



ΓΝΩΜΗ ΑΡΙΘ. 07/2011

ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

της 13ης Δεκεμβρίου 2011

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

ΚΑΙ

**για κανονισμό της Επιτροπής για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ.
2042/2003 της Επιτροπής της 20ής Νοεμβρίου 2003 για τη διαρκή αξιοπλοΐα του
αεροσκάφους και των αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού και
για την έγκριση των φορέων και του προσωπικού που είναι αρμόδιοι για τα εν
λόγω καθήκοντα**

ΚΑΙ

**για κανονισμό της Επιτροπής για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ.
xxxx/2012 για τον καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών
όσον αφορά τις αεροπορικές δραστηριότητες σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ)
αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου**

ΚΑΙ

**για κανονισμό της Επιτροπής για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ.
1178/2011 για τον καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών
όσον αφορά το ιπτάμενο προσωπικό πολιτικής αεροπορίας δυνάμει του
κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του
Συμβουλίου**

«Δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας»

Σύνοψη των κυριότερων σημείων

Η παρούσα γνώμη προτείνει αλλαγές σε πολλούς εκτελεστικούς κανόνες για την εισαγωγή της έννοιας των δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας (OSD). Η έννοια των δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας εισήχθη στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 ως μέρος του πακέτου της 1ης επέκτασης.

Οι νέοι κανόνες θα διασφαλίσουν ότι συγκεκριμένα δεδομένα, απαραίτητα για την ασφαλή λειτουργία, είναι διαθέσιμα στους φορείς εκμετάλλευσης και χρησιμοποιούνται από αυτούς. Τα συγκεκριμένα δεδομένα θεωρείται ότι αφορούν έναν συγκεκριμένο τύπο αεροσκάφους και πρέπει, συνεπώς, να δημιουργούνται από το σχεδιαστή του εν λόγω τύπου. Αποτελούνται από:

- το στοιχειώδες πρόγραμμα για την απόκτηση ικανότητας τύπου χειριστή·
- τα δεδομένα αναφοράς αεροσκάφους για τη στήριξη της πιστοποίησης των προσομοιωτών·
- το στοιχειώδες πρόγραμμα συντήρησης που πιστοποιεί την εκπαίδευση ικανότητας τύπου του προσωπικού·
- δεδομένα συγκεκριμένα για τον εκάστοτε τύπο που αφορούν την εκπαίδευση του πληρώματος θαλάμου επιβατών· και
- την έγκριση του βασικού καταλόγου ελάχιστου εξοπλισμού (BΚΕΕ).

Τα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας που προτείνονται από το σχεδιαστή εγκρίνονται από τον EASA παράλληλα με το πιστοποιητικό αξιοπλοΐας.

Μόλις εγκριθούν, τα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας πρέπει να χρησιμοποιούνται από φορείς εκμετάλλευσης και φορείς εκπαίδευσης κατά τον καθορισμό προσαρμοσμένων κύκλων εκπαιδευτικών μαθημάτων και του καταλόγου ελάχιστου εξοπλισμού.

Αναμένεται ότι τα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας θα συμβάλουν στη γεφύρωση του χάσματος μεταξύ της αξιοπλοΐας και των αεροπορικών δραστηριοτήτων.

Επεξηγηματική σημείωση**I. Γενικά**

1. Σκοπός της παρούσας γνώμης είναι να προτείνει στην Επιτροπή την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1702/2003¹, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003², του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. xxxx/2012³ και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011⁴. Το πεδίο εφαρμογής αυτής της κανονιστικής δραστηριότητας παρουσιάζεται στους όρους αναφοράς 21.039 και περιγράφεται λεπτομερέστερα κατωτέρω.
2. Η γνώμη εκδόθηκε βάσει της διαδικασίας που καθορίστηκε από το διοικητικό συμβούλιο του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας της Αεροπορίας (εφεξής καλούμενος ο «Οργανισμός»)⁵, όπως προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 19 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008⁶ (εφεξής καλούμενος ο «βασικός κανονισμός»).
3. Στον προτεινόμενο κανόνα έχουν ληφθεί υπόψη η ανάπτυξη κοινοτικού και διεθνούς δικαίου (ΔΟΠΑ) και η εναρμόνιση με τους κανόνες άλλων αρχών των κύριων εταιρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης όπως ορίζεται στους στόχους του άρθρου 2 του βασικού κανονισμού. Ο προτεινόμενος κανόνας:
 - α. υπερισχύει των προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών (SARP) του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ). Τα προϊόντα της διαδικασίας των δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας (OSD), τα προγράμματα εκπαίδευσης και ο βασικός κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού (ΒΚΕΕ) απαιτούνται για τη δημιουργία κύκλων εκπαιδευτικών μαθημάτων και του καταλόγου ελάχιστου εξοπλισμού που επίσης απαιτούνται σύμφωνα με τα παρατήματα 1 και 6 του ΔΟΠΑ. Ωστόσο, το παράρτημα 8 του ΔΟΠΑ δεν περιλαμβάνει την απαίτηση για τον καθορισμό δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας από τον κατασκευαστή του αεροσκάφους ως μέρος της διαδικασίας πιστοποίησης τύπου.

¹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 της Επιτροπής της 24ης Σεπτεμβρίου 2003 για τον καθορισμό εκτελεστικών κανόνων για την πιστοποίηση αξιοπλοΐας και την περιβαλλοντική πιστοποίηση αεροσκαφών και των σχετικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού, καθώς και για την πιστοποίηση φορέων σχεδιασμού και παραγωγής (ΕΕ L 243 της 27.9.2003, σ. 6). Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1194/2009 της 30ής Νοεμβρίου 2009 (ΕΕ L 321 της 8.12.2009, σ. 5).

² Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής της 20ής Νοεμβρίου 2003 για τη διαρκή αξιοπλοΐα του αεροσκάφους και των αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού και για την έγκριση των φορέων και του προσωπικού που είναι αρμόδιοι για τα εν λόγω καθήκοντα (ΕΕ L 315 της 28.11.2003, σ. 1). Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1149/2011 της 21ης Οκτωβρίου 2011 (ΕΕ L 298 της 16.11.2011, σ. 1).

³ Ο «κανονισμός OPS» που θα δημοσιευτεί.

⁴ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 της Επιτροπής της 3ης Νοεμβρίου 2011 για τον καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά το ιπτάμενο προσωπικό πολιτικής αεροπορίας δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ.216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 311 της 25.11.2011, σ. 1).

⁵ Απόφαση του διοικητικού συμβουλίου σχετικά με την εφαρμοστέα από τον Οργανισμό διαδικασία για την έκδοση γνωμοδοτήσεων, πιστοποιήσεων, προδιαγραφών και υλικού καθοδήγησης (διαδικασία θέσπισης κανόνων). EASA MB 08-2007 της 13.06.2007.

⁶ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Φεβρουαρίου 2008 για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας της Αεροπορίας, καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ (ΕΕ L 79 της 19.03.2008, σ. 1). Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1108/2009 της 21ης Οκτωβρίου 2009 (ΕΕ L 309 της 24.11.2009, σ. 51).

- β. παρεκκλίνει ως προς τα ακόλουθα σημεία από τους κανόνες της FAA των ΗΠΑ και τους κανόνες της Transport Canada (TCCA). Τόσο η FAA όσο και η TCCA διαθέτουν διαδικασίες για αξιολόγηση της επιχειρησιακής καταλληλότητας νέων και παράγωγων τύπων αεροσκάφους. Τα αποτελέσματα αυτών των αξιολογήσεων χρησιμοποιούνται για τη δημοσίευση ενός ΒΚΕΕ καθορισμένου από αρχή ή για την έγκριση κύκλων εκπαιδευτικών μαθημάτων για ιπτάμενα πληρώματα και πληρώματα θαλάμου επιβατών. Ωστόσο, η επιχειρησιακή αξιολόγηση δεν απαιτεί υποχρεωτικά την παροχή δεδομένων από τους κατασκευαστές αεροσκαφών.
4. Προς το παρόν η έγκριση των δεδομένων που είναι αναγκαία για την ασφαλή λειτουργία ενός συγκεκριμένου τύπου αεροσκάφους, όπως είναι το στοιχειώδες πρόγραμμα για την απόκτηση ικανότητας τύπου χειριστή, η εκπαίδευση πληρώματος θαλάμου επιβατών σε τύπο αεροσκάφους και ο ΒΚΕΕ, αποτελεί ευθύνη των εθνικών αεροπορικών αρχών (NAA). Προκειμένου να προαχθεί η ομοιομορφία, τα μέλη του Συνδέσμου Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας (JAA) αποφάσισαν να ακολουθήσουν μια ενιαία διαδικασία έγκρισης αποδεκτή από όλους — τη μεικτή επιτροπή επιχειρησιακής αξιολόγησης (JOEB). Κάθε μεικτή επιτροπή επιχειρησιακής αξιολόγησης συστάθηκε κατά περίπτωση και αποτελείται από τους σχετικούς ενδιαφερόμενους, συμπεριλαμβανομένων αρχών εκτός του JAA, όταν συντρέχει λόγος, για την εξέταση των επιχειρησιακών συνθηκών για τη χρήση ενός τύπου αεροσκάφους που οδηγεί σε συστάσεις για την εκπαίδευση ικανότητας τύπου και τον ΒΚΕΕ. Η διαδικασία JOEB υπό την αιγίδα του JAA υπήρξε μια εθελούσια διαδικασία. Παρά αυτήν την κοινή δραστηριότητα, κάθε εμπλεκόμενη αρχή έπρεπε να μεταφέρει συστάσεις στο αντίστοιχο εθνικό νομοθετικό και διοικητικό σύστημα. Συνεπώς, το τελικό αποτέλεσμα ενδεχομένως να διέφερε από εκείνο που προκύπτει από τη διαδικασία JOEB. Έπειτα από τη λύση του JAA το 2008, η διαδικασία OEB συνεχίστηκε υπό την αιγίδα του Οργανισμού με τη συμφωνία των αρχών μελών του πρώην JAA. Παρέμεινε εθελούσια διαδικασία.
5. Η διαδικασία (J)OEB δεν συμπεριλάμβανε αξιολόγηση του στοιχειώδους προγράμματος συντήρησης που πιστοποιεί την εκπαίδευση ικανότητας τύπου του προσωπικού. Συνεπώς, οι κύκλοι εκπαιδευτικών μαθημάτων για το εν λόγω προσωπικό αναπτύχθηκαν και εγκρίθηκαν με ευθύνη των εθνικών αρχών ακολουθώντας τις γενικές απαιτήσεις του μέρους 66. Οι συγκεκριμένοι κύκλοι μαθημάτων μπορούσαν να διαφέρουν όχι μόνο ως προς τη διάρκεια αλλά επίσης ως προς τα αντικείμενα που συμπεριλάμβαναν.
6. Ένας από τους κύριους στόχους για την εδραίωση του συστήματος EASA ήταν η παροχή ομοιομορφίας. Συνεπώς, ο Οργανισμός συνέστησε, στη γνώμη του αριθ. 3/2004⁷ που τροποποιεί το βασικό κανονισμό, να είναι υποχρεωτικές για όλα τα αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται από φορείς εκμετάλλευσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης οι σχετικές με τον τύπο επιχειρησιακές πληροφορίες, όπως είναι οι πληροφορίες που αναπτύσσονται στο πλαίσιο της διαδικασίας (J)OEB. Αυτό θα μπορούσε να επιτευχθεί μέσω της λήψης απόφασης του Οργανισμού βάσει τροποποίησης του βασικού κανονισμού. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ωστόσο, θεώρησε ότι μία τέτοια απόφαση μπορεί να ληφθεί από τον Οργανισμό μόνο εάν συνδέεται απευθείας με το προϊόν το οποίο αφορά (μεμονωμένη απόφαση με σαφή παραλήπτη). Σύμφωνα με αυτήν την ερμηνεία της Συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και τη νομολογία του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, οι οργανισμοί δεν μπορούν να θέτουν δεσμευτικά πρότυπα γενικής εφαρμογής. Συνεπώς, η πρόταση για τροποποίηση του βασικού κανονισμού μεταβλήθηκε ώστε να μπορέσουν να εγκριθούν από τον Οργανισμό αυτά τα επιπλέον επιχειρησιακά στοιχεία μέσω της σύνδεσής τους με το πιστοποιητικό τύπου του αεροσκάφους.

