



**ΓΝΩΜΗ 06/2012**

**ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ**

**της 27ης Νοεμβρίου 2012**

**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. 965/2012 της Επιτροπής, της 5ης Οκτωβρίου 2012, για καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου**

**«Ευθυγράμμιση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και την απαίτηση του παραρτήματος 6 του ΔΟΠΑ για τη συμμόρφωση προς τις αρχές ανθρώπινου παράγοντα στον σχεδιασμό και την εφαρμογή του προγράμματος συντήρησης αεροσκάφους»**

## Σύνοψη

Η θέσπιση του βασικού κανονισμού οδήγησε στην ανάγκη αναθεώρησης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003, ο οποίος περιέχει τους εκτελεστικούς κανόνες για τη διαρκή αξιοπλοΐα, προκειμένου να επαληθευθεί η συνέπεια μεταξύ των δύο κανονισμών και να διασφαλιστεί ότι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής περιέχει τα κατάλληλα μέσα για την εφαρμογή των βασικών απαιτήσεων που ορίζονται στον βασικό κανονισμό.

Η παρούσα γνώμη περιλαμβάνει τροποποιήσεις των εκτελεστικών κανόνων για τη διαχείριση της διαρκούς αξιοπλοΐας αεροσκαφών νηολογημένων σε κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (μέρος Μ) και μια νέα ομάδα απαιτήσεων για τη διαχείριση της διαρκούς αξιοπλοΐας των αεροσκαφών νηολογημένων σε τρίτη χώρα που χρησιμοποιούνται από αερομεταφορείς της Ευρωπαϊκής Ένωσης (μέρος Τ). Επιπλέον, η παρούσα γνώμη περιλαμβάνει επίσης τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής σχετικά με τις πτητικές λειτουργίες.

Οι τροποποιήσεις του μέρους Μ αφορούν:

- την αντικατάσταση της έννοιας των «μεγάλων αεροσκαφών» με την έννοια των «σύνθετων μηχανοκίνητων αεροσκαφών» και
- την εισαγωγή απαιτήσεων για την πτητική λειτουργία αεροσκαφών για εμπορικούς σκοπούς. Σχετικά με αυτήν την πτυχή, ο Οργανισμός αναγνωρίζει τη θέση της ευρωπαϊκής ομάδας στρατηγικής για την ασφάλεια της γενικής αεροπορίας και το γεγονός ότι οι συνιστώμενες στο έγγραφο στρατηγικής της δράσεις μπορεί να έχουν επιπτώσεις στο περιεχόμενο της παρούσας γνώμης.

Οι απαιτήσεις που περιέχονται στο μέρος Τ έχουν ως στόχο να διασφαλίσουν ότι η διαρκής αξιοπλοΐα αεροσκαφών νηολογημένων σε τρίτες χώρες που χρησιμοποιούνται από αερομεταφορείς της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή από αερομεταφορείς που διαμένουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση συμμορφώνεται προς τις βασικές απαιτήσεις του βασικού κανονισμού. Τα βασικά χαρακτηριστικά αυτού του νέου μέρους Τ είναι:

- Οι απαιτήσεις του μέρους Τ έχουν εφαρμογή μόνο σε αεροσκάφη νηολογημένα σε τρίτες χώρες που χρησιμοποιούνται:
  - από αερομεταφορείς για τους οποίους απαιτείται πιστοποιητικό σύμφωνα με το μέρος ORO ή το μέρος ORA, εκτός των αεροσκαφών που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο συμφωνίας πλήρης μίσθωσης ή κοινού κωδικού· ή
  - προς, από και εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης από αερομεταφορείς εγκατεστημένους ή διαμένοντες στην Ευρωπαϊκή Ένωση.
- Για κάθε συγκεκριμένο αεροσκάφος, οι απαιτήσεις του μέρους Τ είναι επιπρόσθετες των απαιτήσεων του κράτους νηολόγησης.

