλληλότητας προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης, συμπεριλαμβανομένης της διαδικασίας αρχικής και περιοδικής αξιολόγησης, της σύνθεσης της ομάδας αξιολόγησης, της αξιολόγησης του συστήματος παρακολούθησης συμμόρφωσης του φορέα χειρισμού της προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης και της έκδοσης πιστοποιητικού καταλληλότητας. Η ενότητα καλύπτει επίσης τις διαδικασίες που θα ακολουθηθούν σε περίπτωση αλλαγών σε πιστοποιημένη προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης ή αν ο φορέας χειρισμού δεν μπορεί να διατηρήσει το απαιτούμενο για την πιστοποίηση επίπεδο.

Το μέρος AR.FSTD βασίζεται στο JAR-FSTD A και H και στις κοινές διαδικασίες εφαρμογής για το JAR-STD (περιλαμβάνεται στο υλικό διοίκησης και καθοδήγησης του JAA, ενότητα 6: Συνθετικές εκπαιδευτικές συσκευές (STD), μέρος 2: Διαδικασίες). Δεν υπάρχουν σημαντικές διαφορές ή νέα καθήκοντα για τις αρμόδιες αρχές σε σχέση με τους προηγούμενους κανονισμούς.

Στο «Πιστοποιητικό καταλληλότητας προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης» προστέθηκε ένας πίνακας με τα στοιχεία εκπαίδευσης, δοκιμής και ελέγχου προκειμένου ο κάτοχος του πιστοποιητικού καταλληλότητας να είναι σε θέση να παρέχει σε κάθε χρήστη της συσκευής πληροφορίες εγκεκριμένες από την πιστοποιούσα αρμόδια αρχή.

Μέρος AR τμήματα AeMC και MED

71. Τα τμήματα AR.MED και AR.AeMC ορίζουν τις ειδικές απαιτήσεις σχετικά με την αεροϊατρική πιστοποίηση, οι οποίες συμπληρώνουν τις γενικές απαιτήσεις του μέρους AR τμήμα GEN. Τα τμήματα AR.AeMC και AR.MED από κοινού με το τμήμα OR.AeMC προσφέρουν το κανονιστικό σύστημα για την πιστοποίηση κέντρων και αεροϊατρικών εξεταστών (AME), την κοινοποίηση ιατρών γενικής ιατρικής (GMP) και την ιατρική πιστοποίηση χειριστών.

Το τμήμα AR.AeMC αποτελείται από μία μόνο ενότητα, την ενότητα «Γενικά».

Το τμήμα AR.MED αποτελείται από τρεις ενότητες:

- Ενότητα I Γενικά
- Ενότητα II Αεροϊατρικοί εξεταστές
- Ενότητα III Ιατρική πιστοποίηση

Το τμήμα AR.AeMC συμπληρώνεται με την πρότυπη μορφή για το παράρτημα έγκρισης αεροϊατρικών κέντρων. Το τμήμα AR.MED εισάγει επίσης το πιστοποιητικό αεροϊατρικών κέντρων και το πρότυπο ιατρικό πιστοποιητικό για χειριστές του EASA αντίστοιχα.

72. Δεν τέθηκαν σημαντικά ζητήματα σχετικά με τα αεροϊατρικά κέντρα. Η κύρια ανησυχία ως προς το τμήμα MED ήταν η παράγραφος AR.MED.150 «Τήρηση αρχείων»: οι αρμόδιες αρχές της συντριπτικής πλειοψηφίας των κρατών μελών θα κατέχουν τα ιατρικά αρχεία όλων των χειριστών στους οποίους αυτές (εκδίδουσες αρχές) έχουν εκδώσει άδειες. Η ευρωπαϊκή οδηγία σχετικά με την προστασία των δεδομένων εφαρμόζεται πολύ διαφορετικά στα κράτη μέλη, και συνεπώς η διάθεση των ιατρικών αρχείων θα πραγματοποιείται με διαφορετικούς τρόπους στα διάφορα κράτη της Ευρώπης. Ως εκ τούτου, οι αντιδράσεις βάσει των οποίων ζητείται η διάθεση των ιατρικών αρχείων σε εκπαιδευτικά ιδρύματα χωρίς την απόκρυψη της ταυτότητας του χειριστή, στη διοίκηση της αρμόδιας αρχής, σε φορείς έρευνας (ατυχήματα, ασφάλεια, αστυνομία) και «σε κάθε άλλη περίπτωση όταν αυτό απαιτείται από το εθνικό δίκαιο» δεν προστέθηκαν στους εκτελεστικούς κανόνες αλλά θα συμπεριληφθούν στα AMC. Αυτό παρέχει επαρκή ευελιξία στα κράτη μέλη να εφαρμόζουν το εθνικό δίκαιο σχετικά με την προστασία των δικαιωμάτων. Ωστόσο, η παράγραφος τροποποιήθηκε και συμπεριλήφθηκαν οι αντιδράσεις σχετικά με τη διάθεση ιατρικών εγγράφων για ιατρική αξιολόγηση για την έκδοση ιατρικού πιστοποιητικού (προς το συμβούλιο ιατρικής αξιολόγησης, ειδικούς ιατρούς που συμμετέχουν στην αξιολόγηση). Αυτά τα αρχεία είναι αναγκαία για τη λήψη απόφασης σχετικά με τη φυσική κατάσταση, που αποτελεί τον κύριο λόγο για τον οποίον οι αρμόδιες αρχές τηρούν τα ιατρικά αρχεία.

73. Οι αντιδράσεις ενός κράτους μέλους σχετικά με πολλές παραγράφους (παράγραφοι AR.MED 120, 125, 150, 315 και 325) εστίασαν στη συμμετοχή της αρμόδιας αρχής/του ιατρικού αξιολογητή στη διαδικασία ιατρικής πιστοποίησης ενός μεμονωμένου χειριστή και στο γεγονός ότι, έπειτα από την εξέταση και την αεροϊατρική αξιολόγηση, οι AME πρέπει να στείλουν τα πλήρη αρχεία της ιατρικής εξέτασης όλων των χειριστών στην αρχή, η οποία εξέδωσε την άδεια στον χειριστή (εκδίδουσα αρχή). Ο λόγος για τον οποίον προκλήθηκαν οι συγκεκριμένες αντιδράσεις είναι η θέση του εν λόγω κράτους μέλους ότι δεν πρέπει να αποστέλλονται ιατρικά αρχεία στην αρμόδια αρχή και η φυσική κατάσταση δεν θα αξιολογείται από τον ιατρικό αξιολογητή της αρμόδιας αρχής που εξέδωσε την άδεια του χειριστή (εκδίδουσα αρχή) αλλά μόνο από AME ή αεροϊατρικό κέντρο. Δεν πραγματοποιήθηκαν αλλαγές στο κείμενο γιατί το συγκεκριμένο ζήτημα είχε επιλυθεί στο μέρος MED και οι κανόνες είναι απαραίτητοι για τα υπόλοιπα κράτη μέλη.

74. Το προσάρτημα VI του μέρους AR περιέχει τη μορφή του ιατρικού πιστοποιητικού για χειριστές και τη σχετική περιγραφή. Το στοιχείο 13 στην περιγραφή και το πεδίο X στο έντυπο του πιστοποιητικού τροποποιήθηκαν επειδή το ιατρικό πιστοποιητικό δεν μπορεί να υπογραφεί από GMP ή από ιατρικό εξεταστή σε όλα τα κράτη μέλη. Το πεδίο στη σελίδα 4 του πιστοποιητικού που περιέχει πληροφορίες για τον AME σχετικά με τις ημερομηνίες της «πιο πρόσφατης» και της «επόμενης» εξέτασης (ΗΚΓ, ακούγραμμα και οφθαλμολογική εξέταση) διαγράφηκε κατόπιν αιτήματος ενός κράτους μέλους και ο χώρος χρησιμοποιήθηκε για την επικόλληση της παραγράφου MED.A.020 στη θέση του πεδίου. Η συμπερίληψη της παραγράφου «MED.A.020 Μείωση της φυσικής κατάστασης» στο ιατρικό πιστοποιητικό ζητήθηκε από πολλά κράτη μέλη. Ο Οργανισμός φρονεί ότι σκοπός του ιατρικού πιστοποιητικού είναι να παρέχει απόδειξη ότι ο χειριστής υποβλήθηκε στη σχετική εξέταση και αεροϊατρική αξιολόγηση και κρίθηκε ικανός για να πραγματοποιεί πτήσεις και όχι να ενημερώνει τον χειριστή σχετικά με την υποχρέωσή του/της σε περίπτωση μείωσης της φυσικής κατάστασής του/της. Εν τούτοις, η αντίδραση έγινε δεκτή καθώς δεν πρόκειται για ζήτημα ασφάλειας και φαίνεται πως είναι σημαντικό για πολλά κράτη μέλη.
75. Δεν έγιναν δεκτές αντιδράσεις που ζητούν τη μετακίνηση στοιχείων από το τμήμα AR.MED στο τμήμα AR.GEN και από το τμήμα OR.AeMC στο τμήμα OR.GEN λόγω της εκ νέου καθετοποίησης της δομής των κανόνων. Στη νέα δομή θα απαιτηθεί πράγματι η μετακίνηση ή αντιγραφή παραγράφων από το τμήμα AR.GEN στο τμήμα AR.MED.

VII. Επεξηγηματικό υπόμνημα μέρους AR

Γενικά

76. Το μέρος OR όπως προτείνεται στην παρούσα γνώμη αποτελείται από τέσσερα τμήματα, τα οποία υποδιαιρούνται περαιτέρω σε ενότητες που περιέχουν τόσο γενικές απαιτήσεις όσο και απαιτήσεις σχετικές με τομείς για τους διάφορους τύπους φορέων:

- Το μέρος OR τμήμα GEN, γενικές απαιτήσεις, συμπληρώνεται από:
 - το μέρος OR τμήμα ATO, ειδικές απαιτήσεις σχετικά με τους εγκεκριμένους οργανισμούς εκπαίδευσης·
 - το μέρος OR τμήμα FSTD, ειδικές απαιτήσεις για τους φορείς που εκμεταλλεύονται προσομοιωτικές συσκευές πτητικής εκπαίδευσης και για την πιστοποίηση προσομοιωτικών συσκευών πτητικής εκπαίδευσης· και
 - το μέρος OR τμήμα AeMC, ειδικές απαιτήσεις σχετικά με τα αεροϊατρικά κέντρα.

Το τμήμα OR.FSTD, που δεν συμπεριλήφθηκε σε αυτό το ΕΑΠ, περιλαμβάνει τους εκτελεστικούς κανόνες που είχαν προηγουμένως συμπεριληφθεί στην ενότητα III του τμήματος ATO. Αυτή η αλλαγή στη δομή οφείλεται στο γεγονός ότι δεν είναι όλοι οι φορείς χειρισμού προσομοιωτικών συσκευών πτητικής εκπαίδευσης εγκεκριμένοι οργανισμοί εκπαίδευσης.

Το μέρος OR τμήμα GEN όπως αυτό προτείνεται στην παρούσα γνώμη περιλαμβάνει δύο ενότητες:

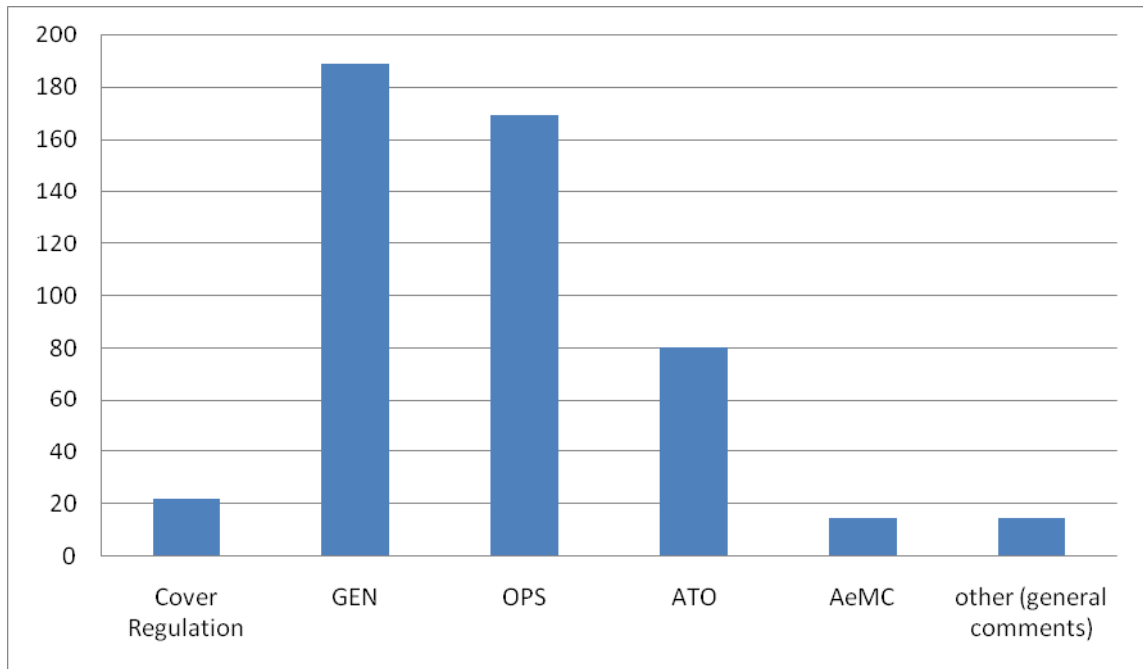
- Ενότητα I Γενικά
- Ενότητα II Σύστημα διαχείρισης.

Το τμήμα GEN του μέρους OR ορίζει τις απαιτήσεις που συνήθως ισχύουν για όλους τους φορείς στον τομέα των ιπτάμενων πληρωμάτων και των αεροπορικών δραστηριοτήτων. Αυτές βασίζονται στις βασικές συστάσεις COra και στα πρότυπα του ΔΟΠΑ σχετικά με τα SMS. Συμπληρώνουν τις απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές σχετικά με τις προϋποθέσεις για την έκδοση, τη διατήρηση, την τροποποίηση, τον περιορισμό, την αναστολή και την ανάκληση πιστοποιητικών και εγκρίσεων.