⁷ Γνώμη αριθ. 3/2004 του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας της Αεροπορίας για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για κοινούς κανόνες στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση ευρωπαϊκού οργανισμού ασφαλείας της αεροπορίας, για την επέκταση του πεδίου εφαρμογής του στην κανονιστική ρύθμιση της αδειοδότησης χειριστών, των αεροπορικών δραστηριοτήτων και των αεροσκαφών τρίτων χωρών, 16 Δεκεμβρίου 2004. (<http://www.easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php#2004>).

7. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προσαρμόσε τη γνώμη αριθ. 3/2004 του Οργανισμού ώστε να ληφθούν υπόψη οι προαναφερόμενοι νομικοί περιορισμοί και πρότεινε ο προσδιορισμός των επιπρόσθετων προδιαγραφών για την εκμετάλλευση ενός συγκεκριμένου τύπου αεροσκάφους να πραγματοποιηθεί ως μέρος της πιστοποίησης του προϊόντος. Συνεπώς, τα ακόλουθα στοιχεία προστέθηκαν στο άρθρο 5 παράγραφος 5 στοιχείο ε) του βασικού κανονισμού:
- (iv) *το στοιχειώδες πρόγραμμα συντήρησης που πιστοποιεί την εκπαίδευση ικανότητας τύπου του προσωπικού με στόχο τη συμμόρφωση με την παράγραφο 2 στοιχείο στ)·*
- (v) *το στοιχειώδες πρόγραμμα για την απόκτηση ικανότητας τύπου χειριστού και των προσόντων σε σχετικούς προσομοιωτές με στόχο τη συμμόρφωση με το άρθρο 7·*
- (vi) *ο κύριος πίνακας στοιχειώδους εξοπλισμού ανάλογα με την περίπτωση και πρόσθετες προδιαγραφές αξιοπλοΐας για συγκεκριμένο τύπο δραστηριότητας με στόχο τη συμμόρφωση με το άρθρο 8·»*
8. Αυτές οι διατάξεις θεσπίστηκαν ως είχαν από το νομοθέτη. Το θέμα της παρούσας γνώμης είναι ο καθορισμός των προϋποθέσεων υπό τις οποίες θα εφαρμόζονται οι εν λόγω διατάξεις.

II. Διαβούλευση

9. Η κοινοποίηση προτεινόμενης τροποποίησης (NPA) 2009-01⁸ που περιείχε το σχέδιο γνώμης για κανονισμό της Επιτροπής για τροποποίηση των κανονισμών της Επιτροπής (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 και (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 δημοσιεύτηκε στο δικτυακό τόπο (<http://www.easa.europa.eu>) την 16η Ιανουαρίου 2009.
10. Μέχρι την καταληκτική ημερομηνία της 30ης Ιουνίου 2009, ο Οργανισμός έλαβε 1011 παρατηρήσεις από 80 εθνικές αεροπορικές αρχές, επαγγελματικούς φορείς και ιδιωτικές εταιρείες.
11. Για την εξέταση αυτών των παρατηρήσεων, ο Οργανισμός σύστησε μια ομάδα αξιολόγησης παρατηρήσεων. Την ομάδα αυτή απάρτισαν μέλη της ομάδας σύνταξης και δύο επιπλέον εμπειρογνώμονες. Η πλήρης σύνθεση της ομάδας σύνταξης δημοσιεύτηκε μαζί με επικαιροποίηση των όρων αναφοράς 21.039. Περιλάμβανε εμπειρογνώμονες από τον κατασκευαστικό κλάδο, ενώσεις φορέων εκμετάλλευσης, ενώσεις προσωπικού αεροπορίας, τον EASA και εθνικές αεροπορικές αρχές. Η ομάδα αξιολόγησης συνεδρίασε τρεις φορές το 2009 και το 2010. Όλα τα βασικά ζητήματα συζητήθηκαν εκτενώς στην ομάδα και παρότι δεν υπήρξε δυνατή η επίτευξη πλήρους συναίνεσης σχετικά με όλα τα ζητήματα, ο Οργανισμός κατάρτισε το ΕΑΠ και το προκύπτον κείμενο λαμβάνοντας υπόψη όλες τις απόψεις των εμπειρογνώμωνων. Η ευκαιρία που παρουσίασε αυτή η πρόταση αξιοποιήθηκε για την εισαγωγή αλλαγών στο κείμενο του κανονισμού αριθ. 1702/2003 ώστε να ευθυγραμμιστεί με την τελευταία τροποποίηση του κανονισμού αριθ. 216/2008 όπως αποτυπώνεται στον κανονισμό αριθ. 1108/2009. Από τα νέα άρθρα 18 και 19 διαγράφεται ο όρος «κώδικας αξιοπλοΐας» και συνεπώς στον κανονισμό αριθ. 1702/2003 αυτός ο όρος αντικαθίσταται συστηματικά από τον όρο «προδιαγραφές πιστοποίησης».
12. Το ΕΑΠ δεν ακολούθησε την παραδοσιακή μορφή. Λόγω του μεγάλου αριθμού παρατηρήσεων που ελήφθησαν και των αλλαγών που έγιναν στη δομή του κειμένου που προέκυψε από την ενσωμάτωση των παρατηρήσεων, ο Οργανισμός θεώρησε ότι θα ήταν αναποτελεσματικό να συνταχθεί μια απάντηση σε κάθε μεμονωμένη παρατήρηση. Συνεπώς, ο Οργανισμός υιοθέτησε μια εναλλακτική μέθοδο επεξεργασίας όλων των παρατηρήσεων. Αυτή η εναλλακτική μέθοδος ήταν η σύνοψη των απαντήσεων στις παρατηρήσεις. Την εν λόγω προσέγγιση στήριξαν η Επιτροπή και το διοικητικό συμβούλιο το Σεπτέμβριο του 2009. Επιβεβαιώθηκε η παραλαβή όλων των παρατηρήσεων που ελήφθησαν οι οποίες στη συνέχεια συνοψίστηκαν σε αυτήν τη σύνοψη απαντήσεων στις παρατηρήσεις με τις γενικές απαντήσεις του Οργανισμού. Το κείμενο που προέκυψε, το

⁸ Βλ. αρχεία θέσπισης κανόνων στη διεύθυνση http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

οποίο δημοσιεύτηκε στο προσάρτημα 1 αυτού του ΕΑΠ, επεσήμανε τις αλλαγές συγκριτικά με τον τρέχοντα κανόνα. Το ΕΑΠ δημοσιεύτηκε την 13η Μαΐου 2011. Οι κύριες αλλαγές συγκριτικά με την NPA ήταν οι ακόλουθες:

- α. Η πρόταση της NPA προέβλεπε χωριστό πιστοποιητικό για την έγκριση των στοιχείων επιχειρησιακής καταλληλότητας. Με το ΕΑΠ εγκαταλείφθηκε η ιδέα ενός χωριστού πιστοποιητικού. Η πρόταση τροποποιείται κατά τρόπο ώστε τα στοιχεία επιχειρησιακής καταλληλότητας να εγκρίνονται ως δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας συμπεριλαμβανόμενα στο πιστοποιητικό τύπου αεροσκάφους ή στο συμπληρωματικό πιστοποιητικό τύπου.
- β. Στην πρόταση της NPA τα εγκεκριμένα στοιχεία επιχειρησιακής καταλληλότητας ήταν υποχρεωτικά για όλους τους φορείς εκμετάλλευσης και τους φορείς εκπαίδευσης κατά την κατάρτιση των αντίστοιχων κύκλων εκπαιδευτικών μαθημάτων και του καταλόγου ελάχιστου εξοπλισμού. Αυτή η προσέγγιση τροποποιήθηκε σημαντικά. Στο ΕΑΠ η πρόταση προβλέπει έναν πυρήνα δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας που θα παραμένουν υποχρεωτικά για φορείς εκμετάλλευσης και φορείς εκπαίδευσης αλλά επίσης ένα μεγάλο μέρος δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας που θα αποκτήσουν χαρακτήρα αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης. Οι φορείς εκμετάλλευσης και οι φορείς εκπαίδευσης δεν θα μπορούν να παρεκκλίνουν από το υποχρεωτικό μέρος των δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας παρά μόνο μέσω αλλαγής εγκεκριμένης από τον Οργανισμό. Ωστόσο, μπορούν να παρεκκλίνουν από τα μη υποχρεωτικά μέρη των δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας υπό τον έλεγχο της αντίστοιχης αρμόδιας (εθνικής⁹) αρχής μέσω της χρήσης εναλλακτικού αποδεκτού μέσου συμμόρφωσης.
- γ. Στην NPA δεν ήταν πολύ σαφής η δυνατότητα εφαρμογής της έννοιας του πιστοποιητικού επιχειρησιακής καταλληλότητας/των δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας σε αεροσκάφη εκτός των σύνθετων μηχανοκίνητων αεροσκαφών. Αυτό αποσαφηνίστηκε περαιτέρω στο ΕΑΠ. Το κύριο συμπέρασμα είναι ότι τα περισσότερα από τα στοιχεία δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας δεν έχουν εφαρμογή σε μη σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη. Πιο λεπτομερώς:
 - Η απαίτηση για την κατάρτιση στοιχειωδών προγραμμάτων για την εκπαίδευση χειριστών και προσωπικού συντήρησης σε τύπο αεροσκάφους ισχύει μόνο όταν το αεροσκάφος έχει ικανότητα τύπου. Εξ ορισμού τα μικρά αεροσκάφη περιλαμβάνονται σε ικανότητα τάξης ή ομάδας. Ωστόσο, ο Οργανισμός μπορεί να αποφασίζει κατά περίπτωση ότι είναι αναγκαία ικανότητα τύπου λόγω επιδόσεων, σχεδιασμού ή άλλων ιδιαίτερων στοιχείων που απαιτούν ειδική εκπαίδευση. Αυτό δεν ισχύει για τα περισσότερα μικρά αεροσκάφη και αυτά περιλαμβάνονται σε ικανότητα τάξης ή ομάδας. Το αν ένας νέος τύπος αεροσκάφους θα πρέπει να διαθέτει ικανότητα τύπου ή μπορεί να περιλαμβάνεται σε κατηγορία τάξης θα αποτελεί μέρος της διαδικασίας έγκρισης των δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας και η οριστική σχετική απόφαση θα λαμβάνεται από τον Οργανισμό. Η αξιολόγηση βασίζεται σε αντικειμενικά κριτήρια που θα συμπεριληφθούν στο υλικό καθοδήγησης. Όταν δεν απαιτείται ατομική ικανότητα τύπου για το αεροσκάφος, αυτό σημαίνει ότι δεν απαιτούνται τα σχετικά στοιχεία δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας¹⁰.
 - Τα δεδομένα προσομοιωτή απαιτούνται μόνο όταν το πρόγραμμα για την απόκτηση ικανότητας τύπου χειριστή συμπεριλαμβάνει τη χρήση πλήρων προσομοιωτών πτήσης. Κάτι τέτοιο δεν ισχύει συνήθως για τα μικρά αεροσκάφη.

⁹ Στην περίπτωση αιτούντων εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης η αρμόδια αρχή είναι ο Οργανισμός. http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

¹⁰ Ο αιτών μπορεί πάντα να παρέχει οικειοθελώς στοιχειώδες πρόγραμμα για εκπαίδευση απόκτησης ικανότητας τύπου προς έγκριση στο πλαίσιο των δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας.