Οι τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής σχετικά με τις πτητικές λειτουργίες είναι αναγκαίες για να διασφαλιστεί η συνεκτικότητα με τις αλλαγές στο μέρος Μ και το μέρος Τ. Ειδικότερα, οι εν λόγω τροποποιήσεις επηρεάζουν:

- τις διατάξεις για τη μίσθωση υπό όρους αεροσκαφών νηολογημένων σε τρίτες χώρες που περιέχονται τόσο στο στην παράγραφο ARO.OPS.100 όσο και στην παράγραφο ORO.AOC.110· και
- τα περιεχόμενα της δήλωσης για NCC (μη εμπορικές δραστηριότητες με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη) που καθορίζονται στο προσάρτημα I του μέρους ORO.

**I. Γενικά**

1. Σκοπός της παρούσας γνώμης είναι να προτείνει στην Επιτροπή την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής<sup>1</sup> και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής<sup>2</sup> σχετικά με τις πτητικές λειτουργίες. Το πεδίο εφαρμογής αυτής της δραστηριότητας θέσπισης κανόνων παρουσιάζεται στους όρους αναφοράς RMT.0244 MDM.047 και περιγράφεται αναλυτικότερα στη συνέχεια.
2. Η παρούσα γνώμη εκδόθηκε με βάση τη διαδικασία που καθορίστηκε από το διοικητικό συμβούλιο<sup>3</sup> του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (εφεξής καλούμενος ο «Οργανισμός»), όπως προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 19 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008<sup>4</sup> (εφεξής καλούμενος ο «βασικός κανονισμός»).
3. Στον προτεινόμενο κανόνα έχουν ληφθεί υπόψη η θέσπιση ενωσιακού 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.

**II. Διαβούλευση**

4. Η ειδοποίηση προτεινόμενης τροποποίησης (ΕΠΤ) 2010-10<sup>5</sup> που περιείχε το σχέδιο της γνώμης για κανονισμό της Επιτροπής για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής δημοσιεύτηκε στον δικτυακό τόπο του Οργανισμού στις 10 Αυγούστου 2010.
5. Μέχρι την καταληκτική ημερομηνία της 10ης Δεκεμβρίου 2010, ο Οργανισμός έλαβε 131 παρατηρήσεις από 34 εθνικές αρχές, επαγγελματικές οργανώσεις και ιδιωτικές εταιρείες.
6. Η ΕΠΤ 2010-10 αφορούσε τέσσερα διαφορετικά θέματα:
  - Θέμα πρώτο: τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής προκειμένου να ευθυγραμμιστεί με τις πρόσθετες απαιτήσεις διαρκούς αξιοπλοΐας του βασικού κανονισμού για τα σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη.
  - Θέμα δεύτερο: τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής προκειμένου να ευθυγραμμιστεί με τις πρόσθετες απαιτήσεις διαρκούς αξιοπλοΐας του βασικού κανονισμού, για την πτητική λειτουργία αεροσκαφών για εμπορικούς σκοπούς.
  - Θέμα τρίτο: τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής ώστε να συμπεριλάβει τις απαιτήσεις για τα αεροσκάφη που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο γ) του βασικού κανονισμού.
  - Θέμα τέταρτο: τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής ώστε να συμπεριλάβει απαιτήσεις για τη συμμόρφωση προς τις αρχές ανθρωπίνου

<sup>1</sup> 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 (ΕΕ) αριθ. 593/2012 της Επιτροπής της 5ης Ιουλίου 2012 (ΕΕ L 176 της 06.07.2012, σ. 38.)

<sup>2</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής, της 5ης Οκτωβρίου 2012, για καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. (ΕΕ L 296 της 25.10.2012, σ. 1-148)

<sup>3</sup> Απόφαση του διοικητικού συμβουλίου EASA MB 01-2012 της 13ης Μαρτίου 2012 σχετικά με τη διαδικασία που πρέπει να εφαρμόζει ο Οργανισμός για την έκδοση γνωμών, προδιαγραφών πιστοποίησης και υλικού καθοδήγησης (διαδικασία θέσπισης κανόνων).

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

<sup>5</sup> Βλέπε αρχεία θέσπισης κανόνων στη διεύθυνση [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).