77. Το κείμενο που προτείνεται στην παρούσα γνώμη αντανακλά τις αλλαγές που πραγματοποιήθηκαν στην αρχική πρόταση του Οργανισμού (όπως δημοσιεύτηκε στην NPA 2008-22c), καθώς περαιτέρω αλλαγές που εισήχθησαν έπειτα από την ανάλυση και αξιολόγηση των αντιδράσεων που διατυπώθηκαν επί του ΕΑΠ. Η NPA 2009-02c περιείχε τις απαιτήσεις που αφορούν τους φορείς σχετικά με τις αεροπορικές δραστηριότητες (μέρος OR τμήμα OPS). Αυτές θα συμπεριληφθούν στην πρώτη γνώμη που θα δημοσιευτεί σχετικά με τις αεροπορικές δραστηριότητες.

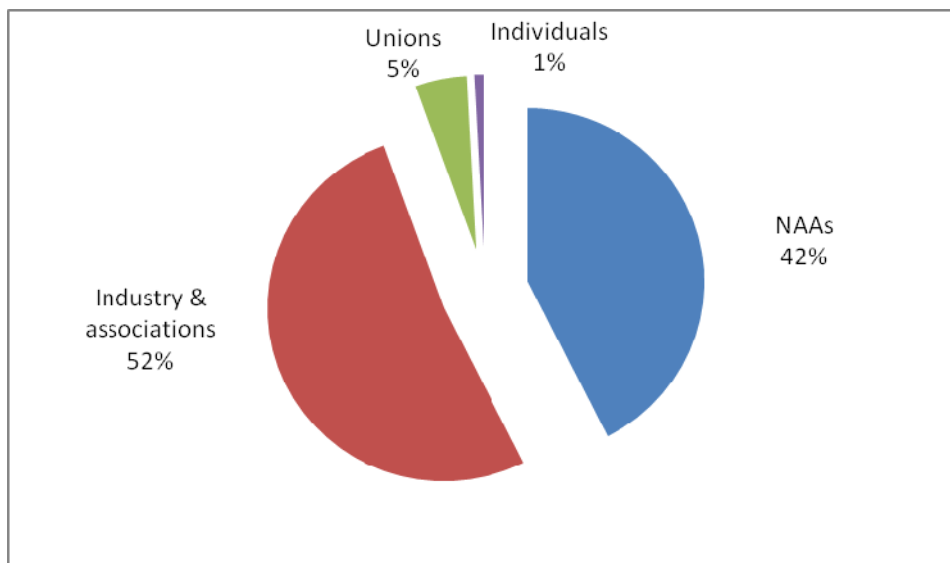
Διαβούλευση

78. Η παράγραφος 23 αυτής της επεξηγηματικής σημείωσης περιέχει γενικές πληροφορίες σχετικά με τις αντιδράσεις που εκφράστηκαν σχετικά με τα ΕΑΠ για το μέρος AR και το μέρος OR. Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζεται η κατανομή των 490 αντιδράσεων που ελήφθησαν για το μέρος OR (ΕΑΠ 2008-22c και 2009-02c), το ένα τρίτο των οποίων αφορούσε τα AMC και τα KY και τα δύο τρίτα τους εκτελεστικούς κανόνες.



Διάγραμμα 3: Αντιδράσεις στο μέρος OR – κατανομή

79. Παρακάτω παρέχεται μια ένδειξη της προέλευσης των αντιδράσεων. Λαμβάνοντας υπόψη ότι οι αντιδράσεις που προέρχονται από ενώσεις του κλάδου αποστέλλονται συνήθως για λογαριασμό των μελών τους, μπορεί να υποθεθεί ότι στην εν λόγω γραφική παράσταση το γενικό μερίδιο του κλάδου δεν εκπροσωπείται επαρκώς.



Διάγραμμα 4: Αντιδράσεις στο μέρος OR – προέλευση

Τα κύρια ζητήματα που τέθηκαν στις αντιδράσεις στο ΕΑΠ εξετάζονται στις παραγράφους που ακολουθούν.

Πεδίο εφαρμογής και εφαρμοσιμότητα

80. Το μέρος OR όπως προτείνεται στην παρούσα γνώμη εφαρμόζεται στην έγκριση και διαρκή επιτήρηση ATO και AeMC, στην πιστοποίηση προσομοιωτικών συσκευών πτητικής εκπαίδευσης και στη διαρκή συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις που ισχύουν για τους πιστοποιημένους φορείς και τους κατόχους πιστοποιητικού καταλληλότητας προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης. Το τμήμα GEN του μέρους OR ορίζει τις γενικώς αποδεκτές απαιτήσεις που αφορούν τους φορείς για όλους τους πιστοποιημένους φορείς και τους κατόχους πιστοποιητικού καταλληλότητας προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης²⁸ στον τομέα της αδειοδότησης των ιπτάμενων πληρωμάτων και των αεροπορικών δραστηριοτήτων. Αυτές συμπληρώνουν τις διατάξεις του μέρους AR σχετικά με την έκδοση, τη διατήρηση, την τροποποίηση, τον περιορισμό, την αναστολή και την ανάκληση πιστοποιητικών και εγκρίσεων. Το μέρος OR ορίζει επίσης κοινές απαιτήσεις για τα συστήματα διαχείρισης, οι οποίες περιλαμβάνουν την παρακολούθηση της συμμόρφωσης και τη διαχείριση της ασφάλειας.

Κανονισμός - στοιχεία που αφορούν το τμήμα OR

81. Ο κανονισμός περιλαμβάνει πρόταση για μεταβατικές διατάξεις και αυτοεξαιρέσεις ειδικά για τις νέες διατάξεις που αφορούν τα συστήματα διαχείρισης των ελεγχόμενων φορέων, όπως ορίζεται στην παράγραφο OR.GEN.200. Οι συγκεκριμένες διατάξεις εφαρμόζουν τις αρχές διαχείρισης της ασφάλειας που έχει υιοθετήσει ο ΔΟΠΑ, αποκτώντας έτσι χαρακτήρα νέων απαιτήσεων, παρότι οι τρέχουσες απαιτήσεις που ισχύουν στα κράτη μέλη του EASA ήδη εφαρμόζουν ορισμένες από αυτές τις διατάξεις. Συγκεκριμένα, τα συστήματα διαχείρισης ποιότητας (QMS) και η διασφάλιση ποιότητας (ΔΠ) εφαρμόζονται ήδη για πολλά χρόνια από αερομεταφορείς που υπόκεινται στον κανονισμό EU-OPS και από οργανισμούς εκπαίδευσης εγκεκριμένους σύμφωνα με τις διατάξεις των απαιτήσεων JAR-FCL. Παραδείγματος χάρη, οι φορείς εμπορικών αερομεταφορών (CAT) πραγματοποιούν ήδη, κατ' εφαρμογή της παραγράφου OPS 1.037 του κανονισμού EU-OPS, πολλές δραστηριότητες αναγκαίες για τη διαχείριση της ασφάλειας.
82. Λαμβάνοντας υπόψη το παραπάνω, ο Οργανισμός θεωρεί ότι οι φορείς που συμμορφώνονται προς τον κανονισμό EU-OPS, τις απαιτήσεις JAR-OPS 3, JAR-FCL ή JAR-STD πρέπει να επωφελούνται από τη συνεχιζόμενη ισχύ των πιστοποιητικών τους έπειτα από τη θέση του νέου κανονισμού σε ισχύ καθώς οι εν λόγω φορείς πρέπει να μπορούν να συμμορφώνονται προς τις υπόλοιπες απαιτήσεις για τα συστήματα διαχείρισης χωρίς σημαντικό επιπρόσθετο φόρτο. Πρέπει να σημειωθεί ότι πέρα από τη συμμόρφωση προς αυτά τα στοιχεία θα εξακολουθεί να απαιτείται η ύπαρξη σχετικών αρμοδιοτήτων, λειτουργιών και διαδικασιών όταν θα τεθούν σε ισχύ οι νέοι κανόνες. Ωστόσο, η αποτελεσματικότητα όλων των ενεχόμενων διαδικασιών μπορεί να αποδειχτεί μόνο έπειτα από συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, όταν θα έχουν συλλεχθεί επαρκή δεδομένα για αποτελεσματική διαχείριση κινδύνων για την ασφάλεια.
83. Στην NPA 2008-22 παρουσιάστηκε σχέδιο υλοποίησης SMS. Αποσύρθηκε από την τελική έκδοση του προτεινόμενου κανόνα, καθώς αποτελούσε μη μόνιμη διάταξη. Σύμφωνα με το εν λόγω σχέδιο το SMS θα μπορούσε να υλοποιηθεί εντός διετίας. Αυτή η πρόταση δεν σχολιάστηκε κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης. Συνεπώς, ο Οργανισμός θεωρεί ότι το εν λόγω χρονοδιάγραμμα κρίθηκε κατάλληλο και προτείνει να χορηγηθεί διετής περίοδος για το κλείσιμο τυχόν πορισμάτων επιπέδου 2, τα οποία προκύπτουν από διαφορές με τις νέες διατάξεις. Λαμβάνοντας υπόψη τις ανησυχίες που εξέφρασαν ορισμένα κράτη μέλη, ο Οργανισμός απέσυρε την πρόταση του άρθρου 7 του κανονισμού για το μέρος OR που είχε δημοσιευτεί στο EΑΠ, η οποία αφορούσε τη συμφωνία μεταξύ του φορέα και της αρμόδιας αρχής για το σχέδιο υλοποίησης του συστήματος διαχείρισης. Μπορεί να θεωρηθεί ότι η προώθηση της υλοποίησης SMS από τα κράτη μέλη αποτελεί μέρος της υλοποίησης των αντίστοιχων κρατικών προγραμμάτων ασφάλειας.

²⁸ Οι κάτοχοι πιστοποιητικού καταλληλότητας προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης πρέπει να υλοποιήσουν σύστημα διαχείρισης σύμφωνα με το μέρος OR προκειμένου να διατηρήσουν σε ισχύ τα πιστοποιητικά καταλληλότητας προσομοιωτικών συσκευών πτητικής εκπαίδευσης που κατέχουν.

84. Η συμμόρφωση προς τον κανόνα πρέπει να διασφαλίζεται όταν αυτός τίθεται σε ισχύ. Ωστόσο, πρέπει να παρέχεται χρόνος για την υλοποίηση ενός συστήματος που αποσκοπεί στην παρακολούθηση της συμμόρφωσης και στην τεκμηρίωση των ισχυουσών διαδικασιών, συμπεριλαμβανομένου του διορισμού του αναγκαίου προσωπικού. Συνεπώς, στους φορείς που δεν μπορούν να επωφεληθούν από τη χρήση προϋπάρχοντος QMS, ιδιαίτερα στην περίπτωση που υπόκεινται σε υποχρέωση πιστοποίησης για πρώτη φορά, πρέπει να χορηγείται επαρκής χρόνος για την εφαρμογή των απαιτήσεων για το νέο σύστημα διαχείρισης. Συνεπώς, ο Οργανισμός προτείνει να μπορούν τα κράτη μέλη να επιλέγουν την αναβολή της θέσης του κανόνα σε ισχύ για τους φορείς που δεν καλύπτονται από προηγούμενες ισχύουσες απαιτήσεις JAR. Ως εκ τούτου, η εφαρμογή του κανόνα για τους οργανισμούς εκπαίδευσης που προς το παρόν δεν υπόκεινται σε υποχρέωση πιστοποίησης σύμφωνα με το JAR-FCL («καταχωρημένοι φορείς») θα μπορούσε να αναβληθεί για έως και 3 χρόνια.
85. Τέλος, ο Οργανισμός προτείνει μια γενική εξαμηνιαία περίοδο αυτοεξαιρέσεως για τους ΑΤΟ και τα AeMC που συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις JAR ώστε να εξεταστούν οι επιπτώσεις της απόφασης για αλλαγή της δομής του κανόνα. Αυτή η αλλαγή στη δομή του κανόνα θα οδηγήσει σε αλλαγές στις μεμονωμένες αναφορές του κανόνα, καθώς και σε συγκεκριμένες προσαρμογές στα περιεχόμενα του κανόνα συνεπεία της κατανομής του μέρους AR και του μέρους OR σε κάθε τεχνικό κανονισμό.
86. Τα μέτρα μετάβασης που προτείνονται στο άρθρο 10 συνοψίζονται στον παρακάτω πίνακα:

Άρθρο	Θέμα	Περιγραφή
10 παράγραφος 2 στοιχείο α)	Εγκεκριμένοι οργανισμοί εκπαίδευσης και αεροϊατρικά κέντρα που συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις JAR	Τα κράτη μέλη μπορούν να επιλέξουν να αναβάλουν την εφαρμογή των διατάξεων του μέρους AR και του μέρους OR το αργότερο έως την 8^η Οκτωβρίου 2013
10 παράγραφος 2 στοιχείο β)	Οργανισμοί εκπαίδευσης που παρέχουν εκπαίδευση μόνο για την άδεια χειριστή ελαφρών αεροσκαφών, την άδεια χειριστή ιδιωτικών αεροσκαφών, την άδεια χειριστή αερόστατων ή την άδεια χειριστή ανεμοπλάνων	Τα κράτη μέλη μπορούν να επιλέξουν να αναβάλουν την εφαρμογή των διατάξεων του μέρους AR και του μέρους OR το αργότερο έως την 8^η Απριλίου 2015
10 παράγραφος 2 στοιχείο γ)	Οργανισμοί εκπαίδευσης που παρέχουν εκπαίδευση για ικανότητες πτητικών δοκιμών σύμφωνα με την παράγραφο FCL.820	Τα κράτη μέλη μπορούν να επιλέξουν να αναβάλουν την εφαρμογή των διατάξεων του μέρους AR και του μέρους OR το αργότερο έως την 8^η Απριλίου 2015 (προς ευθυγράμμιση με το μέρος FCL)
10 παράγραφος 2 στοιχείο δ)	Κάτοχοι πιστοποιητικού προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης που δεν είναι εγκεκριμένοι οργανισμοί εκπαίδευσης	Τα κράτη μέλη μπορούν να επιλέξουν να αναβάλουν την εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου OR.GEN.200 στοιχείο α) σημείο 3 το αργότερο έως την 8^η Απριλίου 2015