- Δεδομένα συγκεκριμένα για τον εκάστοτε τύπο που αφορούν την εκπαίδευση του πληρώματος θαλάμου επιβατών απαιτούνται μόνο όταν οι επιχειρησιακοί κανόνες απαιτούν πλήρωμα θαλάμου επιβατών για τη μέγιστη εγκεκριμένη χωρητικότητα θέσεων επιβατών¹¹. Τα μικρά αεροσκάφη δεν διαθέτουν αυτόν τον αριθμό θέσεων επιβατών.
 - Η απαίτηση για την κατάρτιση ενός ΒΚΕΕ ισχύει για όλα τα αεροσκάφη που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για εμπορικές δραστηριότητες, καθώς οι σχετικοί φορείς εκμετάλλευσης πρέπει να διαθέτουν καταλόγους ελάχιστου εξοπλισμού για τα συγκεκριμένα αεροσκάφη. Συνεπώς, αυτό συνεπάγεται ότι θα απαιτείται ΒΚΕΕ για τα περισσότερα μικρά αεροσκάφη. Ωστόσο, προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί ο φόρτος για τους αιτούντες τη χορήγηση πιστοποιητικού τύπου, ο Οργανισμός θα δημιουργήσει γενικούς ΒΚΕΕ για τις περισσότερες κατηγορίες μη σύνθετων αεροσκαφών μέσω ειδικών προδιαγραφών πιστοποίησης. Ο αιτών τη χορήγηση πιστοποιητικού τύπου για αεροσκάφος που εμπίπτει σε αυτές τις κατηγορίες αρκεί να επιβεβαιώσει ότι ο αυτός ο γενικός ΒΚΕΕ είναι κατάλληλος για τον σχεδιασμό του. Προς το παρόν καταρτίζονται προδιαγραφές πιστοποίησης με γενικούς ΒΚΕΕ.
13. Μέχρι την καταληκτική ημερομηνία διατύπωσης αντιδράσεων της 13ης Ιουλίου 2011, ο Οργανισμός έλαβε 69 αντιδράσεις από 23 εθνικές αεροπορικές αρχές, επαγγελματικούς φορείς και ιδιωτικές εταιρείες.
14. Ως αποτέλεσμα των αντιδράσεων, πραγματοποιήθηκαν οι ακόλουθες αλλαγές στις προτάσεις:
- α. Προστέθηκε στον κανονισμό η μεταβατική διάταξη για τις συνεχιζόμενες διαδικασίες πιστοποίησης για συμπληρωματικά πιστοποιητικά τύπου και αλλαγές σε πιστοποιητικά τύπου. Απουσίαζε αυτή η διάταξη.
 - β. Διαγράφηκαν οι αναφορές στα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας στις παραγράφους 21Α.3 και 21Α.3Β σχετικά με την αναφορά περιστατικών και τις οδηγίες αξιοπλοΐας. Ο Οργανισμός συμφωνεί με τις παρατηρήσεις ότι αυτές οι αναφορές δεν είναι αναγκαίες, γιατί μόλις τα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας αποτελέσουν μέρος του πιστοποιητικού τύπου, η υπάρχουσα διατύπωση των παραγράφων 21Α.3 και 21Α.3Β μπορεί ήδη να ερμηνευθεί ότι συμπεριλαμβάνει περιστατικά και μη ασφαλείς συνθήκες σχετικές με τα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας.
 - γ. Εγκαταλείφθηκε η έννοια των οδηγιών ενίσχυσης της ασφάλειας (SED). Συνεπώς, οι παράγραφοι 21Α.3Γ και 21Α.3Δ διαγράφηκαν από την πρόταση. Ο Οργανισμός παραδέχτηκε ότι η έννοια των οδηγιών ενίσχυσης της ασφάλειας ήταν περίπλοκη και δεν ήταν εύκολη η εφαρμογή της, ενώ υπήρχαν διαθέσιμα άλλα εργαλεία κανονιστικής ρύθμισης για την επίτευξη του ίδιου στόχου. Ο στόχος της έννοιας των οδηγιών ενίσχυσης της ασφάλειας ήταν διττός: να μπορέσει ο Οργανισμός να επιβάλει νέες απαιτήσεις αξιοπλοΐας για τα υπάρχοντα σχέδια, λόγω χάρη νεοκατασκευασμένα αεροσκάφη ή αεροσκάφη που βρίσκονται σε υπηρεσία, καθώς και να επιβάλει διορθώσεις στα στοιχεία επιχειρησιακής καταλληλότητας. Ο τελευταίος στόχος θα επιτευχθεί μέσω της χρήσης του υφιστάμενου εργαλείου των οδηγιών αξιοπλοΐας (AD). Καθώς τα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας θα αποτελούν μέρος του πιστοποιητικού συμμόρφωσης, το πεδίο εφαρμογής της παραγράφου 21Α.3Β σχετικά με την έκδοση οδηγιών αξιοπλοΐας θα συμπεριλάβει επίσης τα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας. Συνεπώς, αν υπάρχει ανάγκη για την κατεπείγουσα διόρθωση ήδη υπάρχοντος εγκεκριμένου δεδομένου επιχειρησιακής καταλληλότητας, αυτό μπορεί να επιτευχθεί με την έκδοση οδηγίας αξιοπλοΐας.

¹¹ Προς το παρόν για μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση άνω των 19 θέσεων επιβατών.

Η επιβολή νέων απαιτήσεων αξιοποίησης για υπάρχοντα σχέδια θα πραγματοποιηθεί μέσω ειδικών εκτελεστικών κανόνων που στηρίζονται από προδιαγραφές πιστοποίησης. Αυτό συνεπάγεται ότι θα καταρτιστεί μια αρχική εκδοχή ενός νέου παραρτήματος του κανονισμού 1702/2003, το οποίο θα ονομάζεται μέρος 26¹², για τη μεταφορά των υφιστάμενων διατάξεων των απαιτήσεων JAR-26. Η υψηλού επιπέδου απαίτηση, η εφαρμοσιμότητα και η θέση σε ισχύ θα καλυφθούν από το εν λόγω μέρος 26. Οι τεχνικές λεπτομέρειες σχετικά με τον τρόπο συμμόρφωσης προς αυτήν την υψηλού επιπέδου απαίτηση θα συμπεριληφθούν στη νέα προδιαγραφή πιστοποίησης CS-26. Οι απαιτήσεις του μέρους 26 μπορεί να έχουν εφαρμογή σε φορείς εκμετάλλευσης αλλά επίσης σε κατόχους έγκρισης σχεδιασμού, ανάλογα με το τεχνικό περιεχόμενο. Κάθε φορά που είναι αναγκαία η επιβολή μιας νέας απαίτησης θα προτείνεται μια τροποποίηση του μέρους 26. Η αρχική εκδοχή του μέρους 26, η προδιαγραφή πιστοποίησης CS-26 και όλες οι μεταγενέστερες τροποποιήσεις θα ακολουθήσουν τη συνήθη διαδικασία κανονιστικής δραστηριότητας του EASA.

- δ. Η δυνατότητα να ζητήσει ο αιτών χορήγηση πιστοποιητικού τύπου την επικύρωση πρόσθετων στοιχείων επιχειρησιακής καταλληλότητας σε εθελούσια βάση αποσαφηνίστηκε περισσότερο στην πρόταση για τροποποίηση του μέρους 21. Υπήρχε ήδη η δυνατότητα αλλά ήταν κρυμμένη κάτω από τον γενικό όρο «τύπος αεροπορικής δραστηριότητας». Κατέχει πλέον πιο εξέχουσα θέση στο κείμενο του κανόνα.
- ε. Η υποχρέωση των κατόχων πιστοποιητικού τύπου κινητήρα να παρέχουν δεδομένα στον αιτούντα χορήγηση πιστοποιητικού τύπου αεροσκάφους, επιτρέποντας τη συμπλήρωση των δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας με δεδομένα σχετικά με τον κινητήρα διαγράφεται. Ο Οργανισμός αναγνώρισε ότι οι υπάρχουσες συμφωνίες μεταξύ των κατόχων/αιτούντων χορήγηση πιστοποιητικών τύπου κινητήρα και αεροσκάφους μπορούν να επεκταθούν για την εξέταση των δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας χωρίς να υφίσταται ανάγκη για ειδική απαίτηση στο μέρος 21.
- στ. Οι απαιτήσεις σχετικά με την ταξινόμηση των αλλαγών απλουστεύτηκαν. Η διατύπωση «αλλαγές στον σχεδιασμό τύπου» τροποποιείται σε «αλλαγές στα πιστοποιητικά τύπου». Καθώς τα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας περιλαμβάνονται στο πιστοποιητικό τύπου αλλά όχι στον σχεδιασμό τύπου, αυτή η τροποποίηση επιτρέπει την περαιτέρω απλούστευση του κειμένου. Το γεγονός ότι ο κανόνας για την ταξινόμηση των αλλαγών στον σχεδιασμό τύπου και στα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας είναι ο ίδιος αυτό δεν συνεπάγεται ότι διοικητικά υπάγονται στην ίδια διαδικασία. Για να τονιστεί αυτό, στην ενότητα Β καταρτίζεται μια απαίτηση για τον Οργανισμό η οποία εξηγεί ότι η ταξινόμηση των αλλαγών στον σχεδιασμό τύπου και στα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας πραγματοποιείται χωριστά. Θα καταρτιστούν αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και υλικό καθοδήγησης για περαιτέρω εξήγηση (βλέπε επίσης το στοιχείο ζ) παρακάτω). Η παραπάνω τροποποίηση της απαίτησης για την ταξινόμηση των αλλαγών επιτρέπει επίσης την απλούστευση όλων των πιθανών προνομίων για τους κατόχους έγκρισης φορέα σχεδιασμού (DOA). Το υφιστάμενο προνόμιο για την έγκριση αλλαγών ήσσονος σημασίας θα καλύπτει τόσο αλλαγές στον σχεδιασμό τύπου όσο και αλλαγές στα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας.
- ζ. Η εφαρμογή αυτής της απαίτησης για αξιολόγηση των επιπτώσεων όλων των αλλαγών σχεδιασμού τύπου στα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας αναβάλλεται για μια επιπλέον τριετία από την έναρξη ισχύος του κανονισμού

¹² Οι κοινές απαιτήσεις αεροπορίας JAR-26 χρησιμοποιούνταν στον Σύνδεσμο Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας (JAA) ώστε ορισμένες πρόσθετες απαιτήσεις αξιοποίησης για αεροπορικές δραστηριότητες να καθίστανται υποχρεωτικές για φορείς εκμετάλλευσης που έπρεπε να συμμορφώνονται προς την απαίτηση JAR-OPS 1.

τροποποίησης. Ο κλάδος εξέφρασε σοβαρές ανησυχίες σχετικά με τη συγκεκριμένη απαίτηση λόγω του αναμενόμενου πρόσθετου διοικητικού φόρτου για τη διαχείριση της διαδικασίας ταξινόμησης και έγκρισης αλλαγών ακόμη για την πλειοψηφία των αλλαγών που δεν έχουν επιπτώσεις στα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας. Ο Οργανισμός αναγνώρισε αυτές τις ανησυχίες και συμφωνεί ότι είναι αναγκαίο επιπλέον υλικό καθοδήγησης για την ταξινόμηση αλλαγών στα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας καθώς και για την αξιολόγηση των επιπτώσεων των αλλαγών σχεδιασμού σε αυτά. Αυτή η καθοδήγηση μπορεί να καταρτιστεί κατά την τριετή μεταβατική περίοδο και μπορεί επίσης να βασιστεί στην πείρα που έχει αποκτηθεί από την έγκριση των αρχικών δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας. Κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου θα είναι δυνατή η αίτηση για χορήγηση έγκρισης αλλαγών σε δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας σε εθελούσια βάση.

III. Περιεχόμενο της γνώμης του Οργανισμού

A. Καθορισμός δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας από αιτούντες χορήγηση έγκρισης σχεδιασμού

15. Όπως εξηγήθηκε ανωτέρω, η αρχική έννοια χωριστής έγκρισης για την κάλυψη της επιχειρησιακής καταλληλότητας επιπλέον του πιστοποιητικού τύπου εγκαταλείφθηκε. Αντικαταστάθηκε από την έννοια δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας συμπεριλαμβανόμενων στο πιστοποιητικό καταλληλότητας. Συνοπτικά η έννοια έχει ως εξής:
16. Για νέους τύπους¹³, η αίτηση για χορήγηση πιστοποιητικού τύπου πρέπει να συμπληρωθεί με την προσθήκη των προς έγκριση στοιχείων δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας. Ο αιτών χορήγηση πιστοποιητικού τύπου πρέπει να επιδείξει συμμόρφωση προς τα ισχύοντα τεχνικά πρότυπα. Αυτά τα πρότυπα συμπεριλαμβάνονται στις προδιαγραφές πιστοποίησης (CS) που εκδίδει ο Οργανισμός σύμφωνα με τη διαδικασία κανονιστικής δραστηριότητας. Υπάρχει μια προδιαγραφή πιστοποίησης για κάθε στοιχείο: CS-MMEL, CS-FC (εκπαίδευση για την απόκτηση ικανότητας τύπου χειριστή), CS-SIM (εκπαιδευτικές συσκευές προσομοίωσης πτήσης), CS-CC (εκπαίδευση τύπου πληρώματος θαλάμου επιβατών) και CS-MCS (πρόγραμμα συντήρησης που πιστοποιεί την εκπαίδευση ικανότητας τύπου του προσωπικού). Όλες αυτές οι προδιαγραφές πιστοποίησης βρίσκονται αυτή τη στιγμή υπό κατάρτιση και είναι ή θα είναι ανοιχτές για διαβούλευση μέσω της δημοσίευσης ειδικών NPA.
17. Ο αιτών χορήγηση πιστοποιητικού τύπου υποχρεούται να επιδείξει συμμόρφωση προς το ισχύον πρότυπο για όλα τα στοιχεία δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας προτού μπορέσει να εκδοθεί το πιστοποιητικό τύπου. Ωστόσο, θα είναι δυνατή η καθυστέρηση της επίδειξης συμμόρφωσης για ένα ή περισσότερα στοιχεία δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας έως μετά την έκδοση του πιστοποιητικού τύπου, αλλά τελικά πριν την εκμετάλλευση από φορέα εκμετάλλευσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
18. Όταν εγκριθούν, τα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας θα μνημονεύονται στο φύλλο δεδομένων πιστοποιητικού τύπου (TCDS) αλλά τα δεδομένα καθαυτά θα βρίσκονται στην κατοχή του κατόχου του πιστοποιητικού καταλληλότητας (παρομοίως με τις οδηγίες για τη διαρκή αξιοπλοΐα). Στοιχεία των δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας πρέπει να τίθενται στη διάθεση των φορέων εκμετάλλευσης και, εφόσον ζητηθεί, στη διάθεση κάθε φορέα που απαιτείται να συμμορφώνεται με το περιεχόμενό τους.
19. Ο αιτών για τα αρχικά δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας είναι ο κάτοχος του πιστοποιητικού τύπου. Αλλαγές στα αρχικά δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας μπορεί να προτείνει ο κάτοχος των δεδομένων ή κάθε άλλο νομικό πρόσωπο υπό τις

¹³ Νέος τύπος είναι ο τύπος αεροσκάφους για τον οποίον η αίτηση χορήγησης πιστοποιητικού τύπου υποβάλλεται μετά την έναρξη ισχύος της τροποποίησης του κανονισμού αριθ. 1702/2003 που προκύπτει από την παρούσα γνώμη.