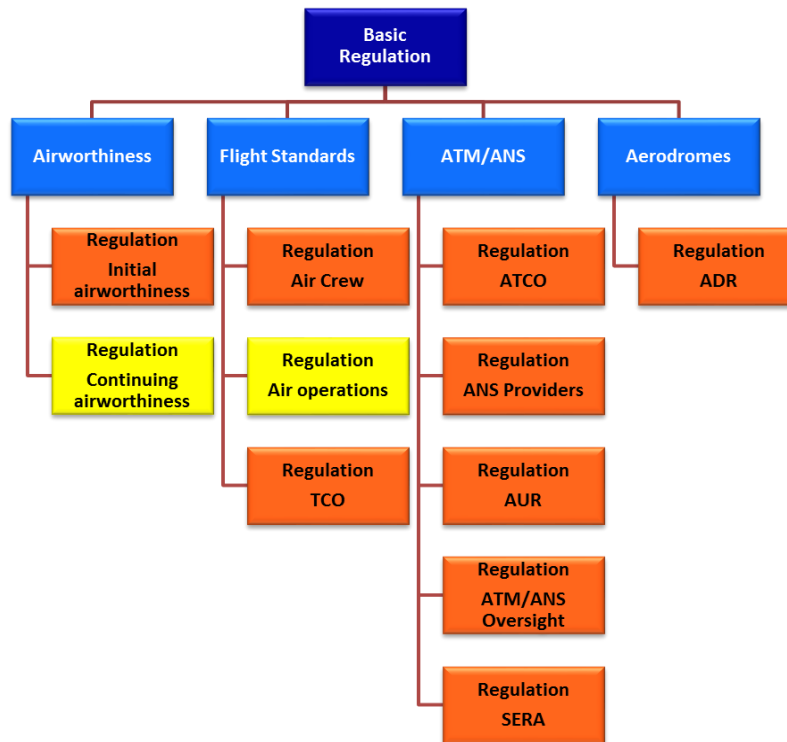
παράγοντα στον σχεδιασμό και την εφαρμογή του προγράμματος συντήρησης αεροσκάφους.

7. Όλες οι παρατηρήσεις έχουν ληφθεί υπόψη και έχουν ενσωματωθεί σε δύο έγγραφα απάντησης στις παρατηρήσεις (ΕΑΠ), ως εξής:
  - Το ΕΑΠ 1 εξετάζει τις παρατηρήσεις που αφορούν το πρώτο, το δεύτερο και το τέταρτο θέμα.
  - Το ΕΑΠ 2 εξετάζει τις παρατηρήσεις που αφορούν το τρίτο θέμα.
8. Το ΕΑΠ 1 δημοσιεύθηκε στο δικτυακό τόπο του Οργανισμού την 15η Δεκεμβρίου 2011 και το ΕΑΠ 2 δημοσιεύθηκε την 20ή Μαρτίου 2012. Τα συγκεκριμένα ΕΑΠ περιέχουν κατάλογο όλων των προσώπων ή/και των φορέων που διατύπωσαν παρατηρήσεις καθώς και τις απαντήσεις του Οργανισμού.

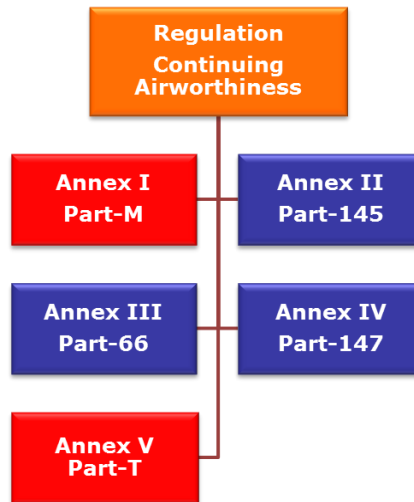
### III. Ανασκόπηση των αντιδράσεων

#### α) Εισαγωγή

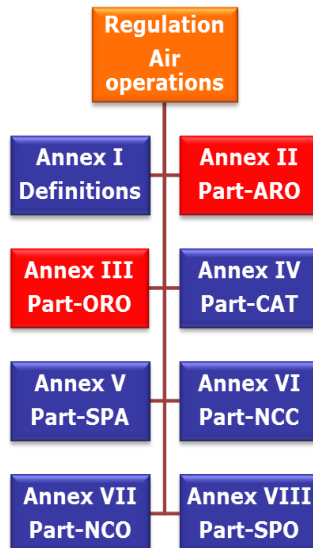
9. Η παρούσα γνώμη προτείνει τροποποιήσεις στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής για τη διαρκή αξιοπλοΐα και στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής σχετικά με τις πτητικές λειτουργίες.