Πίνακας 3: Επισκόπηση των προτεινόμενων αυτοεξαιρέσεων

Ορισμοί σχετικά με το μέρος OR

87. Ο ορισμός της «κύριας εγκατάστασης» για τον καθορισμό της αρμόδιας αρχής ευθυγραμμίζεται πλέον με τον ορισμό στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα (αναδιατύπωση)²⁹, ο οποίος είναι ο ίδιος με εκείνον που υιοθετήθηκε στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 με την τροποποίησή του από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 127/2010³⁰. Έτσι καλύπτεται το γεγονός ότι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει άδεια πρέπει να είναι εγκεκριμένοι σύμφωνα με το τμήμα Ζ του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 «Μέρος Μ» ως μέρος του πιστοποιητικού αερομεταφορέα (ΑΟΚ). Στον ορισμό θεωρείται ότι οι κύριες χρηματοοικονομικές λειτουργίες και ο επιχειρησιακός έλεγχος ενός φορέα ασκούνται εντός του ίδιου κράτους μέλους. Παρότι αναγνωρίζει τα οφέλη της υιοθέτησης κοινών ορισμών για διαφορετικούς κανονισμούς, ο Οργανισμός είναι της άποψης ότι ο ορισμός που λαμβάνεται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 θα δημιουργήσει προβλήματα στην εφαρμογή. Συνεπώς, συνιστά την αναθεώρηση αυτού του ορισμού για όλους τους σχετικούς κανονισμούς του EASA, συμπεριλαμβανομένων των κανονισμών περί αξιοπλοΐας. Σε αυτήν την αναθεώρηση πρέπει να ληφθεί υπόψη η τοποθεσία της τεχνικής διαχείρισης του φορέα όσον αφορά τη δραστηριότητα που έχει εγκριθεί σύμφωνα με τον βασικό κανονισμό και τους εκτελεστικούς κανόνες του προκειμένου να καθορισθεί η κύρια εγκατάσταση ενός φορέα για τον σκοπό του καθορισμού της αρμόδιας αρχής.

Μέρος OR τμήμα GEN, ενότητα I - Γενικά

88. Οι εκτελεστικοί κανόνες στην ενότητα I περιέχουν γενικές απαιτήσεις για φορείς στον τομέα των αεροπορικών δραστηριοτήτων και της αδειοδότησης των πληρωμάτων πτήσης, κυρίως όσον αφορά την αρχική πιστοποίηση και την επιτήρηση. Αυτές είναι αντίστοιχες των απαιτήσεων που αφορούν τις αρχές στο μέρος AR τμήμα GEN ενότητες I και III. Βασίζονται στις υψηλού επιπέδου απαιτήσεις που προβλέπονται στον βασικό κανονισμό. Στο πνεύμα των αλλαγών που έγιναν στο τμήμα AR.GEN, προστέθηκαν δύο νέες παράγραφοι κανόνα για την εισαγωγή απαιτήσεων που αφορούν τους φορείς σχετικά με τις δράσεις που θα αναλαμβάνονται ως άμεση αντίδραση σε ένα πρόβλημα ασφάλειας (παράγραφος OR.GEN.155), καθώς και σχετικά με την αναφορά περιστατικών (παράγραφος OR.GEN.160). Η νέα παράγραφος OR.GEN.155 εισάγει την απαίτηση σύμφωνα με την οποία οι φορείς πρέπει να συμμορφώνονται προς τις οδηγίες περί αξιοπλοΐας και ασφάλειας που εξέδωσε ο Οργανισμός. Η τελευταία απορρέει από τη διαδικασία θέσπισης κανόνων 21.039 «δεδομένα λειτουργικής καταλληλότητας».

²⁹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα (αναδιατύπωση) (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ) *EE L 293 της 31.10.2008, σ. 3-20*.

³⁰ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 127/2010 της Επιτροπής της 5^{ης} Φεβρουαρίου 2010 σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 για τη διαρκή αξιοπλοΐα αεροσκαφών και αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού και για την έγκριση των φορέων και του προσωπικού που είναι αρμόδιοι για τα εν λόγω καθήκοντα (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)· *EE L 40 της 13.2.2010, σ. 4-50*.

Αναφορά στο μέρος OR	Τίτλος	Αντιστοιχία στο μέρος AR
OR.GEN.105	Αρμόδια αρχή	Δεν εφαρμόζεται
OR.GEN.115	Αίτηση για τη χορήγηση πιστοποιητικού φορέα	AR.GEN.310 στοιχείο α)
OR.GEN.120	Μέσα συμμόρφωσης	AR.GEN.120
OR.GEN.125	Όροι έγκρισης και δικαιώματα φορέα	AR.GEN.310 στοιχείο β)
OR.GEN.130	Αλλαγές σε φορείς	AR.GEN.330
OR.GEN.135	Συνεχιζόμενη ισχύς	AR.GEN.310 στοιχείο β)
OR.GEN.140	Δικαίωμα πρόσβασης	Κανονισμός Άρθρο 4 παράγραφος 5
OR.GEN.150	Πορίσματα	AR.GEN.350
OR.GEN.155	Άμεση αντίδραση σε πρόβλημα ασφάλειας	AR.GEN.135
OR.GEN.160	Αναφορά περιστατικών	AR.GEN.135

Πίνακας 4: Αντιστοιχία μεταξύ των τμημάτων AR.GEN και OR.GEN

89. Η παράγραφος OR.GEN.115 ορίζει τη διαδικασία αίτησης για τη χορήγηση πιστοποιητικού φορέα. Λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις των ενδιαφερόμενων για την NPA, η πρόταση για ενιαίο πιστοποιητικό φορέα, η οποία έγινε στην NPA 2008-22c, δεν διατηρήθηκε και παράλληλα δεν προτείνεται πρότυπο έντυπο αίτησης στο μέρος OR. Ως προς το τελευταίο, τα κράτη μέλη εξέφρασαν ανησυχίες για τις επιπτώσεις της επιβολής ενός πρότυπου εντύπου αίτησης σε διαφορετικά διοικητικά συστήματα που υπάρχουν ήδη σύμφωνα με τους τρέχοντες ισχύοντες κανόνες. Όσον αφορά την έννοια του «ενιαίου πιστοποιητικού», ο Οργανισμός θεωρεί ότι οι κύριοι στόχοι του μπορούν να επιτευχθούν χωρίς την επιβολή της έκδοσης ενιαίου πιστοποιητικού φορέα: το πιστοποιητικό, το οποίο αποτελεί απλώς «βεβαίωση» της διαδικασίας πιστοποίησης, μπορεί να έχει τη μορφή ενός ενιαίου εγγράφου ή διαφορετικών εγγράφων. Το βασικό σημείο είναι να διασφαλιστεί ότι οι αρμόδιες αρχές μπορούν να ασκούν κατά τον αποτελεσματικότερο τρόπο την επιτήρηση φορέων που κατέχουν πολλαπλές εγκρίσεις³¹. Από αυτήν την άποψη, είναι ουσιαστικής σημασίας κοινές απαιτήσεις για τα συστήματα διαχείρισης, οι οποίες θα εφαρμόζονται σε κάθε τύπο φορέα.
90. Η παράγραφος OR.GEN.120 ορίζει τη διαδικασία για την έγκριση εναλλακτικών μέσων συμμόρφωσης, η οποία εφαρμόζεται σε φορείς που κατέχουν πιστοποιητικό σύμφωνα με το μέρος OR, συμπεριλαμβανομένων εγκεκριμένων φορέων και κατόχων πιστοποιητικού καταλληλότητας προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης. Κατά τη διάρκεια της διαδικασίας διαβούλευσης εκφράστηκαν ανησυχίες σχετικά με τα εναλλακτικά μέσα συμμόρφωσης που χρησιμοποιούν φορείς που υπόκεινται μόνο σε υποχρέωση δήλωσης. Ο Οργανισμός παρατηρεί ότι στον βασικό κανονισμό δεν υφίσταται νομική βάση προκειμένου να επιβληθεί στους εν λόγω φορείς να ακολουθούν διαδικασία έγκρισης για εναλλακτικά μέσα συμμόρφωσης ίδια με εκείνη που ακολουθούν οι πιστοποιημένοι φορείς. Έγκριση εναλλακτικών μέσων συμμόρφωσης μπορεί να υπάρχει μόνο όταν προσαρτάται σε πιστοποιητικό ή έγκριση, οπότε τα εν λόγω μέσα συμμόρφωσης θεωρούνται μέρος της βάσης για τη χορήγηση της έγκρισης. Ωστόσο, για φορείς που υπόκεινται σε υποχρέωση δήλωσης, η διαδικασία έγκρισης δεν ισχύει για μέσα συμμόρφωσης εναλλακτικά ενός AMC που συνδέεται άμεσα με κάποια συγκεκριμένη έγκριση που ενδεχομένως κατέχουν οι συγκεκριμένοι φορείς σύμφωνα με το μέρος SPA. Όσον αφορά τη δυνατότητα χρήσης εναλλακτικών μέσων συμμόρφωσης από επαγγελματικούς φορείς ή φορείς αντιπροσώπους

³¹ Τα κριτήρια «αναγνώρισης» στοιχείων ελέγχου για την επιτήρηση φορέων που κατέχουν περισσότερες της μίας εγκρίσεις θα δοθούν με τα AMC της παραγράφου AR.GEN.305.

ενδιαφερόμενων που δεν κατέχουν πιστοποιητικό φορέα σύμφωνα με τον βασικό κανονισμό και τους εκτελεστικούς κανόνες του, δεν υφίσταται η ανάγκη οι συγκεκριμένοι φορείς να αιτηθούν τη χορήγηση έγκρισης για τα εν λόγω εναλλακτικά μέσα συμμόρφωσης αν αυτοί δεν υπόκεινται, σύμφωνα με τον βασικό κανονισμό και τους εκτελεστικούς κανόνες του, σε υποχρέωση συμμόρφωσης.

Ως απόκριση στις αντιδράσεις από τους ενδιαφερόμενους του κλάδου, ο Οργανισμός θα διεξάγει επιπρόσθετη διαδικασία θέσπισης κανόνων προκειμένου να παράσχει μια μεθοδολογία για τον τρόπο απόδειξης της επίτευξης του στόχου ασφάλειας του εκτελεστικού κανόνα κατά την υποβολή αίτησης για τη χορήγηση έγκρισης εναλλακτικού μέσου συμμόρφωσης.

91. Στην παράγραφο OR.GEN.130 «Αλλαγές σε φορείς που υπόκεινται σε πιστοποίηση» καθορίζεται περαιτέρω ο τύπος των αλλαγών που απαιτούν πρότερη έγκριση σε σχέση με το σύστημα διαχείρισης του φορέα προκειμένου να μειώσει τον φόρτο για τους φορείς και τις αρχές: όσον αφορά το σύστημα διαχείρισης, ως αλλαγές που απαιτούν πρότερη έγκριση ορίζονται πιο συγκεκριμένα εκείνες που επηρεάζουν τη γραμμή ευθύνης και υπευθυνότητας ή/και την πολιτική ασφάλειας. Η πρόταση του Οργανισμού για την παράγραφο OR.GEN.130, μαζί με τις αντίστοιχες διατάξεις του μέρους AR, παρότι δεν διαφέρει επί της ουσίας από την έννοια της «έμμεσης έγκρισης» ή την έννοια «αλλαγών αποδεκτών από την αρχή», παρέχει ευελιξία: κατά την αρχική πιστοποίηση ένας φορέας μπορεί να συμφωνήσει με την αρμόδια αρχή του σχετικά με το πεδίο των αλλαγών που δεν απαιτούν πρότερη έγκριση, εντός των ορίων που θέτει η παράγραφος OR.GEN.130. Καθώς ο φορέας «ωριμάζει», το πεδίο αυτών των αλλαγών μπορεί να επεκταθεί, αν οι αλλαγές παραμένουν εντός των ορίων που τίθενται σε επίπεδο εκτελεστικού κανόνα.
92. Οι αρμόδιες αρχές πολλών κρατών μελών σχολίασαν την έννοια της απεριόριστης ισχύος των πιστοποιητικών, εκφράζοντας ανησυχίες για μια πιθανή έλλειψη αποτελεσματικού ελέγχου λόγω των πιστοποιητικών χωρίς ημερομηνία λήξης. Ο Οργανισμός σημειώνει ότι η απεριόριστη ισχύς των πιστοποιητικών είναι πλέον ευρέως αποδεκτή στον τομέα της αξιοπλοΐας. Η συνεχιζόμενη ισχύς των πιστοποιητικών φορέα υπόκειται στη διαρκή επιτήρηση από την αρμόδια αρχή. Η πρόταση του Οργανισμού προάγει μια διαδικασία διαρκούς παρακολούθησης μέσω ελέγχων, επανεξετάσεων και επιθεωρήσεων ανά διαστήματα που ορίζονται βάσει των προηγούμενων αποτελεσμάτων της επιτήρησης και λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία κινδύνου. Αν η ισχύς των πιστοποιητικών ήταν περιορισμένη, ενδεχομένως να υπήρχε εκ μέρους των αρμόδιων αρχών η τάση καθυστέρησης των ελέγχων και των επιθεωρήσεων έως λίγο πριν τη λήξη του πιστοποιητικού. Το μέρος AR παρέχει τα απαραίτητα στοιχεία ώστε οι αρμόδιες αρχές να αναλαμβάνουν δράση σχετικά με κάποιο πιστοποιητικό όποτε αυτό απαιτείται στην περίπτωση ευρημάτων που θέτουν την ασφάλεια σε σοβαρό κίνδυνο. Επιπλέον, τα κράτη μέλη μπορούν να αναλαμβάνουν δράση επιβολής επιβάλλοντας κυρώσεις, όπως προβλέπεται στους αντίστοιχους εθνικούς κανόνες τους για την εφαρμογή του άρθρου 68 του βασικού κανονισμού.
93. Ένας νέος εκτελεστικός κανόνας συμπεριλαμβάνεται, με την παράγραφο OR.GEN.160 «Αναφορά περιστατικών», προκειμένου να οριστούν απαιτήσεις αναφοράς για όλους τους φορείς που υπόκεινται στο μέρος OR, συμπεριλαμβανομένης της αναφοράς στον φορέα που είναι αρμόδιος για τον σχεδιασμό του αεροσκάφους. Το κείμενο βασίζεται σε απαιτήσεις που υπάρχουν ήδη στους κανόνες αξιοπλοΐας. Τα περιστατικά που θα αναφέρονται είναι εκείνα που πράγματι θέτουν σε κίνδυνο την ασφαλή λειτουργία του αεροσκάφους, σε αντίθεση με τους κινδύνους ασφαλείας της αεροπορίας, η διαχείριση των οποίων θα αποτελεί μέρος του προγράμματος εσωτερικής αναφοράς περιστατικών, το οποίο καλύπτεται από την παράγραφο OR.GEN.200 στοιχείο α) σημείο 3. Προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι αντιδράσεις στο ΕΑΠ, επανεξετάστηκαν οι απαιτήσεις: οι αρχικές αναφορές, οι οποίες θα υποβάλλονται εντός 72 ωρών από τη στιγμή εντοπισμού του περιστατικού από το φορέα, δεν είναι απαραίτητο να περιλαμβάνουν στοιχεία των ενεργειών στις οποίες προτίθεται να προβεί ο φορέας για την πρόληψη της επανάληψής τους, καθώς ο καθορισμός των εν λόγω ενεργειών ενδέχεται να απαιτήσει περισσότερο χρόνο.