προϋποθέσεις που ορίζονται στο τμήμα Δ ή στο τμήμα Ε του μέρους 21. Αυτό σημαίνει ότι οι υπάρχουσες διατάξεις για αλλαγές στον σχεδιασμό τύπου θα ισχύουν επίσης για τις αλλαγές στα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας. Όταν καταρτίζεται μια αλλαγή, ο αιτών πρέπει να ελέγχει αν η αλλαγή έχει επιπτώσεις σε ένα ή περισσότερα εγκεκριμένα στοιχεία δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας. Αν επηρεάζονται τα στοιχεία δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας (για παράδειγμα σε περίπτωση αναβάθμισης των οργάνων και του αεροηλεκτρονικού συστήματος του θαλάμου διακυβέρνησης που απαιτεί πρόσθετη ή αναθεωρημένη εκπαίδευση χειριστή), ο αιτών πρέπει επίσης να συμπληρώσει την αίτησή του με τις απαιτούμενες αλλαγές στα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας. Όπως εξηγήθηκε παραπάνω στη συζήτηση των αλλαγών στην πρόταση που προέκυψε από τις αντιδράσεις επί του ΕΑΠ, η απαίτηση για αξιολόγηση των επιπτώσεων όλων των αλλαγών σχεδιασμού στα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας αναβάλλεται για μία τριετία.

Β. Χρήση δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας από φορείς εκμετάλλευσης και φορείς εκπαίδευσης

20. Τα εγκεκριμένα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας θα πρέπει να χρησιμοποιούνται από τους φορείς εκμετάλλευσης και τους φορείς εκπαίδευσης ως βάση για τη δημιουργία προσαρμοσμένων κύκλων εκπαιδευτικών μαθημάτων τύπου και καταλόγου ελάχιστου εξοπλισμού. Τα εγκεκριμένα δεδομένα προσομοιωτή θα χρησιμοποιούνται για την αξιολόγηση προσομοιωτών και συνεπώς είναι αναγκαία για τους φορείς εκμετάλλευσης προσομοιωτών. Όπως εξηγήθηκε παραπάνω, θα υπάρχει ένα μέρος των δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας που θα είναι υποχρεωτικό για φορείς εκμετάλλευσης και φορείς εκπαίδευσης και ένα μέρος που δεν θα είναι υποχρεωτικό και θα έχει χαρακτήρα αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης. Συνεπώς, οι κανόνες και τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης που αφορούν την εκπαίδευση τύπου και τον ΚΕΕ σχετικά με τους φορείς εκμετάλλευσης και τους φορείς εκπαίδευσης χρειάζεται να συνδέονται με τα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας. Στο τελικό κείμενο του σχεδίου του κανονισμού αδειοδότησης ιπτάμενου πληρώματος¹⁴ έχουν ήδη συμπεριληφθεί οι περισσότεροι δεσμοί με τα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας. Ωστόσο, έλειπαν κάποιοι δεσμοί και, επιπλέον, δεν είχε συμπεριληφθεί η μεταβατική διάταξη. Στο σχέδιο του κανονισμού για τις αεροπορικές δραστηριότητες¹⁵ οι περισσότεροι σύνδεσμοι είχαν συμπεριληφθεί μόνο προσωρινά και δεν είχαν συγκεκριμενοποιηθεί. Συνεπώς, χρειάζεται περαιτέρω τελειοποίηση αυτών των διατάξεων. Επιπλέον, δεν έχουν συμπεριληφθεί ακόμη οι μεταβατικές διατάξεις. Στην πρόσφατη τροποποίηση του μέρους 66¹⁶ δεν συμπεριλήφθηκαν δεσμοί με τα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας. Συνεπώς, η παρούσα γνώμη περιλαμβάνει τις προτεινόμενες τροποποιήσεις αυτών των κανονισμών για τη δημιουργία, τη βελτίωση ή την τελειοποίηση των αναγκαίων δεσμών με τα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας και τη συμπερίληψη των αναγκαίων μεταβατικών διατάξεων. Προφανώς, αυτές οι τροποποιήσεις αφορούν μόνο το υποχρεωτικό μέρος των δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας, καθώς ο δεσμός με το μη υποχρεωτικό μέρος αυτών των δεδομένων θα δημιουργηθεί στα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης που θα εκδώσει ο Οργανισμός.

Γ. Μέτρα συνέχισης της ισχύος και μέτρα μετάβασης

21. Τα μέτρα συνέχισης ισχύος και τα μέτρα μετάβασης είναι αναγκαία για την ομαλή εφαρμογή των νέων κανόνων. Ο σκοπός είναι ο περιορισμός του διοικητικού φόρτου για τον κλάδο και τις αρχές και η επιδίωξη της μη διακοπής των συνεχιζόμενων δραστηριοτήτων.
22. *Συνέχιση ισχύος για κατόχους πιστοποιητικών τύπου:* Όλες οι εκθέσεις JOEB και EASA OEB εξακολουθούν να ισχύουν αυτομάτως ως προς το περιεχόμενο που αντιστοιχεί στα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας όπως απαιτείται ή/και επιτρέπεται από το μέρος 21.

¹⁴ Νέος κανονισμός που βρίσκεται στη διαδικασία θέσπισης από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

¹⁵ Νέος κανονισμός που βρίσκεται στη διαδικασία θέσπισης από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

¹⁶ Συμπεριλαμβάνεται στον κανονισμό (ΕΕ) 1149/2011 που τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2042/2003.

23. *Συνέχιση ισχύος για φορείς εκμετάλλευσης/φορείς εκπαίδευσης:* Εξακολουθούν να ισχύουν οι υφιστάμενοι κύκλοι εκπαιδευτικών μαθημάτων για την απόκτηση ικανότητας τύπου, πιστοποιήσεων προσομοιωτή και ΚΕΕ που έχουν τύχει έγκρισης ή αποδοχής σε εθνικό επίπεδο.

Όταν καθορίζεται ένα δεδομένο επιχειρησιακής καταλληλότητας (νέο, συνεχιζόμενης ισχύος ή ενημερωμένο) για τον τύπο, οι φορείς εκμετάλλευσης/φορείς εκπαίδευσης θα έχουν στη διάθεσή τους τουλάχιστον 2 έτη μετά την έγκριση του δεδομένου επιχειρησιακής καταλληλότητας για την προσαρμογή των αντίστοιχων κύκλων εκπαιδευτικών μαθημάτων στο υποχρεωτικό μέρος των στοιχείων του δεδομένου επιχειρησιακής καταλληλότητας. Στην περίπτωση εκπόνησης ενός νέου κύκλου εκπαιδευτικών μαθημάτων¹⁷, θα είναι υποχρεωτική η χρήση δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας, όταν είναι διαθέσιμα. Αν δεν είναι διαθέσιμα, ο κύκλος εκπαιδευτικών μαθημάτων θα πρέπει να εκπονηθεί με τη χρήση των κανόνων του μέρους FCL, του μέρους OPS ή του μέρους 66 αντίστοιχα.

Η μέγιστη περίοδος για την προσαρμογή του ΚΕΕ σε αυστηρότερες διατάξεις ΒΚΕΕ είναι 90 ημέρες· αυτή είναι η τυπική προθεσμία που ισχύει ήδη για τους υπάρχοντες κανόνες. Εάν δεν υπάρχει ΒΚΕΕ εγκεκριμένος από τον EASA, ο ΚΕΕ (νέος ή τροποποιημένος) μπορεί να εξακολουθήσει να βασίζεται στον ΒΚΕΕ όπως αυτός έγινε αποδεκτός από την αρμόδια αρχή του φορέα εκμετάλλευσης.

Οι υπάρχουσες πιστοποιήσεις προσομοιωτών δεν επηρεάζονται από την κατάρτιση δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας.

24. *Ενημέρωση για κατόχους πιστοποιητικών τύπου:* Η ενημέρωση είναι η διαδικασία κατάρτισης εγκεκριμένων δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας για τύπο αεροσκάφους που έχει ήδη πιστοποιηθεί. Η διαδικασία ενημέρωσης είναι μια διαδικασία περιορισμένης έκτασης συγκριτικά με την αρχική έγκριση δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας για ένα νέο τύπο.

Η αίτηση για τη διαδικασία ενημέρωσης είναι υποχρεωτική για μοντέλα αεροσκάφους που εξακολουθούν να παράγονται και να παρέχονται σε φορείς εκμετάλλευσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης¹⁸. Η προθεσμία για τη λήψη της έγκρισης είναι εντός διετίας από την τροποποίηση του μέρους 21. Δεν απαιτείται η διαδικασία ενημέρωσης για το στοιχειώδες πρόγραμμα συντήρησης που πιστοποιεί την εκπαίδευση ικανότητας τύπου του προσωπικού και τα δεδομένα πηγής επικύρωσης αεροσκάφους για τη στήριξη της αντικειμενικής πιστοποίησης προσομοιωτών, αλλά μπορεί να πραγματοποιηθεί σε εθελούσια βάση. Όταν αρχίζει ξανά η παραγωγή ενός μοντέλου έπειτα από μια περίοδο αδράνειας, τα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας εγκρίνονται πριν την έναρξη της εκμετάλλευσης του νέου αεροσκάφους από φορέα εκμετάλλευσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η διαδικασία ενημέρωσης είναι εθελούσια για άλλα μοντέλα τα οποία δεν παράγονται πλέον και για τα μη απαιτούμενα στοιχεία.

25. *Συνεχιζόμενες πιστοποιήσεις:* Οι τύποι, οι παραλλαγές ή τα συμπληρωματικά πιστοποιητικά τύπου αεροσκάφους, για τα οποία κατά την ημερομηνία τροποποίησης του μέρους 21 βρίσκεται σε εξέλιξη πιστοποίηση, δεν μπορούν να επωφεληθούν από τη συνέχιση ισχύος λόγω έλλειψης επίσημου εγγράφου/πιστοποιητικού του οποίου η ισχύς θα συνεχιστεί. Συνεπώς, οι σχετικοί αιτούντες θα πρέπει αν επεκτείνουν την αίτησή τους για χορήγηση πιστοποιητικού τύπου προς τον EASA για τη συμπερίληψη δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας. Ωστόσο, εάν ο αιτών έχει ήδη υποβάλλει αίτηση για αξιολόγηση ΟΕΒ, οι εργασίες που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί στο πλαίσιο της διαδικασίας ΟΕΒ κατά τη μετάβαση στη διαδικασία δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας θα γίνουν αποδεκτές χωρίς περαιτέρω έλεγχο. Ο αιτών συνεχιζόμενη πιστοποίηση τύπου μπορεί να αποφασίσει την επέκταση της αίτησής του ώστε να συμπεριλάβει τα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας αμέσως μετά την έναρξη ισχύος του τροποποιημένου κανονισμού. Σε

¹⁷ Νέου για τον φορέα εκμετάλλευσης/φορέα εκπαίδευσης.