10. Όσον αφορά τον κανονισμό για τη διαρκή αξιοπλοΐα, η γνώμη περιλαμβάνει:
  - τροποποιήσεις του παραρτήματος I (μέρος M)· και
  - ένα νέο παράρτημα V (μέρος T).



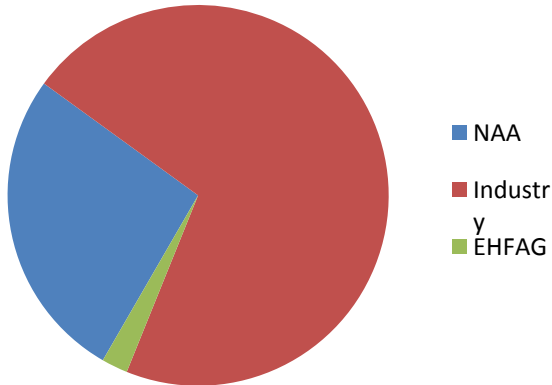
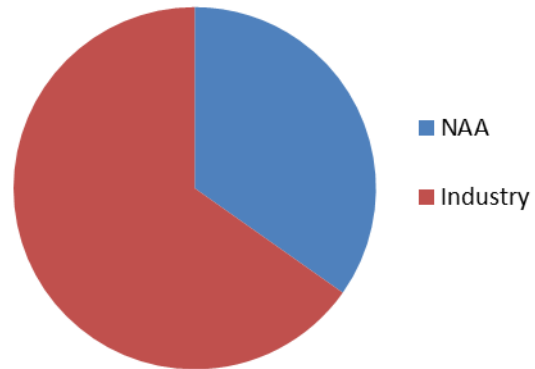
11. Όσον αφορά τον κανονισμό για τις πτητικές λειτουργίες, η γνώμη περιλαμβάνει αλλαγές στο μέρος ORO και στο μέρος ARO.



### β) Ανασκόπηση των αντιδράσεων

Ο Οργανισμός έχει λάβει συνολικά 67 αντιδράσεις από διάφορους ενδιαφερόμενους και αρμόδιες αρχές. Εκτός από αυτές τις αντιδράσεις, η Ευρωπαϊκή Συμβουλευτική Ομάδα Ανθρώπινων Παραγόντων (EHFAG) διατύπωσε μια πρόσθετη αντίδραση στο ΕΑΠ 1 σχετικά με τις απαιτήσεις για τους ανθρώπινους παράγοντες που εισήχθησαν στην πρόταση.

Η κατανομή των αντιδράσεων έχει ως ακολούθως:

**CRD-1 total: 44****CRD-2 total: 23****γ) Αντιδράσεις στο ΕΑΠ 1**

Στο CRT (εργαλείο απάντησης σε σχόλια) δημοσιεύτηκαν 44 αντιδράσεις από τους ακόλουθους 14 ενδιαφερόμενους και αρμόδιες αρχές: Aero-Club of Switzerland, European Sailplane Manufacturers, LAMA Europe, Light Aircraft Association of the Czech Republic, κ. Ralf Keil, Europe Air Sports, κ. Graham Hallet, SVFB/ SAMA, κ. Werner Scholz, AOPA Sweden, British Balloon & Airship Club, DGAC-France, Swedish Transport Agency και UK CAA. Επιπλέον, μία αντίδραση διατυπώθηκε από την EHFAG.

Οι αντιδράσεις έχουν ομαδοποιηθεί στα ακόλουθα θέματα:

**1. Εμπορικές δραστηριότητες και εμπορικές αερομεταφορές**

Η πλειοψηφία των αντιδράσεων στο ΕΑΠ 1 σχετικά με την ΕΠΤ 2010-10 αφορούν τον ορισμό των εμπορικών δραστηριοτήτων και προτείνουν ότι οι δραστηριότητες με συγκεκριμένες κατηγορίες αεροσκαφών δεν θα πρέπει να θεωρούνται εμπορικές δραστηριότητες. Οι εν λόγω αντιδράσεις ελήφθησαν υπόψη αλλά δεν έγιναν δεκτές καθώς η παρούσα γνώμη δεν εξετάζει αν μια δραστηριότητα πρέπει να ταξινομείται ως εμπορική ή μη εμπορική. Ο όρος εμπορική δραστηριότητα ορίζεται στο άρθρο 3 του βασικού κανονισμού και δεν είναι δυνατή η μεταβολή του μέσω εκτελεστικού κανόνα χαμηλότερου επιπέδου.