Μέρος OR τμήμα GEN, ενότητα II - Σύστημα διαχείρισης

94. Ο Οργανισμός σκοπεύει να αφιερώσει μια ειδική ενότητα των γενικών απαιτήσεων φορέα στις απαιτήσεις που αφορούν τα συστήματα διαχείρισης των φορέων. Αυτές οι απαιτήσεις απορρέουν κυρίως από τις ήδη υφιστάμενες απαιτήσεις στα ισχύοντα πρότυπα, όπως είναι οι απαιτήσεις JAR. Καλύπτουν την ανάγκη ύπαρξης ειδικευμένου προσωπικού και κυρίως συγκεκριμένων προσώπων αρμόδιων να διασφαλίζουν ότι ο φορέας συμμορφώνεται προς τις ισχύουσες απαιτήσεις. Οι υφιστάμενες απαιτήσεις καλύπτουν επίσης την ανάγκη ύπαρξης εγκαταστάσεων για την πραγματοποίηση των απαιτούμενων δραστηριοτήτων καθώς και την ανάγκη τήρησης αρχείων όλων των δραστηριοτήτων που πραγματοποιούνται σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες.
95. Η ειδική αυτή ενότητα είναι επίσης το κατάλληλο σημείο για την εφαρμογή των προτύπων του ΔΟΠΑ σχετικά με τα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας (SMS)³². Ο Οργανισμός πιστεύει ότι αυτά δεν πρέπει να εφαρμοστούν μέσω επιπρόσθετης απαίτησης σχετικής με τα συστήματα διαχείρισης επιπλέον των υφιστάμενων κανόνων, είτε αφορούν τα οικονομικά, είτε την ποιότητα είτε οποιοδήποτε άλλο ζήτημα απασχολεί τα διευθυντικά στελέχη ενός φορέα. Η επιβολή ενός συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας χωριστού από τα άλλα θα μπορούσε να θεωρηθεί ως μια απλή επιπρόσθετη κανονιστική απαίτηση, με κίνδυνο οι φορείς να επιδιώκουν την ικανοποίηση των αρμόδιων αρχών τους παρουσιάζοντας ότι έχουν προσθέσει στην οργάνωσή τους όλα τα απαραίτητα κανονιστικά στοιχεία. Αυτό δεν θα υποστήριζε την εφαρμογή κανόνων βάσει επιδόσεων, που έχει υιοθετήσει ο ΔΟΠΑ για τη διευκόλυνση της εφαρμογής των αρχών των SMS.
96. Αντί αυτού, ο Οργανισμός προτείνει την παράθεση των στοιχείων με τα οποία πρέπει να ασχοληθούν οι φορείς. Συνεπώς, οι προτεινόμενες απαιτήσεις βασίζονται στο σκεπτικό ότι η ασφάλεια, καθώς και η συμμόρφωση με κανόνες, πρέπει να αφορά όλο το προσωπικό και όλες τις δραστηριότητες του φορέα. Ως εκ τούτου, οι απαιτήσεις παρουσιάζονται κατά τέτοιο τρόπο ώστε ο φορέας να μπορεί να τις πληροί με τον τρόπο που κρίνει κατάλληλο, λαμβάνοντας υπόψη το δικό του επιχειρηματικό μοντέλο. Συγκεκριμένα, οι απαιτήσεις θα επιτρέψουν την υλοποίηση ενός συστήματος ολοκληρωμένης διαχείρισης όπου η ασφάλεια αποτελεί παράμετρο που θα λαμβάνεται υπόψη σε κάθε απόφαση, αντί της υλοποίησης πολλών συστημάτων διαχείρισης. Η ολοκληρωμένη διαχείριση επιτρέπει στα διευθυντικά στελέχη να αναγνωρίζουν και να λαμβάνουν υπόψη όλες τις σημαντικές επιδράσεις στο φορέα τους, όπως είναι η στρατηγική πορεία των επιχειρηματικών τους δραστηριοτήτων, η σχετική νομοθεσία και τα πρότυπα, οι εσωτερικές πολιτικές και η νοοτροπία, οι απαιτήσεις πόρων και οι ανάγκες εκείνων που ενδεχομένως να επηρεαστούν από κάθε πτυχή της λειτουργίας του φορέα.
97. Όσον αφορά τα συστήματα ποιότητας, ο Οργανισμός προτείνει τη διατήρηση των στοιχείων για τα οποία ενδιαφέρεται πράγματι η ρυθμιστική αρχή όταν απαιτεί από τους φορείς την υλοποίηση ενός συστήματος ποιότητας: τη συμμόρφωση προς τους κανόνες. Πράγματι, ένα σύστημα ποιότητας μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την ικανοποίηση διαφορετικών ομάδων απαιτήσεων. Ο Οργανισμός είναι της άποψης ότι είναι αναγκαίο απλώς να απαιτείται παρακολούθηση της συμμόρφωσης στο πλαίσιο των απαιτήσεων για τα συστήματα διαχείρισης. Συνεπώς, οι προτεινόμενες απαιτήσεις παρέχουν τη δυνατότητα εφαρμογής των προτύπων του ΔΟΠΑ για τα SMS χωρίς να υποχρεώνονται οι φορείς στην αλλαγή του επιχειρηματικού μοντέλου τους.

³² Παράρτημα 1 προσάρτημα 4 του ICAO / Παράρτημα 6 προσάρτημα 7 του ΔΟΠΑ «Framework for Safety Management Systems» [Πλαίσιο για τα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας].

98. Παρότι διαφέρουν ως προς τη διατύπωση, οι προτεινόμενες απαιτήσεις όχι μόνο συμμορφώνονται προς τα πρότυπα του ΔΟΠΑ, αλλά η πρόταση του Οργανισμού ενδεχομένως να αποτελέσει ένα μοντέλο που θα ακολουθήσει ο ΔΟΠΑ. Πράγματι, στην 37^η συνέλευση του ΔΟΠΑ, που έλαβε χώρα τον Σεπτέμβριο/Οκτώβριο του 2010, επιβεβαιώθηκε η εκπόνηση ενός νέου παραρτήματος σχετικού με τη διαχείριση της ασφάλειας. Θα περιέχει τα πρότυπα που αφορούν το πρόγραμμα ασφάλειας που απαιτείται από τις αρχές και μπορεί να περιέχει τα γενικά πρότυπα για τα SMS που ισχύουν για όλους τους φορείς, ακολουθώντας, έτσι, την προσέγγιση συνολικού συστήματος, την οποία πρότεινε ο EASA στην NPA για τις απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές και τους φορείς. Οι απαιτήσεις για τα συστήματα διαχείρισης, όπως αυτές προτείνονται, είναι κατάλληλες για διάφορους φορείς, ανεξαρτήτως του μεγέθους τους, της φύσης ή της περιπλοκότητας των δραστηριοτήτων τους και του επιχειρηματικού μοντέλου που επιθυμούν να εφαρμόσουν, συνεπώς διασφαλίζοντας την αναλογική εφαρμογή τους.
99. Ο Οργανισμός προτείνει επίσης, στην περίπτωση που ένας φορέας αναθέσει εξωτερικά μέρος των δραστηριοτήτων του που υπόκεινται στις παρούσες προτεινόμενες απαιτήσεις, να διατηρήσει τις ευθύνες συμμόρφωσης προς τους ισχύοντες κανόνες. Αυτό είναι αναγκαίο προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι φορείς παραμένουν πλήρως υπόλογοι για αυτές τις δραστηριότητες που υπόκεινται σε πιστοποίηση.
100. Σκοπός είναι οι απαιτήσεις για τα συστήματα διαχείρισης να εφαρμόζονται σε όλους τους φορείς που καλύπτονται από αυτές τις προτεινόμενες απαιτήσεις που αφορούν τους φορείς. Κατά την εκπόνηση των απαιτήσεων για τα συστήματα διαχείρισης, ο Οργανισμός έλεγξε τους κανόνες που ήδη ίσχυαν για φορείς αρχικής και διαρκούς αξιοποίησης προκειμένου να βεβαιωθεί για τη συμβατότητα με αυτούς, διατηρώντας, όπου ήταν δυνατόν, τη διατύπωση των ήδη ισχυόντων κανόνων. Ωστόσο, ο Οργανισμός προτίθεται να προτείνει κανόνες που εφαρμόζουν τα πρότυπα του ΔΟΠΑ για τα SMS για άλλους τύπους φορέων στο μέλλον. Στον βαθμό του δυνατού, ο Οργανισμός θα προσπαθήσει να διατηρήσει τις απαιτήσεις όσο το δυνατόν πλησιέστερες με εκείνες που προτείνονται στις παρούσες απαιτήσεις που αφορούν τους φορείς. Κατ' αυτόν τον τρόπο θα διευκολυνθεί η βελτιστοποιημένη εφαρμογή των προτύπων του ΔΟΠΑ, ιδίως για φορείς με δραστηριότητες που καλύπτουν πολλούς αεροναυτικούς τομείς.
101. Όπου απαιτείται, οι απαιτήσεις για τα συστήματα διαχείρισης συμπληρώνονται με τις αντίστοιχες απαιτήσεις για συγκεκριμένους τύπους φορέων προκειμένου να μη μεταβληθούν οι απαιτήσεις που ακολουθούνται επί του παρόντος από αυτούς τους συγκεκριμένους τύπους φορέων (π.χ. σχετικά με ήδη συμφωνηθείσα διάρκεια τήρησης αρχείων).
102. Κατά την εκπόνηση αυτών των προτεινόμενων απαιτήσεων, ο Οργανισμός κατέβαλλε κάθε προσπάθεια ώστε να διασφαλιστεί η συμβατότητα μεταξύ των απαιτήσεων που ισχύουν για τους διάφορους τύπους φορέων. Συνεπώς, ο Οργανισμός μελέτησε τις απαιτήσεις που ορίζονται στα JAR-FCL 1, 2 και 3, στον κανονισμό EU-OPS, στα AMC και στα KY των JAR-OPS 1 και JAR-OPS 3. Τα συγκεκριμένα πρότυπα περιείχαν τις απαιτήσεις που θα ακολουθούν οι φορείς στο πλαίσιο των προτεινόμενων απαιτήσεων που αφορούν τους φορείς. Έπειτα, προκειμένου να διασφαλιστεί συνολική συμβατότητα, ο Οργανισμός μελέτησε τις σχετικές απαιτήσεις που προβλέπονται στους εκτελεστικούς κανόνες που ήδη ισχύουν για τους φορείς αξιοποίησης. Στη συνέχεια ο Οργανισμός πρότεινε στην NPA τη διατύπωση που έμοιαζε να είναι η καταλληλότερη για όλους τους φορείς, συμπληρώνοντας, όπου ήταν αναγκαίο, με τις απαιτήσεις για συγκεκριμένους τύπους φορέων.
103. Ο Οργανισμός συμπλήρωσε αυτούς τους προτεινόμενους κανόνες με άλλους βασισμένους στα πρότυπα του ΔΟΠΑ, οι οποίοι δεν είχαν εισαχθεί στα πρότυπα που αναφέρονται στην προηγούμενη παράγραφο. Αυτό ισχύει, παραδείγματος χάρη, για τις απαιτήσεις του ΔΟΠΑ σχετικά με τα SMS.