¹⁸ Αυτό σημαίνει ότι όταν έχει σταματήσει η παραγωγή και αρχίζει ξανά μεταγενέστερα, τότε απαιτείται δεδομένο επιχειρησιακής καταλληλότητας.

κάθε περίπτωση, η έγκριση δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας πρέπει να ληφθεί εντός διετίας από τη θέση σε εφαρμογή του νέου κανόνα ή πριν από την εκμετάλλευση του αεροσκάφους από φορέα εκμετάλλευσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εάν αυτή πραγματοποιηθεί μεταγενέστερα της διετούς περιόδου.

26. *Εγκρίσεις φορέων σχεδιασμού (DOA)*: Όταν ένα πιστοποιητικό τύπου περιλαμβάνει δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας είτε μέσω συνέχισης ισχύος είτε μέσω ενημέρωσης, ο κάτοχος του πιστοποιητικού καταλληλότητας λαμβάνει έγκριση επέκτασης του πεδίου εφαρμογής της έγκρισης φορέα σχεδιασμού του ή εναλλακτικών διαδικασιών έγκρισης φορέα σχεδιασμού για να συμπεριληφθούν πτυχές επιχειρησιακής καταλληλότητας εντός διετίας από την εφαρμογή του κανόνα.

Οι νέοι αιτούντες χορήγηση πιστοποιητικού τύπου που πρέπει να συμπεριλάβουν δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας στην αίτησή τους λαμβάνουν επέκταση του πεδίου εφαρμογής της έγκρισης φορέα σχεδιασμού τους ή των εναλλακτικών διαδικασιών της έγκρισης φορέα σχεδιασμού πριν από την έγκριση των δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας.

27. *Μετάβαση για αλλαγές και συμπληρωματικά πιστοποιητικά τύπου*. Όπως προαναφέρθηκε, η εφαρμογή αυτής της απαίτησης για αξιολόγηση των επιπτώσεων όλων των αλλαγών σχεδιασμού τύπου στα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας αναβάλλεται για μια επιπλέον τριετία από την έναρξη ισχύος του κανονισμού τροποποίησης. Κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου θα είναι δυνατή η αίτηση για χορήγηση έγκρισης αλλαγών σε δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας σε εθελούσια βάση.

IV. Αξιολόγηση των κανονιστικών επιπτώσεων

28. Σκοπός αυτής της αξιολόγησης των κανονιστικών επιπτώσεων είναι η ανάλυση των σημαντικότερων επιπτώσεων που αναμένονται ως αποτέλεσμα του κανόνα, όπως προτείνεται στην παρούσα γνώμη και συνοψίζεται στην ενότητα III ανωτέρω.

Επηρεαζόμενοι τομείς

29. Οι τομείς της κοινότητας πολιτικής αεροπορίας εντός του πεδίου αρμοδιοτήτων του Οργανισμού, οι οποίοι θα επηρεαστούν είναι:
- α. Εξειδικευμένο προσωπικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης: χειριστές, πλήρωμα θαλάμου επιβατών και προσωπικό πιστοποίησης συντήρησης.
 - β. Κάτοχοι και αιτούντες χορήγηση πιστοποιητικού τύπου αεροσκάφους (εντός και εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης).
 - γ. Αιτούντες χορήγηση συμπληρωματικού πιστοποιητικού τύπου (εντός και εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης).
 - δ. Φορείς εκμετάλλευσης και ιδιοκτήτες αεροσκαφών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
 - ε. Φορείς εκπαίδευσης (εντός και εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης).
 - στ. Κατασκευαστές και φορείς εκμετάλλευσης προσομοιωτών (εντός και εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης).
 - ζ. Εγκεκριμένοι φορείς συντήρησης (εντός και εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης).
 - η. Αρμόδιες αρχές (EASA και εθνικές αεροπορικές αρχές).

Επιπτώσεις

Επίπτωση στην ασφάλεια

30. Την τελευταία δεκαετία έχει σημειωθεί ένας αριθμός περιστατικών και ατυχημάτων όπου οι ελλείψεις στην εκπαίδευση του πληρώματος ή του ΒΚΕΕ εντοπίστηκαν ως αιτιατός ή συμβάλλον παράγοντας. Συνεπώς, οι αντίστοιχες εθνικές επιτροπές διερεύνησης ατυχήματος κατέθεσαν συστάσεις στον Οργανισμό για βελτίωση των κανόνων σχετικά με την εκπαίδευση και τον ΒΚΕΕ. Γεφυρώνοντας το χάσμα μεταξύ των διαδικασιών πιστοποίησης, λειτουργίας και συντήρησης, η έννοια των δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας αναμένεται να συμβάλει στην υλοποίηση αυτών των συστάσεων για την ασφάλεια.

31. Παρακάτω αναφέρονται οι σημαντικότερες και πιο πρόσφατες συστάσεις για την ασφάλεια.
- α. 1η Ιουνίου 2009, πτήση 447 της Air France, A330, Ατλαντικός Ωκεανός*
- Σύσταση: Το Γραφείο Ερευνών και Αναλύσεων συνιστά στον EASA να επανεξετάσει το περιεχόμενο των προγραμμάτων ελέγχων και εκπαίδευσης και να καταστήσει υποχρεωτική ιδίως την κατάρτιση ειδικών και τακτικών εξετάσεων για τον χειρωνακτικό χειρισμό αεροσκάφους κατά προσέγγιση με απώλεια στήριξης και επαναφορά, ακόμη και μεγάλο απόλυτο ύψος.
- β. 25η Φεβρουαρίου 2009, πτήση 1951 της Turkish Airlines, B737, Αεροδρόμιο Schiphol του Άμστερνταμ*
- Σύσταση: Η Γενική Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας, ο ΔΟΠΑ, η FAA και ο EASA θα πρέπει να αλλάξουν τους κανονισμούς τους κατά τρόπο ώστε οι αεροπορικές εταιρείες και οι φορείς πτητικής εκπαίδευσης να μεριμνήσουν για τη συμπερίληψη στα αντίστοιχα προγράμματά τους περιοδικής εκπαίδευσης την εξάσκηση σε περιπτώσεις απώλειας στήριξης κατά την προσέγγιση.
- γ. 27η Νοεμβρίου 2008, XL Airways, A320, Perpignan*
- Σύσταση: Το Γραφείο Ερευνών και Αναλύσεων συνιστά ο EASA, σε συνεργασία με τους κατασκευαστές, να βελτιώσει τις εκπαιδευτικές ασκήσεις και τεχνικές σχετικά με την προσέγγιση σε απώλεια στήριξης με στόχο τη διασφάλιση του ελέγχου του αεροπλάνου στον άξονα πρόνευσης.
- δ. 20η Αυγούστου 2008, πτήση 5022 της Spanair, MD-82, Αεροδρόμιο Barajas της Μαδρίτης*
- Σύσταση: Συνιστάται στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφαλείας της Αεροπορίας (EASA) να τροποποιήσει το στοιχείο 30.8 του βασικού καταλόγου ελάχιστου εξοπλισμού (BKEE) για τις σειρές αεροπλάνων Boeing DC-9, MD-80, MD-90 και B-717 ώστε να ληφθεί υπόψη η δυνατότητα μη αποστολής αεροπλάνου με βλάβη που αφορά τη θέρμανση ανιχνευτήρα προέκτασης αεροδυναμικού στροβίλου (RAT) στο έδαφος, και αν το αεροσκάφος αποσταλεί, να συμπεριληφθεί σαφής αναφορά στις οδηγίες συντήρησης (M) και λειτουργίας (O). Επίσης συνιστάται η τροποποίηση άλλων στοιχείων του βασικού καταλόγου ελάχιστου εξοπλισμού (BKEE) που συνδέονται πιθανώς με την εν λόγω βλάβη.
- Σύσταση: Συνιστάται στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφαλείας της Αεροπορίας (EASA) η κατάρτιση απαιτήσεων για προσομοιωτές πτήσης ώστε να μπορεί η εκπαίδευση σε προσομοιωτή να καλύπτει σταθερές απώλειες στήριξης κατά την απογείωση που αναπαραγάγουν καταστάσεις που θα μπορούσαν να υπερβούν τα όρια φακέλου πτήσης.
- ε. 9η Ιουλίου 2006, πτήση 778 της S7 Airlines, A310, Αεροδρόμιο του Irkutsk*
- Σύσταση: Συνιστάται στον EASA και σε άλλες αρχές πιστοποίησης καθώς και στους κατασκευαστές μεγάλων μεταφορικών αεροσκαφών η εξέταση των ζητημάτων ανθρώπινου παράγοντα που συνδέονται με τις συνθήκες αποστολής και τις επιχειρησιακές διαδικασίες σε περίπτωση που ένας αναστροφέας ώσης τεθεί εκτός λειτουργίας, ώστε να αποφεύγεται η αθέλητη εφαρμογή εμπρόσθιας ώσης.
- στ. 21η Σεπτεμβρίου 2005, Robinson R22 F-GRIB*
- Σύσταση: Συνιστάται στον EASA να καταστήσει υποχρεωτική για τους χειριστές την παρακολούθηση εκπαίδευσης στα συγκεκριμένα χαρακτηριστικά του R22 Mariner όταν διαθέτει σύστημα προσγείωσης με πλωτήρα.
32. Η ανάγκη για γεφύρωση του χάσματος μεταξύ των διαδικασιών πιστοποίησης, λειτουργίας και συντήρησης προέκυψε επίσης από τις ακόλουθες μελέτες σε Ευρώπη και ΗΠΑ:
- α. «Commercial Airplane Certification Process Study, An Evaluation of Selected Aircraft Certification, Operations, and Maintenance Process, FAA, Mars 2002.» (Μελέτη διαδικασίας πιστοποίησης εμπορικών αεροπλάνων, αξιολόγηση της διαδικασίας πιστοποίησης, λειτουργίας και συντήρησης επιλεγμένων αεροσκαφών, FAA, Μάρτιος 2002).* Τα πορίσματα και οι παρατηρήσεις της μελέτης που διενέργησε η FAA το

2001 αφορούν ζητήματα διασύνδεσης μεταξύ των διαδικασιών πιστοποίησης, συντήρησης και λειτουργίας.