Επιπλέον, ο Οργανισμός αναγνωρίζει το έγγραφο που εξέδωσε η ευρωπαϊκή ομάδα στρατηγικής για την ασφάλεια της γενικής αεροπορίας και τις δράσεις που προτείνονται στο συγκεκριμένο έγγραφο. Ειδικότερα, η δράση A.1 καλεί τα κράτη μέλη να παράσχουν τα σχόλιά τους σχετικά με τις δραστηριότητες που δεν κατατάσσονται ως εμπορικές επιχειρήσεις στο τρέχον σύστημα τους, καθώς και τον Οργανισμό και την Επιτροπή να εξετάσουν το ενδεχόμενο πρότασης αλλαγών στον ορισμό του βασικού κανονισμού κατόπιν του εν λόγω σχολιασμού.

Σε μία αντίδραση διατυπώνεται ο ισχυρισμός ότι ο ορισμός των εμπορικών αερομεταφορών που περιλαμβάνεται στην παρούσα πρόταση θα πρέπει να εναρμονιστεί με τον ορισμό που

περιλαμβάνεται στον επικείμενο κανονισμό για τις αεροπορικές δραστηριότητες. Η συγκεκριμένη αντίδραση ελήφθη υπόψη αλλά δεν έγινε δεκτή. Όπως εξηγήθηκε στο ΕΑΠ 1, η αλλαγή του ορισμού των εμπορικών αερομεταφορών θα είχε επιπτώσεις στις ελαφρύσσεις που εισήχθησαν με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1056/2009 της Επιτροπής<sup>6</sup> για τον τομέα της γενικής αεροπορίας.

## **2. Σύστημα ποιοτικού ελέγχου μικρών φορέων διαχείρισης διαρκούς αξιοπλοΐας.**

Πολλές αντιδράσεις σχετικά με το ΕΑΠ 1 επί της ΕΠΤ 2010-10 αφορούν την απαίτηση ύπαρξης συστήματος ποιοτικού ελέγχου για τους μικρούς φορείς διαχείρισης διαρκούς αξιοπλοΐας που διαχειρίζονται τη διαρκή αξιοπλοΐα σύνθετων μηχανοκίνητων αεροσκαφών ή αεροσκαφών που συμμετέχουν σε εμπορικές δραστηριότητες. Αυτές οι αντιδράσεις έγιναν δεκτές.

Η παράγραφος 8.α.4 του παραρτήματος IV του βασικού κανονισμού προβλέπει ότι οι φορείς που ελέγχουν τη διαρκή αξιοπλοΐα ή εκτελούν εργασίες συντήρησης σύνθετων μηχανοκίνητων αεροσκαφών ή αεροσκαφών που συμμετέχουν σε εμπορικές δραστηριότητες πρέπει να διαθέτουν σύστημα διαχείρισης. Αυτό το σύστημα διαχείρισης δεν μπορεί να αντικατασταθεί από σύστημα ποιοτικού ελέγχου.

Τα στοιχεία του συστήματος διαχείρισης θα εισαχθούν στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής μέσω της ενέργειας MDM.055<sup>7</sup>, σχετικά με την οποία αναμένεται η έκδοση ΕΠΤ πριν από τα τέλη του 2012.

Κατ' αρχήν τα στοιχεία του ORO.GEN ενότητα II και ειδικότερα η παράγραφος ORO.GEN.200 θα αποτελέσουν τη βάση για την κατάρτιση των αλλαγών στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2042/2003. Κατ' αυτόν τον τρόπο θα διασφαλιστεί η χρήση της ίδιας προσέγγισης για την εφαρμογή ΣΔΑ για εγκεκριμένους φορείς εκπαίδευσης χειριστών, αεροϊατρικά κέντρα, αερομεταφορείς, φορείς συντήρησης (μέρος Μ τμήμα ΣΤ και μέρος 145, φορείς διαχείρισης διαρκούς αξιοπλοΐας και φορείς κατάρτισης σε θέματα συντήρησης εγκεκριμένοι κατά το μέρος -147).