104. Κατά τη φάση της διαβούλευσης, ο Οργανισμός εξήγησε εκτενώς τη διαδικασία που ακολουθήθηκε για την εκπόνηση των προτεινόμενων απαιτήσεων για τα συστήματα διαχείρισης. Οι αρχικές παρατηρήσεις των ενδιαφερόμενων έδειξαν ότι οι προτεινόμενοι κανόνες δεν ήταν πλήρως κατανοητοί. Ως εκ τούτου, ο Οργανισμός, επικουρούμενος από την ομάδα αναθεώρησης, αναθεώρησε το προτεινόμενο κείμενο με σκοπό να το καταστήσει σαφέστερο.
105. Από αυτήν την άποψη, ο Οργανισμός παρέθεσε στο ΕΑΠ στοιχεία σχετικά με τη μεταγραφή σε αυτούς τους κανόνες των προτύπων του ΔΟΠΑ σχετικά με SMS. Ο σκοπός ήταν να δοθεί απάντηση στις ανησυχίες που υπήρχαν ότι ο Οργανισμός είχε προτείνει απαιτήσεις που διέφεραν από τα πρότυπα του ΔΟΠΑ. Από τις αντιδράσεις που λήφθηκαν, ο Οργανισμός συνειδητοποίησε ότι αυτή η εξήγηση έτυχε μεγάλης αναγνώρισης και έγινε γενικώς κατανοητή. Συγκεκριμένα, οι ενδιαφερόμενοι συνειδητοποίησαν ότι ο Οργανισμός σκοπεύει να προτείνει νέα AMC στο μέλλον ώστε να βοηθήσει τους ενδιαφερόμενους στην υλοποίηση των απαραίτητων διαδικασιών που αναμένονται για τη διαχείριση της ασφάλειας. Παραδείγματος χάρη, επειδή ο Οργανισμός συνεργάζεται με σημαντικές αρχές και τον ΔΟΠΑ για τον προσδιορισμό του τρόπου μέτρησης των επιδόσεων ασφάλειας, θα προτείνει AMC ή KY για την επαλήθευση της αποτελεσματικότητας των ενεργειών που λαμβάνονται για το μετριασμό των κινδύνων σύμφωνα με την αντίστοιχη απαίτηση.
106. Ο Οργανισμός επίσης θεώρησε ενδιαφέρον ότι ορισμένοι ενδιαφερόμενοι ζήτησαν να υπάρξει μεγαλύτερη πρόοδος προς την κατεύθυνση των κανόνων βάσει επιδόσεων. Ωστόσο, ο Οργανισμός πιστεύει ότι δεν θα ήταν φρόνιμο σε αυτό το στάδιο να προταθούν κανόνες που βασίζονται πλήρως στις επιδόσεις, καθώς και ότι η διαρκής βελτίωση των κανόνων βάσει της προόδου που επιτυγχάνεται στο επίπεδο των φορέων θα διευκολύνει την πορεία προς τους κανόνες βάσει επιδόσεων.
107. Ο Οργανισμός γνωρίζει επίσης ότι θα απαιτηθεί περαιτέρω μελέτη ορισμένων ζητημάτων τόσο από τον Οργανισμό όσο και από τον ΔΟΠΑ. Αυτό ισχύει για τις αλληλεπιδράσεις μεταξύ των SMS. Ο Οργανισμός συμφωνεί με τους ενδιαφερόμενους ότι οι φορείς δεν πρέπει να διαχειρίζονται την ασφάλεια μεμονωμένα, αλλά σε συντονισμό με άλλους φορείς με τους οποίους συνδέονται. Παραδείγματος χάρη, η αποτελεσματική διαχείριση της ασφάλειας από έναν φορέα εκμετάλλευσης αεροδρομίου συνεπάγεται κατάλληλο συντονισμό με τους αερομεταφορείς και τους παρόχους αεροναυτιλιακών υπηρεσιών που κάνουν χρήση των υπηρεσιών του αεροδρομίου. Συνεπώς, ο Οργανισμός προτίθεται να προτείνει έναν κανόνα για την αντιμετώπιση αυτού του ζητήματος στο μέλλον. Για αυτόν τον σκοπό, ο Οργανισμός θα χρησιμοποιήσει την εμπειρογνώμοσύνη των ομάδων θέσπισης κανόνων που ασχολούνται με τους εκτελεστικούς κανόνες για τα αεροδρόμια.

Μέρος OR τμήμα ATO

108. Το τμήμα OR.ATO ορίζει τις ειδικές απαιτήσεις που αφορούν ATO στον τομέα της αδειοδότησης των πληρωμάτων πτήσης, συμπληρώνοντας τις απαιτήσεις του τμήματος GEN. Αποτελείται από τέσσερις ενότητες ως εξής:

- Ενότητα I Γενικές απαιτήσεις·
- Ενότητα II Επιπρόσθετες απαιτήσεις για ATO που παρέχουν εκπαίδευση για τις άδειες CPL, MPL και ATPL και τις συναφείς ικανότητες και τα πιστοποιητικά.
- Ενότητα III Επιπρόσθετες απαιτήσεις για ATO που παρέχουν ειδικούς τύπους εκπαίδευσης
 - Κεφάλαιο 1: Κύκλοι εκπαιδευτικών μαθημάτων τηλεκπαίδευσης·
 - Κεφάλαιο 2: Εκπαίδευση μηδενικού χρόνου πτήσης·
 - Κεφάλαιο 3: Κύκλοι εκπαιδευτικών μαθημάτων για την άδεια MPL· και
 - Κεφάλαιο 4: Εκπαίδευση πτητικών δοκιμών.

109. Η *ενότητα I* του τμήματος OR.ATO ορίζει τις γενικές απαιτήσεις για φορείς που παρέχουν εκπαίδευση για άδειες, ικανότητες και πιστοποιητικά χειριστών. Αυτή η ενότητα περιέχει διατάξεις αναφορικά με την αίτηση για την έκδοση πιστοποιητικού, τις απαιτήσεις για το προσωπικό ενός εγκεκριμένου οργανισμού εκπαίδευσης (ATO), το πρόγραμμα εκπαίδευσης, το εγχειρίδιο εκπαίδευσης και πτητικής λειτουργίας, τα αεροσκάφη και τα αεροδρόμια που θα χρησιμοποιούνται για την εκπαίδευση, καθώς και επιπρόσθετες απαιτήσεις για εκπαίδευση παρεχόμενη σε τρίτες χώρες.

Η *ενότητα II* ορίζει επιπρόσθετες διατάξεις για τους οργανισμούς εκπαίδευσης που παρέχουν εκπαίδευση για άδεια χειριστή εμπορικών αερομεταφορών. Περιέχει ορισμένες επιπρόσθετες απαιτήσεις σχετικά με το προσωπικό και το πρόγραμμα εκπαίδευσης, και περιγράφει λεπτομερέστερα τις επιπρόσθετες απαιτήσεις για το εγχειρίδιο εκπαίδευσης και πτητικής λειτουργίας.

Η *ενότητα III* περιέχει απαιτήσεις για τους οργανισμούς εκπαίδευσης που παρέχουν συγκεκριμένους τύπους εκπαίδευσης, όπως είναι κύκλοι εκπαιδευτικών μαθημάτων τηλεκπαίδευσης, εκπαίδευση μηδενικού χρόνου πτήσης, κύκλοι εκπαιδευτικών μαθημάτων για άδεια χειριστή πολλαπλών πληρωμάτων και εκπαίδευση πτητικών δοκιμών.

110. Οι προτεινόμενοι εκτελεστικοί κανόνες των ενότητων I, II και III βασίζονται στις υφιστάμενες απαιτήσεις για τους οργανισμούς εκπαίδευσης που περιλαμβάνονται στο παράρτημα 1 του ΔΟΠΑ (προσάρτημα 2) και στο JAR-FCL. Οι διαφορές με τους προηγούμενους κανονισμούς αποσκοπούν κυρίως να προσδώσουν μεγαλύτερη σαφήνεια. Βάσει του σχολιασμού που ελήφθη από τους ενδιαφερόμενους ορισμένα ζητήματα αποσαφηνίστηκαν και τροποποιήθηκαν. Λαμβάνοντας υπόψη ότι μέχρι στιγμής οι περισσότεροι οργανισμοί εκπαίδευσης που παρέχουν εκπαίδευση μόνο για τις άδειες LAPL, PPL, SPL, BPL και τις συναφείς ικανότητες και τα πιστοποιητικά είναι είτε ταξινομημένοι ως καταχωρημένοι φορείς σύμφωνα με το σύστημα JAR είτε ελέγχονται στο πλαίσιο εθνικών κανόνων, ορισμένες απαιτήσεις που απορρέουν από το JAR-FCL ορίστηκαν κατά τρόπο γενικότερο και απλούστερο στην ενότητα I. Οι επιπρόσθετες απαιτήσεις στην ενότητα II για τους ATO που παρέχουν εκπαίδευση για άδειες χειριστή εμπορικών αερομεταφορών βασίζονται στο προσάρτημα 1α του JAR-FCL 1.055 / 2.055.

111. Το ΕΑΠ εισήγαγε ορισμένες αλλαγές στο κείμενο της NPA για αυτήν την ενότητα, συμπεριλαμβανομένης της εκπόνησης πολλών επιπρόσθετων AMC που εξηγούν την επίτευξη συμμόρφωσης προς τον κανόνα στην περίπτωση φορέων που παρέχουν μη σύνθετη εκπαίδευση μόνο για την άδεια LAPL, PPL, SPL ή BPL και τις συναφείς ικανότητες και τα πιστοποιητικά. Διαγράφηκαν οι αρχικά προτεινόμενες απαιτήσεις βάσει των οποίων οι οργανισμοί εκπαίδευσης έπρεπε να εγγράφονται ως νομικά πρόσωπα και να αποδεικνύουν την ύπαρξη οικονομικών πόρων. Επιπλέον, αποφασίστηκε η μεταφορά της

απαίτησης για εγχειρίδιο εκπαίδευσης και πτητικής λειτουργίας από την ενότητα II στην ενότητα I και η απαίτηση του εν λόγω εγχειριδίου για όλους τους οργανισμούς εκπαίδευσης. Πρέπει να αποσαφηνιστεί ότι, όσον αφορά οργανισμούς εκπαίδευσης που παρέχουν εκπαίδευση μόνο για άδειες χειριστή ιδιωτικών αεροσκαφών (συμπεριλαμβανομένων των αδειών LAPL), το εν λόγω εγχειρίδιο πρέπει να ορίζεται μόνο σε πολύ βασικό επίπεδο (το εγχειρίδιο εκπαίδευσης και το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας μπορούν να συνδυαστούν σε ένα εγχειρίδιο).

112. Κατά τη διάρκεια της φάσης της διαβούλευσης οι ενδιαφερόμενοι φορείς εξέφρασαν ανησυχίες σχετικά με το βαθμό λεπτομέρειας που απαιτείται για τους οργανισμούς εκπαίδευσης που αντιπροσωπεύουν τον μη κερδοσκοπικό τομέα και παρέχουν εκπαίδευση κυρίως για την άδεια LAPL και τις άλλες άδειες χειριστή ιδιωτικών αεροσκαφών ή τις συναφείς ικανότητες και τα πιστοποιητικά. Ο Οργανισμός προσπάθησε να ανταποκριθεί σε αυτές τις ανησυχίες απλοποιώντας ορισμένες από τις απαιτήσεις στην εν λόγω ενότητα. Αποφασίστηκε ότι θα εκπονηθούν επιπρόσθετα AMC/KY για το συγκεκριμένο είδος οργανισμών εκπαίδευσης στο πλαίσιο μελλοντικής διαδικασίας θέσπισης κανόνων (π.χ. περιεχόμενο του εγχειριδίου εκπαίδευσης και πτητικής λειτουργίας).
113. Βάσει των παρατηρήσεων που ελήφθησαν σχετικά με τις συγκεκριμένες απαιτήσεις για τους οργανισμούς εκπαίδευσης που παρέχουν κύκλους εκπαιδευτικών μαθημάτων μόνο για ικανότητες πτητικών δοκιμών, ο Οργανισμός αποφάσισε να μην εκπονήσει μια ειδική σειρά κανόνων για αυτό το είδος οργανισμών εκπαίδευσης. Για την αντιμετώπιση αυτού του ζητήματος σε πολλές απαιτήσεις προστέθηκαν ειδικοί επιπρόσθετοι κανόνες ή ελαφρύνσεις, ανάλογα με την περίπτωση.
114. Ο τίτλος αυτής της ενότητας τροποποιήθηκε λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις των ενδιαφερόμενων σχετικά με το πεδίο εφαρμογής των οργανισμών εκπαίδευσης που παρέχουν εκπαίδευση μόνο για την άδεια LAPL, PPL, SPL ή BPL. Ο τροποποιημένος τίτλος θα αποσαφηνίσει ότι επιτρέπεται στους οργανισμούς εκπαίδευσης που παρέχουν εκπαίδευση μόνο για την άδεια LAPL και τις άδειες χειριστή ιδιωτικών αεροσκαφών να παρέχουν κύκλους εκπαιδευτικών μαθημάτων για τις συναφείς με τις εν λόγω άδειες, ικανότητες και τα πιστοποιητικά.
115. Λήφθηκαν πολλές αποκλίνουσες απόψεις σχετικά με την πείρα που απαιτείται για τους αρχιεκπαιδευτές πτήσης (CFI). Ο Οργανισμός αποφάσισε να τροποποιήσει τη διατύπωση που προτάθηκε στο EAP και να παραμείνει πλησιέστερα στη διατύπωση που υπήρχε ήδη στο JAR-FCL. Η απαίτηση σύμφωνα με την οποία οι CFI πρέπει να κατέχουν το υψηλότερο πτυχίο επαγγελματία χειριστή και τις συναφείς ικανότητες σχετικά με τους κύκλους μαθημάτων πτητικής εκπαίδευσης που ολοκληρώθηκαν μεταφέρθηκε εκ νέου στους εκτελεστικούς κανόνες. Τα AMC θα τροποποιηθούν επίσης ώστε να εξηγηθεί περαιτέρω αυτή η απαίτηση.
116. Παρόμοια παρατήρηση λήφθηκε από πολλούς ενδιαφερόμενους, στην οποία προτεινόταν η διαθεσιμότητα κύκλων εκπαιδευτικών μαθημάτων τηλεεκπαίδευσης για την εκπαίδευση ικανότητας τύπου πολλαπλών χειριστών με περιορισμούς ίδιους με εκείνους που παρατίθενται για τις ικανότητες τύπου ενός χειριστή. Ο Οργανισμός γνωρίζει ότι η βασιζόμενη στο WEB τηλεεκπαίδευση είναι ολοένα περισσότερο διαθέσιμη για την εκπαίδευση για ικανότητες τύπου και αναγνωρίζει τα παιδαγωγικά της πλεονεκτήματα. Ο Οργανισμός τροποποίησε το κείμενο ώστε να επιτρέπονται κύκλοι εκπαιδευτικών μαθημάτων τηλεεκπαίδευσης για όλες τις ικανότητες τάξης και τύπου.
117. Οι περισσότερες παρατηρήσεις και αντιδράσεις που λήφθηκαν σχετικά με τις επιπρόσθετες απαιτήσεις για τους οργανισμούς παροχής εκπαίδευσης πτητικών δοκιμών δεν αφορούσαν το περιεχόμενο αλλά τη δομή των προτάσεων του Οργανισμού. Πολλοί ενδιαφερόμενοι ζήτησαν τη δημιουργία χωριστού τμήματος για τους οργανισμούς παροχής εκπαίδευσης πτητικών δοκιμών. Αφού εξέτασε προσεκτικά τις παρατηρήσεις και τις απαιτήσεις με την υποστήριξη της ομάδας αναθεώρησης σχετικά με τις πτητικές δοκιμές, ο Οργανισμός κατέληξε ότι παρότι η εκπαίδευση πτητικών δοκιμών είναι μια πολύ συγκεκριμένη δραστηριότητα, δεν υπάρχει η ανάγκη για τη δημιουργία χωριστού τμήματος. Πράγματι, οι

γενικές απαιτήσεις για τους ΑΤΟ θα μπορούσαν στη συντριπτική πλειοψηφία τους να εφαρμοστούν σε οργανισμούς παροχής εκπαίδευσης πτητικών δοκιμών. Ωστόσο, εντοπίστηκε μικρός αριθμός στοιχείων σχετικά με τους οργανισμούς παροχής εκπαίδευσης πτητικών δοκιμών και αυτά τα στοιχεία αντανakλώνται στο κείμενο είτε μέσω της εξαίρεσης αυτών των φορέων από ορισμένες από τις γενικές απαιτήσεις είτε μέσω της τροποποίησης του αρχικού κειμένου της παραγράφου OR.ATO.355.