- β. «Federal Aviation Administration Human Factors Team Report on the Interfaces Between Flightcrews and Modern Flight Deck Systems (Έκθεση της ομάδας ανθρώπινου παράγοντα της Ομοσπονδιακής Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας για τις διασυνδέσεις μεταξύ ιπτάμενων πληρωμάτων και σύγχρονων συστημάτων θαλάμου διακυβέρνησης, 18 Ιουνίου 1996)¹⁹ Στην έκθεση της ομάδας ανθρώπινου παράγοντα της FAA του 1996 είχαν επίσης εντοπιστεί ζητήματα με τη διαδικασία συμπληρωματικού πιστοποιητικού τύπου (π.χ. τα ιπτάμενα πληρώματα δεν γνωρίζουν απαραίτητα τη φιλοσοφία του σχεδιασμού του θαλάμου διακυβέρνησης ή των χρησιμοποιούμενων επιχειρησιακών παραδοχών).
- γ. Το έγγραφο «Commercial Aviation Safety Team (CAST) on Loss of Control Joint Safety Implementation Team Report» [Έκθεση της ομάδας κοινής υλοποίησης ασφάλειας για την απώλεια ελέγχου της Ομάδας για την Ασφάλεια των Εμπορικών Πτήσεων (CAST)] της 15ης Φεβρουαρίου 2003²⁰ περιλαμβάνει σύσταση για την ασφάλεια σύμφωνα με την οποία θα πρέπει να καταρτιστούν αξιόπιστες διαδικασίες που διασφαλίζουν ότι το ιπτάμενο προσωπικό και το προσωπικό συντήρησης γνωρίζουν και ενσωματώνουν βασικές επιχειρησιακές πληροφορίες έγκαιρα.
33. Με τη θέσπιση κανόνων σχετικών με την εκπαίδευση τύπου για το προσωπικό και με τον ΒΚΕΕ υπό τη μορφή δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας που αποτελούν τις ελάχιστες υποχρεωτικές απαιτήσεις για όλους του φορείς εκμετάλλευσης και τους φορείς εκπαίδευσης, καθώς και με την υποστήριξη δραστηριοτήτων τυποποίησης, αναμένεται ότι όλοι οι κύκλοι εκπαιδευτικών μαθημάτων και ο ΚΕΕ θα εγκρίνονται με βάση το ίδιο πρότυπο.
34. Οι ευθύνες θα καθορίζονται σαφέστερα και δεν υπάρχουν κενά στις ευθύνες που σχετίζονται με τα στοιχειώδη προγράμματα για την απόκτηση ικανότητας τύπου και το ΒΚΕΕ:
- α. Την ευθύνη για την κατάρτιση των αρχικών δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας με όλα τα αναγκαία στοιχεία θα φέρει ο κάτοχος του πιστοποιητικού τύπου του αεροσκάφους. Ο Οργανισμός θεωρεί ότι ο κάτοχος του πιστοποιητικού τύπου είναι ο καταλληλότερος για την προετοιμασία των στοιχείων αυτών, καθώς διαθέτει όλες τις αναγκαίες σχετικές πληροφορίες που είναι διαθέσιμες από τις δραστηριότητες σχεδιασμού και αξιοπλοΐας. Για παράδειγμα, για την κατάρτιση ενός ασφαλούς ΒΚΕΕ χρειάζονται γνώσεις σχετικά με την ανάλυση ασφάλειας συστημάτων του αεροσκάφους. Ως εκ τούτου, η επιβεβαίωση της ευθύνης του κατόχου του πιστοποιητικού τύπου για τα στοιχεία των δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας αναμένεται επίσης να επιδράσει θετικά στην ασφάλεια.
- β. Παράλληλα, αν καταστεί ο Οργανισμός υπεύθυνος για την έγκριση των στοιχειωδών προγραμμάτων και του ΒΚΕΕ θα είναι δυνατή η χρήση των εξειδικευμένων γνώσεων που χρησιμοποιήθηκαν ήδη για την έγκριση αξιοπλοΐας του σχεδιασμού.
- γ. Θα υπάρξει μια προορατική προσέγγιση στις πτυχές ασφάλειας της εκπαίδευσης τύπου και ΒΚΕΕ μέσω της εισαγωγής της έννοιας της «διαρκούς επιχειρησιακής καταλληλότητας»: Ο αρχικός υπεύθυνος κατάρτισης των δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας θα έχει την ευθύνη για τη διαρκή ισχύ του (των) εγκεκριμένου(-ων) στοιχείου(-ων) δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας. Θα καταστεί σαφές ότι αυτός ο υπεύθυνος φορέας παρακολουθεί την πείρα χρησιμοποιώντας τα εγκεκριμένα στοιχεία και θα πρέπει να αντιδρά σε περίπτωση συμβάντων ασφάλειας. Στη χειρότερη περίπτωση, όταν υπάρχουν άμεσες ανησυχίες για την ασφάλεια, ο Οργανισμός μπορεί να εκδίδει οδηγίες αξιοπλοΐας για την αποκατάσταση των ελλείψεων σε δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας που πρέπει να εφαρμόζονται σε επίπεδο φορέα εκμετάλλευσης. Τέλος, ο κανόνας θα επιβάλει επίσης σε τρίτους που προβαίνουν σε αλλαγές σχεδιασμού (συμπληρωματικό πιστοποιητικό τύπου — STC) την ανάγκη να λαμβάνουν υπόψη τις επιπτώσεις των αλλαγών σχεδιασμού στα δεδομένα

¹⁹ https://www.faa.gov/aircraft/air_cert/design_approvals/csta/publications/media/flightcrews_flightdeck.pdf.

²⁰ http://www.cast-safety.org/pdf/jsit_loss%20-control.pdf.

επιχειρησιακής καταλληλότητας και, εφόσον απαιτείται, να προτείνουν τροποποιήσεις στα στοιχεία δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας.

35. Εν γένει, τα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας θα εξασφαλίσουν ένα ομοιόμορφο υψηλό επίπεδο για την εκπαίδευση των πληρωμάτων και το ΒΚΕΕ και θα αποσαφηνίσουν τις ευθύνες για αυτές τις διαδικασίες. Αυτό αναμένεται να επιφέρει σημαντικά οφέλη για την ασφάλεια και να συμβάλει σε ένα ομοιόμορφο υψηλό επίπεδο ασφάλειας.

Οικονομική επίπτωση στον κλάδο

Η εισαγωγή των δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας αναμένεται να δημιουργήσει πρόσθετες δαπάνες για τους κατόχους και τους αιτούντες χορήγηση πιστοποιητικού τύπου και συμπληρωματικού πιστοποιητικού τύπου. Αυτές οι δαπάνες μπορούν να μετακυλιθούν μερικώς ή πλήρως στους πελάτες τους μέσω της τιμής των προϊόντων ή των δεδομένων τους.

Ωστόσο, αυτό δεν θα επηρεάσει τις συνολικές δαπάνες για τον κλάδο. Οι δαπάνες για τους κατόχους/αιτούντες χορήγηση πιστοποιητικού τύπου και συμπληρωματικού πιστοποιητικού τύπου μπορούν να χωριστούν σε τρία μέρη:

- στις δαπάνες για την κατάρτιση και την πιστοποίηση των δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας·
- στις δαπάνες για την επικαιροποίηση των δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας· και
- στις δαπάνες για την επέκταση των εγκρίσεων φορέα σχεδιασμού (DOA) που κατέχουν.

Οι δαπάνες για την κατάρτιση και δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας και την πιστοποίηση μπορούν με τη σειρά τους να διαιρεθούν στις δαπάνες για νέες αιτήσεις και στις δαπάνες για την υποχρεωτική διαδικασία ενημέρωσης. Για κάθε δαπάνη πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι η υπάρχουσα εθελούσια διαδικασία ΟΕΒ ήδη εφαρμόζεται επί του παρόντος από τους κατόχους συμπληρωματικού πιστοποιητικού τύπου και τους κατόχους πιστοποιητικού τύπου που επηρεάζονται περισσότερο. Συνεπώς η ανάλυση των επιπτώσεων των δαπανών χρειάζεται να εστιάσει στις πρόσθετες δαπάνες που δημιουργεί η πρόταση δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας στην παρούσα γνώμη συγκριτικά με την υπάρχουσα διαδικασία ΟΕΒ.

36. Περιορισμένες επιδράσεις των δαπανών αναμένονται για τους χρήστες των δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας (λ.χ. φορείς εκμετάλλευσης και φορείς εκπαίδευσης). Αντί της χρήσης δεδομένων από τις εκθέσεις ΟΕΒ, άλλες πηγές ή αυτοδημιουργούμενα δεδομένα, θα χρησιμοποιούν δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας. Πράγματι, η διαθεσιμότητα δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας μπορεί να έχει θετική οικονομική επίπτωση για αυτούς. Για την εκπόνηση νέων κύκλων εκπαιδευτικών μαθημάτων και ΚΕΕ μπορούν να χρησιμοποιούν ως βάση τα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας, μειώνοντας έτσι τις σχετικές δαπάνες. Θα υπάρξουν πρόσθετες δαπάνες για την τροποποίηση των υφιστάμενων κύκλων εκπαιδευτικών μαθημάτων και ΚΕΕ ώστε να συμμορφώνονται προς τα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας. Ωστόσο, η μεταβατική περίοδος για αυτό είναι 4 έτη, συνεπώς αναμένεται ότι αυτή η επικαιροποίηση θα συμπέσει με τον φυσικό κύκλο επικαιροποίησης των δεδομένων.

Προκειμένου να δοθεί μια ένδειξη της τάξης μεγέθους των αναμενόμενων επιπτώσεων των δαπανών, στις ακόλουθες ενότητες παρουσιάζονται με περισσότερη λεπτομέρεια τα στοιχεία μείζονος σημασίας που εντοπίστηκαν παραπάνω.

Δαπάνες κατάρτισης και πιστοποίησης δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας για τις νέες αιτήσεις χορήγησης πιστοποιητικού τύπου

37. *Μεγάλα αεροπλάνα και σύνθετα στροφειόπτερα.* Σύμφωνα με την τρέχουσα πρακτική όλοι οι αιτούντες χορήγηση πιστοποιητικού τύπου του ΕΑΣΑ για μεγάλο αεροπλάνο ή

στροφειόπτερο αιτούνται επίσης σε εθελούσια βάση αξιολόγηση ΟΕΒ. Αυτές οι αξιολογήσεις ΟΕΒ εν γένει²¹ περιλαμβάνουν το πρόγραμμα για την απόκτηση ικανότητας τύπου χειριστή, για την εκπαίδευση πληρώματος θαλάμου επιβατών, τα δεδομένα προσομοιωτή και το ΒΚΕΕ. Συνεπώς, οι πρόσθετες δαπάνες κατά την εισαγωγή της υποχρεωτικής έννοιας των δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας θα περιορίζονται στις δαπάνες για το πρόγραμμα συντήρησης που πιστοποιεί την εκπαίδευση ικανότητας τύπου του προσωπικού και για δεδομένα συγκεκριμένα για τον εκάστοτε τύπο για εκπαίδευση πληρώματος θαλάμου επιβατών, σε μια σειρά περιπτώσεων μεγάλων αεροπλάνων όπου η εκπαίδευση πληρώματος θαλάμου επιβατών δεν αποτελούσε μέρος της αξιολόγησης ΟΕΒ. Τα περισσότερα σύνθετα στροφειόπτερα διαθέτουν μέγιστη διαμόρφωση για λιγότερες από 20 θέσεις επιβατών, συνεπώς δεν απαιτείται πλήρωμα θαλάμου επιβατών και δεν χρειάζεται η κατάρτιση δεδομένων εκπαίδευσης.

38. *Μη σύνθετα στροφειόπτερα.* Σήμερα οι περισσότεροι αιτούντες πιστοποιητικού τύπου ΕΑΣΑ για μη σύνθετο στροφειόπτερο επίσης αιτούνται σε εθελούσια βάση αξιολόγηση ΟΕΒ του προγράμματος για την απόκτηση ικανότητας τύπου χειριστή. Όταν εφαρμόζονται τα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας, πρέπει επιπλέον να υποβληθεί αίτηση για έγκριση του ΒΚΕΕ. Λόγω της περιπλοκότητας των περισσότερων νέων μη σύνθετων στροφειόπτερων, δεν θα είναι πρακτικά εφικτή η δημιουργία ενός γενικού ΒΚΕΕ που θα μπορεί να χρησιμοποιείται για όλα. Εν τούτοις, τα μη σύνθετα ελικόπτερα περιλαμβάνονται σε ικανότητα ομάδας όσον αφορά το προσωπικό πιστοποίησης της συντήρησης και συνεπώς δεν χρειάζεται η εκπόνηση προγράμματος για την απόκτηση ικανότητας τύπου. Τα μη σύνθετα στροφειόπτερα έχουν έως 9 θέσεις επιβατών και δεν χρειάζονται πλήρωμα θαλάμου επιβατών. Συνεπώς, οι πρόσθετες δαπάνες για τις νέες αιτήσεις θα περιοριστούν στις δαπάνες για την κατάρτιση και την πιστοποίηση ενός ΒΚΕΕ.
39. *Άλλα μη σύνθετα αεροσκάφη (μικρά αεροπλάνα, πολύ ελαφρά αεροπλάνα, ελαφρά αθλητικά αεροσκάφη και αερόστατα).* Πλην των μικρών αεροπλάνων υψηλών επιδόσεων, κανένα από τα αεροσκάφη σε αυτήν την κατηγορία δεν υποβάλλεται σήμερα σε αξιολόγηση ΟΕΒ. Για τα μικρά αεροπλάνα υψηλών επιδόσεων η ΟΕΒ περιορίζεται στην εκπαίδευση για την απόκτηση ικανότητας τύπου χειριστή. Όταν εφαρμόζονται δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας, το μόνο επιπλέον στοιχείο που πρέπει να καθοριστεί σε σχέση με την τρέχουσα πρακτική είναι ο ΒΚΕΕ. Για αυτήν την κατηγορία αεροσκαφών ο ΒΚΕΕ μπορεί να βασιστεί σε έναν γενικό ΒΚΕΕ που καταρτίζει ο Οργανισμός. Συνεπώς, από τον αιτούντα χορήγηση πιστοποιητικού τύπου απαιτούνται πολύ λίγα.
40. Καθώς δεν υπάρχουν παραδείγματα κατάρτισης και πιστοποίησης στοιχείων δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας, οι εκτιμήσεις για τις αναμενόμενες δαπάνες θα βασιστούν στην εμπειρία από την εφαρμογή της διαδικασίας ΟΕΒ. Συγκεκριμένοι κατασκευαστές έχουν παράσχει κατ' εκτίμηση δεδομένα σχετικά με την εφαρμογή της διαδικασίας ΟΕΒ, τα οποία χρησιμοποιήθηκαν για την εκτίμηση των δαπανών κατάρτισης των δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας.
41. Οι δαπάνες έγκρισης των δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας από τον Οργανισμό ισούνται με τα τέλη και τα δικαιώματα για τη δραστηριότητα. Σύμφωνα με τον κανονισμό για τα τέλη και τα δικαιώματα²² ο Οργανισμός θα εφαρμόσει ωριαία χρέωση για την έγκριση των δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας.
42. Για την εκτίμηση των δαπανών, εκτιμήθηκε ο αριθμός των εργασιμών ωρών που απαιτούνται για την κατάρτιση και την πιστοποίηση των κύριων στοιχείων δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας για την εκπαίδευση για την απόκτηση ικανότητας τύπου

²¹ Ελάχιστα αεροσκάφη μη δυτικού σχεδιασμού δεν υποβλήθηκαν σε πλήρη αξιολόγηση ΟΕΒ, αλλά σε αυτές τις περιπτώσεις τις αξιολογήσεις διενεργούν οι εθνικές αρχές αεροπορίας. Η επίδραση στις συνολικές δαπάνες για τον κλάδο είναι οριακή.

²² Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 593/2007 της Επιτροπής της 31ης Μαΐου 2007 για τα τέλη και τα δικαιώματα που εισπράττει ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφαλείας της Αεροπορίας (ΕΕ L 140 της 1.6.2007, σ. 3). Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1356/2008 της 23ης Δεκεμβρίου 2008 (ΕΕ L 350 της 30.12.2008, σ. 46).

ιπτάμενου πληρώματος (OSD-FC), για την εκπαίδευση για την απόκτηση ικανότητας τύπου προσωπικού πιστοποίησης συντήρησης (OSD-M), για τα δεδομένα συγκεκριμένου τύπου για το πλήρωμα θαλάμου επιβατών (OSD-CC) και τον βασικό κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (BKEE) (βλ. Πίνακας 1.

Πίνακας 1: Κατάρτιση και πιστοποίηση δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας - εκτίμηση εργασιών ωρών ανά κατηγορία αεροσκάφους για κάθε νέα αίτηση χορήγησης πιστοποιητικού τύπου

Τύπος αεροσκάφους	Εκπαίδευση για την απόκτηση ικανότητας τύπου ιπτάμενου πληρώματος	Εκπαίδευση για την απόκτηση ικανότητας τύπου προσωπικού πιστοποίησης συντήρησης		Δεδομένα συγκεκριμένα για τον εκάστοτε τύπο που αφορούν το πλήρωμα θαλάμου επιβατών		Βασικός κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού	
		Κατάρτιση (ώρες)	Πιστοποίηση (ώρες)	Κατάρτιση (ώρες)	Πιστοποίηση (ώρες)	Κατάρτιση (ώρες)	Πιστοποίηση (ώρες)
Μεγάλα αεροπλάνα ¹		3 200	1 050	2 000	750	—	—
Μικρά σύνθετα αεροπλάνα ²	—	1 200	600	ά/α	ά/α	1 600	900
Σύνθετα στροφιόπτερα	—	1 600	800	ά/α	ά/α	—	—
Μη σύνθετα στροφιόπτερα.	—	ά/α	ά/α	ά/α	ά/α	800	400
Άλλα μη σύνθετα αεροσκάφη	—	ά/α	ά/α	ά/α	ά/α	8	4

Σημειώσεις

¹ Μέγιστο βάρος απογείωσης άνω των 5,7 τόνων

² Μέγιστο βάρος απογείωσης κάτω των 5,7 τόνων, δύο κινητήρες ή ένας στροβιλοκινητήρας ή υψηλές επιδόσεις

—: αυτό το στοιχείο δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας είναι ήδη μέρος των τρεχουσών αξιολογήσεων OEB

Άνευ αντικειμένου (ά/α): Δεν εφαρμόζεται γιατί τυπικά το στοιχείο δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας δεν απαιτείται για αυτές τις κατηγορίες αεροσκαφών

43. Βάσει αυτών των δεδομένων και των εκτιμήσεων για την ωριαία χρέωση για τον κλάδο και τον Οργανισμό, εκτιμώνται και παρατίθενται στον Πίνακα 2 παρακάτω οι δαπάνες κατάρτισης και πιστοποίησης ανά τύπο.
44. Οι συνολικές ετήσιες δαπάνες για την κατάρτιση και την πιστοποίηση δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας για νέους αιτούντες χορήγηση πιστοποιητικού καταλληλότητας προκύπτουν από την πρόσθεση των εκτιμήσεων του αριθμού νέων πιστοποιητικών τύπου που μπορούν να αναμένονται ετησίως. Αυτές οι εκτιμήσεις βασίζονται σε μέσους όρους από το παρελθόν. Δεν περιλαμβάνονται οι δαπάνες στοιχείων έγκρισης δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας που προστίθενται κατόπιν αιτήματος του αιτούντα χορήγηση πιστοποιητικού τύπου. Οι συνολικές ετήσιες δαπάνες συμπεριλαμβανομένων των δαπανών κατάρτισης και έγκρισης για τον κλάδο εκτιμώνται, συνεπώς, σε περίπου 2,6 εκατ. ευρώ.

Πίνακας 2: Εκτίμηση κόστους κατάρτισης δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας και πιστοποίησης για νέες αιτήσεις χορήγησης πιστοποιητικού τύπου

Κατηγορία αεροσκάφους	Αριθ. πιστοποιητικών τύπου ετησίως	Δαπάνες ανά πιστοποιητικό τύπου (€)	Ετήσιες δαπάνες (€)
Μεγάλα αεροπλάνα	1,5	952 000	1 428 000
Μικρά σύνθετα αεροπλάνα	1	640 000	640 000
Σύνθετα στροφιόπτερα	1	352 000	352 000
Μη σύνθετα στροφιόπτερα	1	176 000	176 000
Άλλα μη σύνθετα αεροσκάφη	14	1 760	24 640
Σύνολο			2 620 640

Δαπάνες κατάρτισης δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας και πιστοποίησης για τη διαδικασία ενημέρωσης

45. *Σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα και στροφιόπτερα.* Η διαδικασία ενημέρωσης απαιτείται για μοντέλα αεροσκαφών που εξακολουθούν να παράγονται και θα περιοριστούν στην εκπαίδευση για την απόκτηση ικανότητας τύπου ιπτάμενου πληρώματος, στα δεδομένα συγκεκριμένα για τον εκάστοτε τύπο που αφορούν το πλήρωμα θαλάμου επιβατών και τον ΒΚΕΕ. Οι δαπάνες για την κατάρτιση είναι ελάχιστες καθώς η βάση για τη διαδικασία ενημέρωσης μπορεί να είναι ένας κύκλος μαθημάτων εκπαίδευσης εγκεκριμένος για έναν συγκεκριμένο φορέα εκμετάλλευσης και έναν ΒΚΕΕ που έχουν εγκριθεί από εθνική αρχή αεροπορίας. Ο κάτοχος πιστοποιητικού τύπου χρειάζεται μόνο να παραπέμψει τον Οργανισμό σε ένα από αυτά τα εγκεκριμένα στοιχεία. Η προσπάθεια του Οργανισμού εκτιμάται σε 28 ανθρωποώρες ανά τύπο για κάθε στοιχείο. Οκτώ ώρες καταναλώνονται από την πλευρά του κλάδου. Συνολικά, εκτιμάται ότι οι συνολικές δαπάνες για κάθε πιστοποίηση ενημέρωσης θα ανέλθουν σε 7 500 ευρώ. Εκτιμάται ότι η διαδικασία ενημέρωσης θα ολοκληρωθεί εντός διετίας.
46. Βάσει των εκτιμήσεων του Οργανισμού για τον αριθμό των πιστοποιήσεων ενημέρωσης, ο Πίνακας 3 παρακάτω παρουσιάζει μια εκτίμηση των συνολικών δαπανών ύψους περίπου 700.000 ευρώ.
47. *Μη σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα και αερόστατα.* Η διαδικασία ενημέρωσης απαιτείται για τα μοντέλα αεροσκαφών που εξακολουθούν να παράγονται. Ωστόσο, το μόνο στοιχείο που ισχύει είναι ο ΒΚΕΕ. Για αυτές τις κατηγορίες αεροσκαφών ο Οργανισμός θα εκδώσει ένα γενικό ΒΚΕΕ ο οποίος θα μπορεί να χρησιμοποιείται ως έχει με πιθανά πρόσθετα στοιχεία σε εθελούσια βάση. Συνεπώς, οι δαπάνες για την κατάρτιση καθώς και για την έγκριση είναι αμελητέες.

Πίνακας 3: Εκτίμηση δαπανών για πιστοποιήσεις ενημέρωσης δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας (μη επαναλαμβανόμενες δαπάνες)²³

Κατηγορία αεροσκάφους	Κόστος μονάδας πιστοποίησης ενημέρωσης (€)	Εκπαίδευση για την απόκτηση ικανότητας τύπου ιπτάμενου πληρώματος		Δεδομένα συγκεκριμένα για τον εκάστοτε τύπο που αφορούν το πλήρωμα θαλάμου επιβατών		Βασικός κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού		Συνολικές δαπάνες (€)
		Αριθ. πιστοποιήσεων ενημέρωσης	Συνολικές δαπάνες ενημέρωσης εκπαίδευσης για την απόκτηση ικανότητας τύπου ιπτάμενου πληρώματος (€)	Αριθ. πιστοποιήσεων ενημέρωσης	Συνολικές δαπάνες ενημέρωσης δεδομένων συγκεκριμένων για τον εκάστοτε τύπο που αφορούν το πλήρωμα θαλάμου επιβατών (€)	Αριθ. πιστοποιητικών ενημέρωσης	Συνολικές δαπάνες ενημέρωσης ΒΚΕΕ (€)	
Μεγάλα και μικρά σύνθετα αεροπλάνα Στροφιόπτερα	7 520	38	285 760	11	82 720	29	218 080	586 560
Σύνολο			360 960	ά/α	82 720	10	293 280	736 960

Δαπάνες κατάρτισης δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας και πιστοποίησης για κατόχους/αιτούντες χορήγηση συμπληρωματικού πιστοποιητικού τύπου

48. Δεν υφίσταται υποχρεωτική διαδικασία ενημέρωσης για τα υπάρχοντα συμπληρωματικά πιστοποιητικά τύπου, συνεπώς οι κάτοχοί τους δεν επηρεάζονται. Όσοι σχεδιάζουν νέα συμπληρωματικά πιστοποιητικά τύπου μπορεί να επηρεαστούν μετά την πρόσθετη τριετή μεταβατική περίοδο εάν το συμπληρωματικό πιστοποιητικό τύπου έχει αντίκτυπο σε υπάρχοντα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας.
49. Όλοι οι νέοι αιτούντες χορήγηση συμπληρωματικού πιστοποιητικού καταλληλότητας πρέπει να αξιολογήσουν τις πιθανές επιδράσεις του εν λόγω πιστοποιητικού στα στοιχεία δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας. Μόνο εάν υπάρχει επίδραση, τότε πρέπει να καταρτίσουν τα αναγκαία συμπληρώματα για τα εγκεκριμένα στοιχεία των δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας ως μέρος του συμπληρωματικού πιστοποιητικού τύπου. Οι δαπάνες θα αντιστοιχούν στο κόστος κατάρτισης των συμπληρωμάτων των δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας, της διαρκούς ισχύος των στοιχείων αυτών και στα τέλη και τα δικαιώματα για την έγκριση από την πλευρά του Οργανισμού. Όλες αυτές οι δαπάνες θα είναι ένα κατ' αναλογία μέρος των δαπανών που συνδέονται με τα αρχικά δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας και θα είναι ανάλογες της έκτασης του συμπληρωματικού πιστοποιητικού τύπου και της επίδρασής του στην εκπαίδευση και τον ΒΚΕΕ. Όπως προαναφέρθηκε, η απαίτηση για την αξιολόγηση των επιπτώσεων όλων των αλλαγών και του συμπληρωματικού πιστοποιητικού τύπου στα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας αναβάλλεται για μια τριετία ούτως ώστε να επιτραπεί η περαιτέρω κατάρτιση αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης και υλικού καθοδήγησης. Ο χρόνος αυτός θα επιτρέψει επίσης την αξιολόγηση των επιπτώσεων αυτής της απαίτησης. Ωστόσο, με βάση υπολογισμούς ενός κατασκευαστή, μόνο το 5% του συνόλου των αλλαγών θα έχει επιπτώσεις στα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας, συνεπώς οι πρόσθετες δαπάνες θα είναι σχετικά περιορισμένες.