Για την εφαρμογή των απαιτήσεων του συστήματος διαχείρισης που προτείνονται με το μέρος ORO θα χρειαστεί η επανεξέταση και προσαρμογή των υφιστάμενων απαιτήσεων στον τομέα του συστήματος διαχείρισης, του συστήματος ποιοτικού ελέγχου, της οργανωτικής διάρθρωσης, της οργανωτικής αναθεώρησης κ.λπ. Αυτό συνεπάγεται την εισαγωγή απαιτήσεων για σύστημα διαχείρισης που περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων χαρακτηριστικών, τη διαχείριση της ασφάλειας και την παρακολούθηση της συμμόρφωσης. Για το συγκεκριμένο θέμα της παρακολούθησης της συμμόρφωσης σε μικρότερους φορείς, το σκεπτικό είναι να προταθεί ένα ανάλογο πρόγραμμα παρακολούθησης της συμμόρφωσης διατηρώντας την αρχή της ανεξαρτησίας (δηλαδή με τη χρήση εξωτερικού προσωπικού για τη διενέργεια των ελέγχων).

Η προτεινόμενη αλλαγή στην παράγραφο M.A.712 στοιχείο στ) ακυρώνεται.

## **3. Σύμβαση συντήρησης**

Πολλές αντιδράσεις σχετικά με το ΕΑΠ 1 επί της ΕΠΤ 2010-10 αφορούν την ανάγκη να διευκρινιστεί πότε απαιτείται σύμβαση μεταξύ του φορέα διαχείρισης διαρκούς αξιοπλοΐας ή του αερομεταφορέα και να διευκρινιστούν οι απαιτήσεις για τους συμβεβλημένους φορείς συντήρησης. Συγκεκριμένα υποστηρίζεται ότι:

- θα πρέπει να αποσαφηνιστούν οι διατάξεις σχετικά με το πότε είναι αναγκαία η σύναψη γραπτής σύμβασης με το φορέα συντήρησης·
- η έγκριση της σύμβασης μεταξύ ενός φορέα διαχείρισης διαρκούς αξιοπλοΐας και ενός φορέα συντήρησης από την αρμόδια αρχή αποτελεί περιττό φόρτο.

<sup>6</sup> [Κανονισμός \(ΕΚ\) αριθ. 1056/2008 της Επιτροπής της 27/10/2008 για τροποποίηση του κανονισμού \(ΕΚ\) αριθ. 2042/2003 \(ΕΕ L 283 της 28.10.2008, σ. 5\)](#)

<sup>7</sup> <http://easa.europa.eu/rulemaking/terms-of-reference-and-group-composition.php#MDM>

Και οι δύο αντιδράσεις ελήφθησαν υπόψη και το προτεινόμενο κείμενο τροποποιήθηκε. Οι τεχνικές προδιαγραφές της σύμβασης μεταξύ του φορέα διαχείρισης διαρκούς αξιοπλοΐας και του φορέα συντήρησης θα πρέπει να περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο λειτουργίας του φορέα διαχείρισης διαρκούς αξιοπλοΐας. Ως εκ τούτου, εγκρίνονται παράλληλα με το εγχειρίδιο λειτουργίας του φορέα διαχείρισης διαρκούς αξιοπλοΐας και δεν χρειάζεται χωριστή έγκριση από την αρμόδια αρχή.

#### **4. Τεχνικό μητρώο**

Δύο αντιδράσεις σχετικά με το ΕΑΠ 1 θεωρούν ότι η απαίτηση ύπαρξης τεχνικού μητρώου αποτελεί επιβάρυνση για ορισμένους τύπους εμπορικών δραστηριοτήτων. Ωστόσο, ο Οργανισμός θεωρεί ότι το σύστημα τεχνικού μητρώου αεροσκάφους παρέχει ένα συστηματικό μέσο ώστε να συλλέγονται και να διαδίδονται ορισμένες πληροφορίες που είναι αναγκαίες για τη δραστηριότητα και τη διαχείριση διαρκούς αξιοπλοΐας, όπως οι χρόνοι χρήσης, η διάθεση σε υπηρεσία και οι βλάβες που εκκρεμούν. Το σύστημα τεχνικού μητρώου αεροσκάφους δεν χρειάζεται να είναι ένα περίπλοκο σύστημα και θα πρέπει να προσαρμόζεται στον τύπο του αεροσκάφους και της δραστηριότητας.