118. Οι εγκρίσεις των οργανισμών εκπαίδευσης που εκδίδονται ή αναγνωρίζονται σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις JAR-FCL από κάποιο κράτος μέλος που εφαρμόζει το JAR-FCL και έχει προταθεί για αμοιβαία αναγνώριση, θα θεωρείται ότι έχουν εκδοθεί σύμφωνα με το μέρος OR. Σε αυτήν την περίπτωση, η περίοδος για την περαίωση της υπόθεσης πορισμάτων του επιπέδου 2 δεν θα υπερβαίνει τα 2 χρόνια όταν τα πορίσματα απορρέουν από διαφορές με προηγούμενη εθνική νομοθεσία που αντανakλά τις απαιτήσεις JAR-FCL για οργανισμούς εκπαίδευσης.
119. Όσον αφορά τους οργανισμούς εκπαίδευσης που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του συστήματος JAR-FCL και παρέχουν εκπαίδευση μόνο για τις άδειες χειριστή ιδιωτικών αεροσκαφών και τις συναφείς ικανότητες και τα πτυχία, προτείνεται να μπορούν τα κράτη μέλη να αναβάλουν την εφαρμογή των διατάξεων του μέρους AR και του μέρους OR έως και 3 χρόνια έπειτα από την ημερομηνία θέσης του νέου κανονισμού σε ισχύ. Αυτή η μεταβατική περίοδος αποσκοπεί στην αντιμετώπιση των ανησυχιών που εξέφρασαν κυρίως μικροί οργανισμοί εκπαίδευσης και ενδιαφερόμενοι φορείς τονίζοντας ότι οι καταχωρημένοι φορείς ή άλλοι οργανισμοί εκπαίδευσης που εμπίπτουν στο εθνικό σύστημα θα χρειαστούν περισσότερο χρόνο ώστε να προετοιμαστούν για τον νέο κανονισμό. Ελάχιστοι ενδιαφερόμενοι φορείς και ορισμένα κράτη μέλη πρότειναν την κατά κάποιο τρόπο διατήρηση της ισχύος των εγκρίσεων των καταχωρημένων φορέων. Ο Οργανισμός εξέτασε προσεκτικά το ζήτημα αλλά λόγω σημαντικών διαφορών μεταξύ των απαιτήσεων που πρέπει να πληρούνται για την αποδοχή ενός φορέα ως καταχωρημένου φορέα και για την έγκριση για το σύστημα ΑΤΟ, δεν θα είναι δυνατή η συμπερίληψη στο μέλλον ρήτρας ειδικής αναγνώρισης ή διατήρησης ισχύος για αυτόν τον τύπο οργανισμών εκπαίδευσης. Ωστόσο, ο Οργανισμός θεωρεί ότι στην πλειοψηφία των περιπτώσεων η μεταφορά ενός υφιστάμενου καταχωρημένου φορέα στο μελλοντικό σύστημα ΑΤΟ θα βασιστεί σε ανάλυση χάσματος μεταξύ των δύο κανονισμών. Κατ' αυτόν τον τρόπο θα είναι δυνατή η χορήγηση κάποιου είδους αναγνώρισης στον οργανισμό εκπαίδευσης για τα στοιχεία που υπάρχουν ήδη και έχουν εγκριθεί από την αρμόδια αρχή (π.χ. εγχειρίδιο εκπαίδευσης και πτητικής λειτουργίας/στοιχεία του SMS).

Μέρος OR τμήμα FSTD

120. Το τμήμα OR.FSTD ορίζει τις ειδικές απαιτήσεις για φορείς που εκμεταλλεύονται προσομοιωτικές συσκευές πτητικής εκπαίδευσης (FSTD) και για την πιστοποίηση των εν λόγω συσκευών. Αποτελείται από δύο ενότητες ως εξής:
- Ενότητα I Απαιτήσεις για φορείς που εκμεταλλεύονται προσομοιωτικές συσκευές πτητικής εκπαίδευσης
 - Ενότητα II Απαιτήσεις για την πιστοποίηση προσομοιωτικών συσκευών πτητικής εκπαίδευσης
121. Το τμήμα OR.FSTD ορίζει τις επιπρόσθετες απαιτήσεις για φορείς που εκμεταλλεύονται προσομοιωτικές συσκευές πτητικής εκπαίδευσης και για την πιστοποίηση των εν λόγω συσκευών. Αφορά φορείς όπως φορείς εκμετάλλευσης προσομοιωτικών συσκευών πτητικής εκπαίδευσης που δεν παρέχουν εκπαιδευτικά προγράμματα, ΑΤΟ και κατόχους πιστοποιητικού αερομεταφορέα που εκμεταλλεύονται προσομοιωτικές συσκευές πτητικής εκπαίδευσης.

- Η ενότητα I περιγράφει πώς ένας φορέας που λειτουργεί προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης μπορεί να αποδείξει στην αρμόδια αρχή ότι διαθέτει την ικανότητα να διατηρήσει το επίπεδο πιστοποίησης της συγκεκριμένης συσκευής ως πιστοποιημένης και τις ενέργειες στις οποίες πρέπει να προβεί όταν είναι αναγκαίες κάθε είδους τροποποιήσεις ή όταν έχει προστεθεί επιπλέον εξοπλισμός στην προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης. Ένα σημαντικό στοιχείο για τη διασφάλιση της διαρκούς συμμόρφωσης προς τις ισχύουσες απαιτήσεις είναι το πρόγραμμα παρακολούθησης της συμμόρφωσης (ΠΠΣ).
- Η ενότητα II εξετάζει όλα τα βήματα από την υποβολή αίτησης για την πιστοποίηση μιας προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης, τη βάση της πιστοποίησης, που περιλαμβάνει τις προδιαγραφές πιστοποίησης, την ειδική περίπτωση προσωρινής πιστοποίησης έως την έκδοση του πιστοποιητικού καταλληλότητας προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης και την ισχύ του.

122. Το τμήμα OR.FSTD βασίζεται στα JAR-FSTD A και H. Οι διαφορές από τους προηγούμενους κανονισμούς αφορούν κυρίως τη βελτίωση για μεγαλύτερη σαφήνεια. Δεν υπάρχουν θεμελιώδεις διαφορές για τους φορείς εκμετάλλευσης προσομοιωτικών συσκευών πτητικής εκπαίδευσης.

123. Δεδομένου ότι δεν υπήρξε ποτέ η απαίτηση να χορηγείται στους χρήστες προσομοιωτικών συσκευών πτητικής εκπαίδευσης (σε αυτήν την περίπτωση σε ATO ή σε κατόχους πιστοποιητικού αερομεταφορέα) «έγκριση χρήστη» ως ενιαίο έγγραφο, η έγκριση για τη χρήση προσομοιωτικών συσκευών πτητικής εκπαίδευσης θα αποτελέσει τμήμα του πιστοποιητικού ATO (προσάρτημα) ή του εγχειριδίου εκπαίδευσης (OM-D) των κατόχων πιστοποιητικού αερομεταφορέα σε σχέση με εγκεκριμένα εκπαιδευτικά προγράμματα. Κατ' αυτόν τον τρόπο διασφαλίζεται η διατήρηση της διάταξης σχετικά με τα στοιχεία που θα περιλαμβάνει το εκπαιδευτικό πρόγραμμα αναφορικά με τις ικανότητες της συγκεκριμένης εκπαιδευτικής συσκευής, η οποία θα αναγνωρίζεται από τον αντίστοιχο κωδικό γράμμα.

124. Προκειμένου να συμπεριληφθούν οι φορείς εκμετάλλευσης προσομοιωτικών συσκευών πτητικής εκπαίδευσης που δεν παρέχουν εκπαιδευτικά προγράμματα, χρησιμοποιήθηκε ο γενικός όρος «φορείς που εκμεταλλεύονται προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης». Αυτός ο όρος καλύπτει τόσο ATO όσο και κατόχους πιστοποιητικού αερομεταφορέα που εκμεταλλεύονται προσομοιωτικές συσκευές πτητικής εκπαίδευσης. Αν, παραδείγματος χάρη, ένας ATO εκμεταλλεύεται προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης, τότε επιπλέον των άλλων ισχυόντων κανόνων του τμήματος OR.ATO, επίσης ισχύουν για τον εν λόγω φορέα οι κανόνες που περιλαμβάνονται στην ενότητα II.

Όλοι οι φορείς που εκμεταλλεύονται προσομοιωτικές συσκευές πτητικής εκπαίδευσης θα διαθέτουν ένα αποτελεσματικό πρόγραμμα παρακολούθησης της συμμόρφωσης (ΠΣ). Αυτό πρέπει να αποδειχθεί στην αρμόδια αρχή πριν να είναι δυνατή η έκδοση πιστοποιητικού καταλληλότητας. Προστέθηκε η απαίτηση για την τήρηση αρχείων ως μέρος του προγράμματος ΠΣ.

Εισάχθηκε σύνδεση με το μέρος 21 ώστε να συμπεριληφθούν τα δεδομένα επικύρωσης αεροσκάφους που ορίζονται από τα δεδομένα λειτουργικής καταλληλότητας (OSD) στη βάση πιστοποίησης των αντίστοιχων τύπων προσομοιωτικών συσκευών πτητικής εκπαίδευσης.

125. Όσον αφορά τους κατόχους πιστοποιητικού προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης, για τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις που παρατίθενται στην παράγραφο OR.GEN.200 στοιχείο α) σημείο 3 προτείνεται μεταβατική περίοδος διετούς αυτοεξαιρέσεως, καθώς δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι έχουν ήδη εφαρμοστεί όλα τα μέρη στους υφιστάμενους κανονισμούς (π.χ. ανίχνευση κινδύνων ασφάλειας).

Μέρος OR τμήμα AeMC

Ανατρέξτε στο μέρος AR τμήμα AeMC.

Κολωνία, 19 Απριλίου 2011

P. GOUDOU
Εκτελεστικός Διευθυντής

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι**Αναφορές και τίτλοι κανόνων - πίνακας σύγκρισης ΕΑΠ/γνώμης (με τη σειρά παράθεσης στο ΕΑΠ)**

Αναφορά κανόνα στο ΕΑΠ	Τίτλος κανόνα στο ΕΑΠ	Αναφορά κανόνα στη γνώμη	Τίτλος κανόνα στη γνώμη
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ			
AR άρθρο 1	Στόχος και πεδίο εφαρμογής	Άρθρο 1	Στόχος και πεδίο εφαρμογής
AR άρθρο 2	Ορισμοί	Άρθρο 2	Ορισμοί
AR άρθρο 3	Πρόγραμμα ασφάλειας	Άρθρο 3	Σχεδιασμός ασφάλειας
AR άρθρο 4	Ικανότητες επιτήρησης	Άρθρο 4	Ικανότητες επιτήρησης
AR άρθρο 5	Διατάξεις σχετικά με την ευελιξία	Άρθρο 5	Διατάξεις σχετικά με την ευελιξία
AR άρθρο 6	Μεταβατικές ρυθμίσεις	Άρθρο 6	Φορείς εκπαίδευσης χειριστών
AR άρθρο 7	Έναρξη ισχύος	Άρθρο 7	Προσομοιωτικές συσκευές πτητικής εκπαίδευσης
---	---	Άρθρο 8	Αεροϊατρικά κέντρα
---	---	Άρθρο 9	Μεταβατικά μέτρα
---	---	Άρθρο 10	Έναρξη ισχύος
AR.GEN - ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ			
AR.GEN	Ενότητα I - ΓΕΝΙΚΑ	AR.GEN	Ενότητα I - ΓΕΝΙΚΑ
AR.GEN.115	Τεκμηρίωση επιτήρησης	AR.GEN.115	Τεκμηρίωση επιτήρησης
AR.GEN.120	Μέσα συμμόρφωσης	AR.GEN.120	Μέσα συμμόρφωσης
AR.GEN.125	Παροχή πληροφοριών στον Οργανισμό	AR.GEN.125	Παροχή πληροφοριών στον Οργανισμό
AR.GEN.135	Άμεση αντίδραση σε πρόβλημα ασφάλειας	AR.GEN.135	Άμεση αντίδραση σε πρόβλημα ασφάλειας
AR.GEN	Ενότητα II - ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	AR.GEN	Ενότητα II - ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ
AR.GEN.200	Σύστημα διαχείρισης	AR.GEN.200	Σύστημα διαχείρισης
AR.GEN.205	Χρήση ειδικευμένων φορέων	AR.GEN.205	Ανάθεση καθηκόντων
AR.GEN.210	Αλλαγές στο σύστημα διαχείρισης	AR.GEN.210	Αλλαγές στο σύστημα διαχείρισης
AR.GEN.220	Τήρηση αρχείων	AR.GEN.220	Τήρηση αρχείων
AR.GEN	Ενότητα III - ΕΠΙΤΗΡΗΣΗ, ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗ	AR.GEN	Ενότητα III - ΕΠΙΤΗΡΗΣΗ, ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗ
AR.GEN.300	Συνεχιζόμενη επιτήρηση	AR.GEN.300	Επιτήρηση
AR.GEN.305	Πρόγραμμα επιτήρησης	AR.GEN.305	Πρόγραμμα επιτήρησης
AR.GEN.310	Διαδικασία αρχικής πιστοποίησης - φορείς	AR.GEN.310	Διαδικασία αρχικής πιστοποίησης - φορείς
AR.GEN.315	Διαδικασία για την έκδοση, επανεπικύρωση, ανανέωση ή αλλαγή αδειών, ικανοτήτων ή πιστοποιητικών - πρόσωπα	AR.GEN.315	Διαδικασία για την έκδοση, επανεπικύρωση, ανανέωση ή αλλαγή αδειών, ικανοτήτων, πιστοποιητικών ή βεβαιώσεων - πρόσωπα
AR.GEN.330	Αλλαγές - φορείς	AR.GEN.330	Αλλαγές - φορείς
AR.GEN.345	Δήλωση - φορείς	---	θα δημοσιευτεί με τη γνώμη για τον κανονισμό για τις πτητικές δραστηριότητες