Δαπάνες για τη διατήρηση της ισχύος των στοιχείων των δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας

50. Ο κάτοχος πιστοποιητικού τύπου θα κληθεί να διερευνά και να παρακολουθεί περιστατικά εάν αυτά προκαλούνται από πιθανές ατέλειες στα στοιχεία δεδομένων επιχειρησιακής

²³ Αυτός ο πίνακας δεν περιλαμβάνει μη σύνθετα αεροπλάνα, επειδή η διαδικασία ενημέρωσης για αυτά τα αεροσκάφη θα αποτελείται μόνο από την επιβεβαίωση της εφαρμογής του γενικού ΒΚΕΕ που θα καταρτίσει ο Οργανισμός.

καταλληλότητας. Σήμερα οι κάτοχοι πιστοποιητικού τύπου έχουν την ίδια ευθύνη έναντι περιστατικών που προκαλούνται από ατέλειες σχεδιασμού. Πριν από την ανάλυση ενός περιστατικού είναι δύσκολο να εντοπιστεί η βασική αιτία, συνεπώς το υπάρχον σύστημα αναφοράς περιστατικών μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τον εντοπισμό των περιστατικών που συνδέονται με δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας. Όταν από την πρώτη ανάλυση προκύπτει ότι η βασική αιτία σχετίζεται με δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας, τότε οι δαπάνες για περαιτέρω ανάλυση και ανάπτυξη βελτιώσεων μπορούν να αποδοθούν στις δαπάνες διαρκούς ισχύος των δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας. Βάσει της εμπειρίας από τη διαδικασία ΟΕΒ, ο Οργανισμός αναμένει ότι ο αριθμός των περιπτώσεων περιστατικών που συνδέονται με δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας θα είναι σχετικά περιορισμένος. Συνεπώς, οι πρόσθετες δαπάνες εκτιμώνται ως εξής:

Πίνακας 4: Εκτίμηση δαπανών για τη διαρκή ισχύ των δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας²⁴

Τύπος αεροσκάφους	Ώρες ανά κάτοχο πιστοποιητικού τύπου (Α)	Ωρομίσθιο (€) (Β)	Αριθ. κατόχων πιστοποιητικού τύπου (Γ)	Συνολικές δαπάνες (€) (Α x Β x Γ)
Μεγάλα αεροπλάνα	800	100	15	1 200 000
Μικρά σύνθετα αεροπλάνα	400	100	9	360 000
Σύνθετα στροφιόπτερα	600	100	6	360 000
Μη σύνθετα στροφιόπτερα	200	100	6	120 000
Άλλα μη σύνθετα αεροσκάφη	0	100	0	0
Σύνολο			36	2 040 000

Δαπάνες επέκτασης έγκρισης φορέα σχεδιασμού για τη συμπερίληψη δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας

51. Ο κάτοχος πιστοποιητικού τύπου με νέα ή ενημερωμένα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας θα πρέπει να επεκτείνει το πεδίο εφαρμογής της έγκρισης φορέα σχεδιασμού που κατέχει ώστε να συμπεριλάβει δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας. Αυτό ισχύει για φορείς που κατέχουν έγκριση φορέα σχεδιασμού με παλαιότερα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας συνεχιζόμενης ισχύος ή για φορείς που πρέπει να πραγματοποιήσουν διαδικασία ενημέρωσης και για φορείς που αιτούνται χορήγηση νέου πιστοποιητικού τύπου. Αυτό σημαίνει ότι ισχύει για περίπου 40 φορείς. Είναι δύσκολη η εκτίμηση των πρόσθετων δαπανών για την απόκτηση έγκρισης επέκτασης έγκρισης φορέα σχεδιασμού καθώς εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από το επίπεδο της προηγούμενης συμμετοχής σε δραστηριότητες ΟΕΒ. Οι περισσότεροι φορείς που σχεδιάζουν μεγάλα αεροσκάφη διαθέτουν ήδη διαδικασίες για τα περισσότερα στοιχεία δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας. Οι εν λόγω φορείς αρκεί να συμπεριλάβουν αυτές τις δραστηριότητες στη δομή της έγκρισης φορέα σχεδιασμού. Οι σχεδιαστές μη σύνθετων αεροσκαφών μπορεί να μην διαθέτουν εμπειρία σχετική με τη διαδικασία ΟΕΒ αλλά η επέκταση της έγκρισης φορέα σχεδιασμού που κατέχουν χρειάζεται μόνο να συμπεριλάβει το ΒΚΕΕ, καθώς είναι γνωστό ότι ο Οργανισμός θα δημιουργήσει γενικούς ΒΚΕΕ που μπορούν να χρησιμοποιούνται από τους εν λόγω φορείς. Συνεπώς, για αυτούς τους φορείς η προσπάθεια θα είναι ελάχιστη.

²⁴ Οι εκτιμήσεις των ετήσιων ωρών που σχετίζονται με τα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας βασίζονται στη συντηρητική εκτίμηση των 1 500 περιστατικών ετησίως ανά κάτοχο πιστοποιητικού τύπου για μεγάλα αεροπλάνα, εκ των οποίων το 5 % σχετίζεται με δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας. Κατά μέσο όρο εκτιμώνται 10-11 ώρες εργασίες για κάθε περιστατικό με ενδεχόμενες μη ασφαλείς συνθήκες.

Τέλος, τα τέλη και τα δικαιώματα για τις επεκτάσεις των εγκρίσεων φορέα σχεδιασμού θα καλυφθούν από το υπάρχον τέλος εποπτείας έγκρισης φορέα σχεδιασμού και δεν θα επιβληθούν πρόσθετα τέλη και δικαιώματα.

Συνολικές δαπάνες για τον κλάδο

52. Οι συνολικές δαπάνες για τον κλάδο μπορούν να χωριστούν σε μια εφάπαξ δαπάνη για την ενημέρωση και σε μία μέση ετήσια δαπάνη για τα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας συνεχιζόμενης ισχύος, τα ενημερωμένα και τα νέα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας. Οι εφάπαξ δαπάνες ενημέρωσης εκτιμώνται σε περίπου 740 000 ευρώ (βλ. Πίνακας 3).

Οι επαναλαμβανόμενες μέσες ετήσιες δαπάνες είναι της τάξης μεγέθους των 4,6 εκατ. ευρώ (Πίνακας 5). Και τα δύο στοιχεία κόστους είναι πρόσθετες δαπάνες που προκύπτουν από την πρόταση δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας για δραστηριότητες πέραν των όσων πραγματοποιούνται σήμερα.

Πίνακας 5: Σύνοψη των εκτιμώμενων ετήσιων δαπανών για την εφαρμογή των δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας

Τύπος αεροσκάφους	Αιτήσεις χορήγησης νέων πιστοποιητικών τύπου (€)	Διαρκής ισχύς (€)	Σύνολο (€)
Μεγάλα αεροπλάνα	1 428 000	1 200 000	2 628 000
Μικρά σύνθετα αεροπλάνα	640 000	360 000	1 000 000
Σύνθετα στροφειόπτερα	352 000	360 000	712 000
Μη σύνθετα στροφειόπτερα	176 000	120 000	296 000
Άλλα μη σύνθετα αεροσκάφη	24 640	0	24 640
Σύνολο (€)	2 620 640	2 040 000	4 660 640

Δαπάνες για τον Οργανισμό και τις εθνικές αρχές αεροπορίας

53. Ο Οργανισμός χρειάζεται επιπλέον πόρους για την έγκριση των στοιχείων δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας κατά τη διαδικασία πιστοποίησης τύπου. Ωστόσο, όλος ο χρόνος που δαπανά το προσωπικό που ασχολείται με την έγκριση δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας θα χρεώνεται στον αιτούντα με ωριαία χρέωση. Οι δαπάνες επιτήρησης της διαρκούς ισχύος δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας θα καλύπτονται από το ετήσιο τέλος για τα πιστοποιητικά τύπου. Συνεπώς, οι δαπάνες για τον Οργανισμό θα αντισταθμίζονται από τα πρόσθετα έσοδα από τέλη και δικαιώματα, δίχως να υπάρχει επίπτωση στον προϋπολογισμό.

54. Οι εθνικές αρχές αεροπορίας θα συνεχίσουν να εγκρίνουν προσαρμοσμένους κύκλους μαθημάτων εκπαίδευσης και ΚΕΕ. Αντί της χρήσης των εκθέσεων ΟΕΒ για αναφορά, τη βάση για την έγκριση θα παρέχουν τα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας. Ο αριθμός των εγκρίσεων και το περιεχόμενο των εργασιών δεν θα επηρεάζονται από το σύστημα δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας. Συνεπώς, δεν αναμένονται πρόσθετες δαπάνες για τις εθνικές αρχές αεροπορίας.

Άλλες επιπτώσεις: Εναρμόνιση με κανονισμούς αεροπορίας εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης

55. Σε όλα τα γνωστά κανονιστικά συστήματα διενεργείται επιχειρησιακή αξιολόγηση των νέων τύπων. Για παράδειγμα, στις ΗΠΑ αυτή διενεργείται στην Επιτροπή Τυποποίησης Πτήσης (Flight Standardization Board - FSB) υπό την επίβλεψη της FAA. Η αξιολόγηση από την εν λόγω επιτροπή δεν προκύπτει από απευθείας εντολή βάσει των κανόνων αλλά διενεργείται μέσω πολιτικής. Τα αποτελέσματα της FSB εφαρμόζονται από την FAA κατά την έγκριση κύκλων μαθημάτων εκπαίδευσης και ΚΕΕ. Συνεπώς, τα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας αποτελούν ένα διαφορετικό εργαλείο για την επίτευξη του ίδιου στόχου και θα χρησιμοποιούνται σε στενή συνεργασία με τη FAA.

56. Οι αιτούντες χορήγηση πιστοποιητικού τύπου και συμπληρωματικού πιστοποιητικού τύπου εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης πρέπει επίσης να πληρούν τις απαιτήσεις των δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας. Σήμερα η αξιολόγηση ΟΕΒ νέων τύπων διενεργείται από κοινού με την αξιολόγηση FSB της FAA. Στο τέλος κάθε αρχή καταλήγει στα δικά της πορίσματα. Ο Οργανισμός σκοπεύει να συνεχίσει τις κοινές αξιολογήσεις μετά την εφαρμογή των δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας. Συνεπώς, δεν θα επηρεαστεί η τρέχουσα πρακτική. Η διαφορά θα είναι η διαφορετική κανονιστική βάση για την αξιολόγηση. Οι υπάρχουσες διμερείς συμφωνίες με τρίτες χώρες δεν αφορούν δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας. Ως εκ τούτου, ο Οργανισμός δεν μπορεί να αποδεχτεί χωρίς περαιτέρω εξέταση τα πορίσματα αρχής τρίτης χώρας σχετικά με στοιχεία δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας. Ωστόσο, αυτό ισχύει ήδη σήμερα για τις αξιολογήσεις ΟΕΒ προϊόντων εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επί του παρόντος διερευνάται αν υπάρχει ανάγκη να συμπεριληφθούν δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας σε μελλοντικές τροποποιήσεις διμερών συμφωνιών.
57. Οι αιτούντες από την Ευρωπαϊκή Ένωση που έχουν λάβει έγκριση δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας αναμένεται να έχουν κάποια οφέλη όταν εξάγουν τα προϊόντα τους ή συμπληρωματικά πιστοποιητικά τύπου. Κάποιες χώρες ήδη απαιτούν μια μορφή δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας κατά την εισαγωγή νέων αεροσκαφών. Αναμένεται ότι οι τοπικές εγκρίσεις που χρειάζονται για οποιοδήποτε από τα στοιχεία δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας θα καλυφθούν από την έγκριση του EASA.

Σύνοψη

58. Γενικά, ο Οργανισμός είναι της άποψης ότι το σημαντικό όφελος για την ασφάλεια που επιφέρει η πρόταση των δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας, η οποία εξετάζει μια σειρά συστάσεων ασφάλειας, αντισταθμίζει τις δαπάνες που δημιουργούνται για τον κλάδο της αεροπορίας. Οι δαπάνες για την εφαρμογή των δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας εκτιμώνται σε περίπου 4,6 εκατ. ευρώ ετησίως και οι μη επαναλαμβανόμενες δαπάνες για τη διαδικασία ενημέρωσης σε 740 000 ευρώ.

Κολωνία, 13η Δεκεμβρίου 2011

P. GOUDOU

Εκτελεστικός Διευθυντής