#### **5. Οι ανθρωπίνους παράγοντες στο πρόγραμμα συντήρησης**

Η EHFAG παρατήρησε ότι η εισαγωγή διατάξεων για τους ανθρωπίνους παράγοντες στο μέρος M θα πρέπει να πραγματοποιηθεί κατά τρόπο ενοποιημένο και πρότεινε να καθυστερήσει η εισαγωγή οποιασδήποτε απαίτησης για τους ανθρωπίνους παράγοντες έως την ενέργεια θέσπισης κανόνων MDM.055. Κατόπιν αυτών των παρατηρήσεων, η προτεινόμενη αλλαγή στην παράγραφο MA302 στοιχείο η) ακυρώνεται.

#### **δ) Αντιδράσεις στο ΕΑΠ 2**

Στο CRT (εργαλείο απάντησης σε σχόλια) δημοσιεύτηκαν 23 αντιδράσεις από τους ακόλουθους 5 ενδιαφερόμενους και αρμόδιες αρχές: IACA, CAA-NL, DGAC-France, Swedish Transport Agency και UK CAA. Πολλές από αυτές τις αντιδράσεις είναι παρατηρήσεις που υποστηρίζουν την πρόταση που περιλαμβάνεται στο ΕΑΠ 2. Τα κύρια θέματα που αναφέρονται στις αντιδράσεις είναι τα ακόλουθα:

##### **1. Εφαρμογή του κανονισμού**

Δύο αντιδράσεις σχετικά με το ΕΑΠ 2 αφορούν την εφαρμογή του κανονισμού σε αεροσκάφη νηολογημένα σε τρίτη χώρα τα οποία λειτουργούν αερομεταφορείς που έχουν τον κύριο τόπο της επιχειρηματικής τους δραστηριότητας στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Μια αντίδραση υποστηρίζει τους προτεινόμενους κανόνες, ενώ η άλλη αντίδραση θεωρεί ότι ο κανονισμός δεν θα πρέπει να εφαρμόζεται σε αεροσκάφη νηολογημένα σε τρίτη χώρα που λειτουργούν εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης από αερομεταφορείς της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως είναι οι φορείς εκπαίδευσης χειριστών που παρέχουν εκπαίδευση εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης με αεροσκάφη νηολογημένα σε τρίτη χώρα ή εμπορικοί αερομεταφορείς που λειτουργούν εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης αεροσκάφη νηολογημένα στην αλλοδαπή.

Η τελευταία αντίδραση δεν έγινε δεκτή. Η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού βασίζεται στην εφαρμογή που καθορίζεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο γ) του βασικού κανονισμού και λαμβάνοντας υπόψη τις διατάξεις περί πλήρους μίσθωσης και κοινού κωδικού του παραρτήματος III (μέρος ORO) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012. Αυτό συνεπάγεται ότι το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού θα περιλαμβάνει:

- αεροσκάφη νηολογημένα σε τρίτη χώρα και χρησιμοποιούμενα από αερομεταφορέα που υπόκειται στο παράρτημα III (μέρος ORO) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 ή στο παράρτημα VII (μέρος ORA) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011, εξαιρουμένων των αεροσκαφών που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο συμφωνίας πλήρους μίσθωσης ή κοινού κωδικού, ανεξάρτητα από το πού αυτά λειτουργούν· και
- αεροσκάφη νηολογημένα σε τρίτη χώρα και χρησιμοποιούμενα προς, από και εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης από αερομεταφορέα εγκατεστημένο ή διαμένοντα στην Ευρωπαϊκή



Ένωση. Εξαιρούνται αεροσκάφη νηολογημένα σε τρίτη χώρα και χρησιμοποιούμενα μόνο εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης από αερομεταφορείς εγκατεστημένους ή διαμένοντες στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

## 2. Εφαρμογή του κανονισμού

Σε μία αντίδραση σχετικά με το ΕΑΠ 2 διατυπώνεται ο ισχυρισμός ότι η επιτήρηση της εφαρμογής του κανονισμού για αεροσκάφη νηολογημένα σε τρίτη χώρα, εκτός των σύνθετων μηχανοκίνητων αεροσκαφών, θα είναι πολύ δύσκολη, δεδομένου ότι δεν υπάρχει καμία υποχρέωση για τους αερομεταφορείς να δηλώνουν τη δραστηριότητά τους στην αρμόδια αρχή, και, επιπλέον, θα έχει οικονομικό αντίκτυπο στις αρμόδιες αρχές, δυσανάλογο προς όφελος της ασφάλειας. Ο σχολιαστής προτείνει τη χρήση του προγράμματος εκτίμησης της ασφάλειας ξένων αεροσκαφών (SAFA) για την επιτήρηση των εν λόγω αεροσκαφών.