Αναφορά κανόνα στο ΕΑΠ	Τίτλος κανόνα στο ΕΑΠ	Αναφορά κανόνα στη γνώμη	Τίτλος κανόνα στη γνώμη
AR.GEN.350	Πορίσματα και διορθωτικές ενέργειες - φορείς	AR.GEN.350	Πορίσματα και διορθωτικές ενέργειες
AR.GEN.355	Μέτρα εφαρμογής - πρόσωπα	AR.GEN.355	Μέτρα εφαρμογής - πρόσωπα
AR.GEN	Τμήμα AR.GEN ενότητα IV «Επιθεωρήσεις στους χώρους στάθμευσης»	AR.RAMP	θα δημοσιευτεί με τη γνώμη για τον κανονισμό για τις πτητικές δραστηριότητες
AR.OPS	AR.OPS	AR.OPS	
AR.FCL - ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΗΝ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΠΤΗΣΗΣ			
AR.FCL	Ενότητα I - ΓΕΝΙΚΑ	AR.FCL	Ενότητα I - ΓΕΝΙΚΑ
AR.FCL.120	Τήρηση αρχείων	AR.FCL.120	Τήρηση αρχείων
AR.FCL	Ενότητα II - ΠΤΥΧΙΑ, ΙΚΑΝΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ	AR.FCL	Ενότητα II - ΠΤΥΧΙΑ, ΙΚΑΝΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ
AR.FCL.200	Διαδικασίες για την έκδοση, επανεπικύρωση και ανανέωση πιστοποιητικού, ικανότητας ή άδειας	AR.FCL.200	Διαδικασίες για την έκδοση, επανεπικύρωση ή ανανέωση πιστοποιητικού, ικανότητας ή άδειας
AR.FCL.205	Παρακολούθηση εξεταστών	AR.FCL.205	Παρακολούθηση εξεταστών
AR.FCL.210	Πληροφορίες για τους εξεταστές	AR.FCL.210	Πληροφορίες για τους εξεταστές
AR.FCL.215	Περίοδος ισχύος	AR.FCL.215	Περίοδος ισχύος
AR.FCL.220	Διαδικασία για την επανέκδοση άδειας χειριστή	AR.FCL.220	Διαδικασία για την επανέκδοση άδειας χειριστή
AR.FCL.250	Περιορισμός, αναστολή και ανάκληση αδειών, ικανοτήτων και πιστοποιητικών	AR.FCL.250	Περιορισμός, αναστολή ή ανάκληση αδειών, ικανοτήτων και πιστοποιητικών
AR.FCL	Ενότητα III - ΕΞΕΤΑΣΗ ΘΕΩΡΗΤΙΚΩΝ ΓΝΩΣΕΩΝ	AR.FCL	Ενότητα III - ΕΞΕΤΑΣΗ ΘΕΩΡΗΤΙΚΩΝ ΓΝΩΣΕΩΝ
AR.FCL.300	Διαδικασίες εξέτασης	AR.FCL.300	Διαδικασίες εξέτασης
Προσάρτημα VII του παραρτήματος 1 - Μέρος AR Έντυπο 141 του EASA	Πρότυπη μορφή άδειας του EASA	Προσάρτημα I του παραρτήματος II - Μέρος AR Έντυπο 141 του EASA	Πρότυπη μορφή άδειας του EASA
AR.CC - ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ ΘΑΛΑΜΟΥ ΕΠΙΒΑΤΩΝ			
AR.CC	Ενότητα I - ΕΓΚΡΙΣΗ ΦΟΡΕΩΝ ΠΟΥ ΠΑΡΕΧΟΥΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΘΑΛΑΜΟΥ ΕΠΙΒΑΤΩΝ Ή ΕΚΔΙΔΟΥΝ ΒΕΒΑΙΩΣΕΙΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΕΠΑΡΚΕΙΑΣ ΤΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΘΑΛΑΜΟΥ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	AR.CC	Ενότητα II - ΦΟΡΕΙΣ ΠΟΥ ΠΑΡΕΧΟΥΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΘΑΛΑΜΟΥ ΕΠΙΒΑΤΩΝ Ή ΕΚΔΙΔΟΥΝ ΒΕΒΑΙΩΣΕΙΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΕΠΑΡΚΕΙΑΣ ΤΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΘΑΛΑΜΟΥ ΕΠΙΒΑΤΩΝ
AR.CC.100	Έγκριση φορέων που παρέχουν εκπαίδευση πληρωμάτων θαλάμου επιβατών ή εκδίδουν βεβαιώσεις επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών	AR.CC.200	Έγκριση φορέων που παρέχουν εκπαίδευση πληρωμάτων θαλάμου επιβατών ή εκδίδουν βεβαιώσεις επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών
AR.CC	Ενότητα II - ΒΕΒΑΙΩΣΗ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΕΠΑΡΚΕΙΑΣ ΤΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΘΑΛΑΜΟΥ ΕΠΙΒΑΤΩΝ		Ενότητα I - ΒΕΒΑΙΩΣΗ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΕΠΑΡΚΕΙΑΣ ΤΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΘΑΛΑΜΟΥ ΕΠΙΒΑΤΩΝ
AR.CC.200	Διαδικασίες για την έκδοση βεβαίωσης επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών	AR.CC.100	Διαδικασία για τις βεβαιώσεις επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών
AR.CC.205	Μορφή και προδιαγραφές για τις	---	[ενσωματώθηκε στην παράγραφο

Αναφορά κανόνα στο ΕΑΠ	Τίτλος κανόνα στο ΕΑΠ	Αναφορά κανόνα στη γνώμη	Τίτλος κανόνα στη γνώμη
	βεβαιώσεις επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών		AR.CC.100]
AR.CC.215	Αναστολή ή ανάκληση βεβαιώσεων επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών	AR.CC.105	Αναστολή ή ανάκληση βεβαιώσεων επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών
Προσάρτημα VIII του παραρτήματος 1 – Μέρος AR Έντυπο 142 του EASA	Πρότυπη μορφή του EASA για τις βεβαιώσεις επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών	Προσάρτημα II του παραρτήματος II – Μέρος AR Έντυπο 142 του EASA	Πρότυπη μορφή του EASA για τις βεβαιώσεις επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών
AR.ATO - ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΟΥΣ ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟΥΣ ΦΟΡΕΙΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ (ΑΤΟ)			
AR.ATO.105	Πρόγραμμα επιτήρησης	AR.ATO.105	Πρόγραμμα επιτήρησης
AR.ATO.120	Τήρηση αρχείων	AR.ATO.120	Τήρηση αρχείων
AR.FSTD - ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΗΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΠΡΟΣΟΜΙΩΤΙΚΩΝ ΣΥΣΚΕΥΩΝ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ (FSTD)			
AR.ATO.200	Διαδικασία αρχικής αξιολόγησης	AR.FSTD.100	Διαδικασία αρχικής αξιολόγησης
AR.ATO.210	Έκδοση πιστοποιητικού καταλληλότητας προσομοιωτικής συσκευής προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης	AR.FSTD.110	Έκδοση πιστοποιητικού καταλληλότητας προσομοιωτικής συσκευής προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης
AR.ATO.220	Συνέχιση πιστοποίησης προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης	AR.FSTD.120	Συνέχιση πιστοποίησης προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης
AR.ATO.230	Αλλαγές	AR.FSTD.130	Αλλαγές
AR.ATO.235	Πορίσματα και διορθωτικές ενέργειες - Πιστοποιητικό καταλληλότητας προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης	AR.FSTD.135	Πορίσματα και διορθωτικές ενέργειες - Πιστοποιητικό καταλληλότητας προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης
Προσάρτημα IX του παραρτήματος 1 – Μέρος AR Έντυπο 143 του EASA	Πιστοποιητικό για εγκεκριμένους οργανισμούς εκπαίδευσης με έντυπο έγκρισης κύκλου εκπαιδευτικών μαθημάτων	Προσάρτημα III του παραρτήματος II – Μέρος AR Έντυπο 143 του EASA	Πιστοποιητικό για εγκεκριμένους οργανισμούς εκπαίδευσης με έντυπο έγκρισης κύκλου εκπαιδευτικών μαθημάτων
Προσάρτημα X του παραρτήματος 1 – Μέρος AR Έντυπο 145 του EASA	Πιστοποιητικό καταλληλότητας προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης	Προσάρτημα IV του παραρτήματος II – Μέρος AR Έντυπο 145 του EASA	Πιστοποιητικό καταλληλότητας προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης
AR.AeMC - ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΑ ΑΕΡΟΪΑΤΡΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ (AeMC)			
AR.AeMC.110	Διαδικασία αρχικής πιστοποίησης	AR.AeMC.110	Διαδικασία αρχικής πιστοποίησης
AR.AeMC.150	Πορίσματα και διορθωτικές ενέργειες - AeMC	AR.AeMC.150	Πορίσματα και διορθωτικές ενέργειες - AeMC
Προσάρτημα XI του παραρτήματος 1 – Μέρος AR Έντυπο 146 του EASA	Πιστοποιητικό για αεροϊατρικά κέντρα (AeMC)	Προσάρτημα V του παραρτήματος II – Μέρος AR Έντυπο 146 του EASA	Πιστοποιητικό για αεροϊατρικά κέντρα (AeMC)
AR.MED - ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΗΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΑΕΡΟΪΑΤΡΙΚΗΣ			
AR.MED	Ενότητα I - ΓΕΝΙΚΑ	AR.MED	Ενότητα I – ΓΕΝΙΚΑ
AR.MED.120	Ιατρικοί αξιολογητές	AR.MED.120	Ιατρικοί αξιολογητές
AR.MED.125	Παραπομπή στην αρχή αδειοδότησης	AR.MED.125	Παραπομπή στην αρχή αδειοδότησης
AR.MED.130	Μορφή ιατρικού πιστοποιητικού	AR.MED.130	Μορφή ιατρικού πιστοποιητικού

Αναφορά κανόνα στο ΕΑΠ	Τίτλος κανόνα στο ΕΑΠ	Αναφορά κανόνα στη γνώμη	Τίτλος κανόνα στη γνώμη
AR.MED.135	Έντυπα αεροϊατρικής	AR.MED.135	Έντυπα αεροϊατρικής
AR.MED.145	Δήλωση GMP προς την αρμόδια αρχή	AR.MED.145	Κοινοποίηση GMP προς την αρμόδια αρχή
AR.MED.150	Τήρηση αρχείων	AR.MED.150	Τήρηση αρχείων
AR.MED	Ενότητα II - ΑΕΡΟΪΑΤΡΙΚΟΙ ΕΞΕΤΑΣΤΕΣ	AR.MED	Ενότητα II - ΑΕΡΟΪΑΤΡΙΚΟΙ ΕΞΕΤΑΣΤΕΣ
AR.MED.200	AR.MED.200 Διαδικασία για την έκδοση πιστοποιητικού αεροϊατρικού εξεταστή (ΑΜΕ)	AR.MED.200	Διαδικασία για την έκδοση πιστοποιητικού ΑΜΕ
AR.MED.240	Ιατροί γενικής ιατρικής (GMP) που ενεργούν ως αεροϊατρικοί εξεταστές (ΑΜΕ)	AR.MED.240	Ιατροί γενικής ιατρικής (GMP) που ενεργούν ως ΑΜΕ
AR.MED.245	Συνεχιζόμενη επιτήρηση αεροϊατρικών εξεταστών (ΑΜΕ) και ιατρών γενικής ιατρικής (GMP)	AR.MED.245	Συνεχιζόμενη επιτήρηση ΑΜΕ και GMP
AR.MED.250	Περιορισμός, αναστολή και ανάκληση πιστοποιητικού αεροϊατρικού εξεταστή -	AR.MED.250	Περιορισμός, αναστολή και ανάκληση πιστοποιητικού ΑΜΕ
AR.MED.255	Μέτρα εφαρμογής	AR.MED.255	Μέτρα εφαρμογής
AR.MED	Ενότητα III - ΙΑΤΡΙΚΗ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ	AR.MED	Ενότητα III - ΙΑΤΡΙΚΗ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ
AR.MED.315	Εξέταση αναφορών εξέτασης	AR.MED.315	Εξέταση αναφορών εξέτασης
AR.MED.325	Διαδικασία δευτεροβάθμιας εξέτασης	AR.MED.325	Διαδικασία δευτεροβάθμιας εξέτασης
Προσάρτημα XII του παραρτήματος 1 - Μέρος AR Έντυπο 147 του ΕΑΣΑ	Πρότυπη μορφή ιατρικού πιστοποιητικού του ΕΑΣΑ	Προσάρτημα VI του παραρτήματος II - Μέρος AR Έντυπο 147 του ΕΑΣΑ	Πρότυπη μορφή ιατρικού πιστοποιητικού του ΕΑΣΑ
Κανονισμός			
OR άρθρο 1	Στόχος και πεδίο εφαρμογής	Άρθρο 1	Στόχος και πεδίο εφαρμογής
OR άρθρο 2	Ορισμοί	Άρθρο 2	Ορισμοί
OR άρθρο 3	Φορείς εκπαίδευσης χειριστών	Άρθρο 6	Φορείς εκπαίδευσης χειριστών
OR άρθρο 4	Προσομοιωτικές συσκευές πτητικής εκπαίδευσης	Άρθρο 7	Προσομοιωτικές συσκευές πτητικής εκπαίδευσης
OR άρθρο 5	Αεροϊατρικά κέντρα	Άρθρο 8	Αεροϊατρικά κέντρα
OR άρθρο 6	Αερομεταφορείς	---	---
OR άρθρο 8	Έναρξη ισχύος	Άρθρο 10	Έναρξη ισχύος
OR.GEN - ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ			
OR.GEN	Ενότητα I - ΓΕΝΙΚΑ	OR.GEN	Ενότητα I - ΓΕΝΙΚΑ
OR.GEN.105	Αρμόδια αρχή	OR.GEN.105	Αρμόδια αρχή
OR.GEN.115	Αίτηση για τη χορήγηση πιστοποιητικού φορέα	OR.GEN.115	Αίτηση για τη χορήγηση πιστοποιητικού φορέα
OR.GEN.120	Μέσα συμμόρφωσης	OR.GEN.120	Μέσα συμμόρφωσης
OR.GEN.125	Όροι έγκρισης και δικαιώματα φορέα	OR.GEN.125	Όροι έγκρισης και δικαιώματα φορέα
OR.GEN.130	Αλλαγές σε φορείς που υπόκεινται σε κοινοποίηση	OR.GEN.130	Αλλαγές σε φορείς που υπόκεινται σε κοινοποίηση

Αναφορά κανόνα στο ΕΑΠ	Τίτλος κανόνα στο ΕΑΠ	Αναφορά κανόνα στη γνώμη	Τίτλος κανόνα στη γνώμη
OR.GEN.135	Συνεχιζόμενη ισχύς	OR.GEN.135	Συνεχιζόμενη ισχύς
OR.GEN.140	Δικαίωμα πρόσβασης	OR.GEN.140	Δικαίωμα πρόσβασης
OR.GEN.145	Δήλωση	---	θα δημοσιευτεί με τη γνώμη για τον κανονισμό για τις πτητικές δραστηριότητες
OR.GEN.150	Πορίσματα	OR.GEN.150	Πορίσματα
OR.GEN.155	Άμεση αντίδραση σε πρόβλημα ασφάλειας	OR.GEN.155	Άμεση αντίδραση σε πρόβλημα ασφάλειας
OR.GEN.160	Αναφορά περιστατικών	OR.GEN.160	Αναφορά περιστατικών
OR.GEN	Ενότητα II - ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ	OR.GEN	Ενότητα II - ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ
OR.GEN.200	Σύστημα διαχείρισης	OR.GEN.200	Σύστημα διαχείρισης
OR.GEN.205	Ανάθεση με σύμβαση και προμήθειες	OR.GEN.205	Δραστηριότητες που ανατίθενται με σύμβαση
OR.GEN.210	Απαιτήσεις που αφορούν το προσωπικό	OR.GEN.210	Απαιτήσεις που αφορούν το προσωπικό
OR.GEN.215	Απαιτήσεις που αφορούν τις εγκαταστάσεις	OR.GEN.215	Απαιτήσεις που αφορούν τις εγκαταστάσεις
OR.GEN.220	Τήρηση αρχείων	OR.GEN.220	Τήρηση αρχείων
OR.OPS.GEN	OR.OPS.GEN	CAT.OR	θα δημοσιευτεί με τη γνώμη για τον κανονισμό για τις πτητικές δραστηριότητες
OR.OPS.MLR	OR.OPS.MLR	CAT.MLR	
OR.OPS.AOC	OR.OPS.AOC	CAT.AOC	
OR.OPS.FC	OR.OPS.FC	CAT.FC	
OR.OPS.CC	OR.OPS.CC	CAR.CC	
OR.OPS.TC	OR.OPS.TC	CAT.TC	
OR.OPS.SEC	OR.OPS.SEC	CAT.SEC	
OR.ATO - ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟΙ ΦΟΡΕΙΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ			
OR.ATO	Ενότητα I - ΓΕΝΙΚΑ	OR.ATO	Ενότητα I - ΓΕΝΙΚΑ
OR.ATO.100	Πεδίο εφαρμογής	OR.ATO.100	Πεδίο εφαρμογής
OR.ATO.105	Εφαρμογή	OR.ATO.105	Εφαρμογή
OR.ATO.110	Απαιτήσεις που αφορούν το προσωπικό	OR.ATO.110	Απαιτήσεις που αφορούν το προσωπικό
OR.ATO.120	Τήρηση αρχείων	OR.ATO.120	Τήρηση αρχείων
OR.ATO.125	Εκπαιδευτικό πρόγραμμα	OR.ATO.125	Εκπαιδευτικό πρόγραμμα
OR.ATO.130	Εγχειρίδιο εκπαίδευσης και εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας	OR.ATO.130	Εγχειρίδιο εκπαίδευσης και εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας
OR.ATO.135	Εκπαιδευτικά αεροσκάφη και προσομοιωτικές συσκευές πτητικής εκπαίδευσης	OR.ATO.135	Εκπαιδευτικά αεροσκάφη και προσομοιωτικές συσκευές πτητικής εκπαίδευσης
OR.ATO.140	Αεροδρόμια και χώροι πτητικής λειτουργίας	OR.ATO.140	Αεροδρόμια και χώροι πτητικής λειτουργίας
OR.ATO.145	Προϋποθέσεις για την εκπαίδευση	OR.ATO.145	Προϋποθέσεις για την εκπαίδευση
OR.ATO.150	Εκπαίδευση σε τρίτες χώρες	OR.ATO.150	Εκπαίδευση σε τρίτες χώρες
OR.ATO	Ενότητα II - ΕΠΙΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΑΤΟ ΠΟΥ ΠΑΡΕΧΟΥΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΓΙΑ ΠΤΥΧΙΑ ΚΑΙ ΙΚΑΝΟΤΗΤΕΣ ΕΚΤΟΣ	OR.ATO	Ενότητα II - ΕΠΙΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΑΤΟ ΠΟΥ ΠΑΡΕΧΟΥΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΓΙΑ ΤΑ ΠΤΥΧΙΑ CPL, MPL ΚΑΙ ATPL, ΚΑΙ ΤΙΣ ΣΥΝΑΦΕΙΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΤΑ

Αναφορά κανόνα στο ΕΑΠ	Τίτλος κανόνα στο ΕΑΠ	Αναφορά κανόνα στη γνώμη	Τίτλος κανόνα στη γνώμη
	ΤΩΝ ΠΤΥΧΙΩΝ LAPL, PPL, SPL ΚΑΙ BPL		ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ
OR.ATO.210	Απαιτήσεις που αφορούν το προσωπικό	OR.ATO.210	Απαιτήσεις που αφορούν το προσωπικό
OR.ATO.225	Εκπαιδευτικό πρόγραμμα	OR.ATO.225	Εκπαιδευτικό πρόγραμμα
OR.ATO.230	Εγχειρίδιο εκπαίδευσης και εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας	OR.ATO.230	Εγχειρίδιο εκπαίδευσης και εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας
OR.FSTD - ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΦΟΡΕΙΣ ΠΟΥ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΟΝΤΑΙ ΠΡΟΣΟΜΙΩΤΙΚΕΣ ΣΥΣΚΕΥΕΣ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ (FSTD) ΚΑΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΕΝ ΛΟΓΩ ΣΥΣΚΕΥΩΝ			
OR.ATO	Ενότητα III – ΕΠΙΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΦΟΡΕΙΣ ΠΟΥ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΟΝΤΑΙ ΠΡΟΣΟΜΙΩΤΙΚΕΣ ΣΥΣΚΕΥΕΣ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΕΝ ΛΟΓΩ ΣΥΣΚΕΥΩΝ	OR.FSTD	Ενότητα I - ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΦΟΡΕΙΣ ΠΟΥ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΟΝΤΑΙ ΠΡΟΣΟΜΙΩΤΙΚΕΣ ΣΥΣΚΕΥΕΣ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ
OR.ATO.300	Γενικά	OR.FSTD.100	Γενικά
OR.ATO.305	Διατήρηση πιστοποίησης προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης	OR.FSTD.105	Διατήρηση της πιστοποίησης προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης
OR.ATO.310	Τροποποιήσεις	OR.FSTD.110	Τροποποιήσεις
OR.ATO.315	Εγκαταστάσεις	OR.FSTD.115	Εγκαταστάσεις
OR.ATO.320	Επιπρόσθετος εξοπλισμός	OR.FSTD.120	Επιπρόσθετος εξοπλισμός
OR.ATO	Ενότητα III – ΕΠΙΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΦΟΡΕΙΣ ΠΟΥ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΟΝΤΑΙ ΠΡΟΣΟΜΙΩΤΙΚΕΣ ΣΥΣΚΕΥΕΣ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΕΝ ΛΟΓΩ ΣΥΣΚΕΥΩΝ (ΣΥΝΕΧΕΙΑ)	OR.FSTD	Ενότητα II - ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΠΡΟΣΟΜΙΩΤΙΚΩΝ ΣΥΣΚΕΥΩΝ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ
OR.ATO.350	Αίτηση για την πιστοποίηση προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης	OR.FSTD.200	Αίτηση για την πιστοποίηση προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης
OR.ATO.355	Προδιαγραφές πιστοποίησης για προσομοιωτικές συσκευές πτητικής εκπαίδευσης	OR.FSTD.205	Προδιαγραφές πιστοποίησης για προσομοιωτικές συσκευές πτητικής εκπαίδευσης
OR.ATO.360	Βάση πιστοποίησης	OR.FSTD.210	Βάση πιστοποίησης
OR.ATO.365	Έκδοση πιστοποιητικού καταλληλότητας προσομοιωτικής συσκευής προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης	OR.FSTD.215	Έκδοση πιστοποιητικού καταλληλότητας προσομοιωτικής συσκευής προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης
OR.ATO.370	Προσωρινή πιστοποίηση προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης	OR.FSTD.220	Προσωρινή πιστοποίηση προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης
OR.ATO.375	Διάρκεια και συνεχιζόμενη ισχύς	OR.FSTD.225	Διάρκεια και συνεχιζόμενη ισχύς
OR.ATO.380	Αλλαγές σε πιστοποιημένες προσομοιωτικές συσκευές πτητικής εκπαίδευσης	OR.FSTD.230	Αλλαγές σε πιστοποιημένες προσομοιωτικές συσκευές πτητικής εκπαίδευσης
OR.ATO.385	Δυνατότητα μεταβίβασης πιστοποίησης προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης	OR.FSTD.235	Δυνατότητα μεταβίβασης πιστοποίησης προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης
OR.ATO.390	Τήρηση αρχείων	OR.FSTD.240	Τήρηση αρχείων

Αναφορά κανόνα στο ΕΑΠ	Τίτλος κανόνα στο ΕΑΠ	Αναφορά κανόνα στη γνώμη	Τίτλος κανόνα στη γνώμη
OR.ΑΤΟ	ΕΝΟΤΗΤΑ IV - ΕΠΙΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΑΤΟ ΠΟΥ ΠΑΡΕΧΟΥΝ ΕΙΔΙΚΟΥΣ ΤΥΠΟΥΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ	OR.ΑΤΟ	ΕΝΟΤΗΤΑ III - ΕΠΙΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΑΤΟ ΠΟΥ ΠΑΡΕΧΟΥΝ ΕΙΔΙΚΟΥΣ ΤΥΠΟΥΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ
OR.ΑΤΟ.400	Γενικά	OR.ΑΤΟ.300	Γενικά
OR.ΑΤΟ.405	Εκπαίδευση σε αίθουσα διδασκαλίας	OR.ΑΤΟ.305	Εκπαίδευση σε αίθουσα διδασκαλίας
OR.ΑΤΟ.410	Εκπαιδευτές	OR.ΑΤΟ.310	Εκπαιδευτές
OR.ΑΤΟ.430	Γενικά	OR.ΑΤΟ.330	Γενικά
OR.ΑΤΟ.435	Πλήρης εξομοιωτής πτήσης	OR.ΑΤΟ.335	Πλήρης εξομοιωτής πτήσης
OR.ΑΤΟ.450	Γενικά	OR.ΑΤΟ.350	Γενικά
OR.ΑΤΟ.455	Οργανισμοί παροχής εκπαίδευσης πτητικών δοκιμών	OR.ΑΤΟ.355	Οργανισμοί παροχής εκπαίδευσης πτητικών δοκιμών
OR.ΑεΜC	OR.ΑεΜC	OR.ΑεΜC	ΑΕΡΟΪΑΤΡΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ
OR.ΑεΜC	Ενότητα I - ΓΕΝΙΚΑ	OR.ΑΤΟ	Ενότητα I - ΓΕΝΙΚΑ
OR.ΑεΜC.105	Πεδίο εφαρμογής	OR.ΑεΜC.105	Πεδίο εφαρμογής
OR.ΑεΜC.115	Εφαρμογή	OR.ΑεΜC.115	Εφαρμογή
OR.ΑεΜC.135	Συνεχιζόμενη ισχύς	OR.ΑεΜC.135	Συνεχιζόμενη ισχύς
OR.ΑεΜC	Ενότητα II - ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	OR.ΑεΜC	Ενότητα II - ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ
OR.ΑεΜC.200	Σύστημα διαχείρισης	OR.ΑεΜC.200	Σύστημα διαχείρισης
OR.ΑεΜC.210	Απαιτήσεις που αφορούν το προσωπικό	OR.ΑεΜC.210	Απαιτήσεις που αφορούν το προσωπικό
OR.ΑεΜC.215	Απαιτήσεις που αφορούν τις εγκαταστάσεις	OR.ΑεΜC.215	Απαιτήσεις που αφορούν τις εγκαταστάσεις
OR.ΑεΜC.220	Τήρηση αρχείων	OR.ΑεΜC.220	Τήρηση αρχείων