Η αντίδραση γίνεται εν μέρει δεκτή. Ο παρών κανονισμός έχει ως στόχο την ικανοποίηση της ανάγκης που εκφράζεται στον βασικό κανονισμό για την αποτελεσματική διασφάλιση της ασφάλειας των αεροσκαφών που είναι νηολογημένα σε τρίτη χώρα και λειτουργούν στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Οι επιθεωρήσεις SAFA μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως μέρος του προγράμματος επιτήρησης για τα συγκεκριμένα αεροσκάφη.

## 3. Μίσθωση υπό όρους αεροσκαφών νηολογημένων σε τρίτη χώρα

Δημοσιεύτηκαν τρεις αντιδράσεις σχετικά με το ΕΑΠ 2 που αφορούν τη μίσθωση υπό όρους αεροσκαφών νηολογημένων σε τρίτη χώρα από αερομεταφορείς της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Μία από αυτές τις αντιδράσεις εκφράζει την υποστήριξη του σχολιαστή για το γεγονός ότι η πρόταση επιτρέπει τη συνεχή δυνατότητα μίσθωσης υπό όρους αεροσκαφών νηολογημένων σε τρίτη χώρα από εμπορικούς αερομεταφορείς της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η αντίδραση αυτή έχει σημειωθεί.

Στη δεύτερη αντίδραση προτείνεται η τροποποίηση του κειμένου της παραγράφου ARO.OPS 110 (γ) ώστε να αποκλειστεί η πιθανότητα μίσθωσης υπό όρους από αερομεταφορείς της Ευρωπαϊκής Ένωσης αεροσκαφών νηολογημένων σε κράτος που υπόκειται σε απαγόρευση λειτουργίας σύμφωνα τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005. Η αντίδραση αυτή έγινε δεκτή.

Η τρίτη αντίδραση απαιτεί την αποσαφήνιση των διατάξεων της παραγράφου T.A.205 στοιχείο 1 για τη μίσθωση υπό όρους από εμπορικούς αερομεταφορείς αεροσκαφών νηολογημένων σε τρίτη χώρα. Η αντίδραση αυτή σημειώνεται και η σχετική αποσαφήνιση θα συμπεριληφθεί στα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης/στο υλικό καθοδήγησης.

## 4. Η δήλωση του αερομεταφορέα

Μία αντίδραση σχετικά με το ΕΑΠ 2 αφορά την απαίτηση ύπαρξης δήλωσης για αερομεταφορείς που χρησιμοποιούν σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη νηολογημένα σε τρίτη χώρα που δεν χρησιμοποιούνται για εμπορικές δραστηριότητες. Ο σχολιαστής θεωρεί ότι η δήλωση αυτή θα αποτελούσε επιβάρυνση για τους εν λόγω αερομεταφορείς σε σχέση με αερομεταφορείς που χρησιμοποιούν αεροσκάφη νηολογημένα στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Αυτή η αντίδραση έχει γίνει δεκτή λαμβάνοντας υπόψη ότι η γνώμη 04/2011 ήδη περιείχε:

- διατάξεις για τη δήλωση των αερομεταφορέων που εκμεταλλεύονται σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη που δεν χρησιμοποιούνται για εμπορικές δραστηριότητες (ORO.DEC.100)· και
- υπόδειγμα για τη δήλωση προς την αρμόδια αρχή (προσάρτημα I του μέρους ORO).

Η παρούσα γνώμη 06/2012 προτείνει τροποποίηση του υποδείγματος ώστε να συμπεριλάβει πληροφορίες σχετικές με τη διαρκή αξιοπλοΐα.

## 5. Συμμόρφωση προς τις υποχρεωτικές πληροφορίες που εκδίδονται από τον Οργανισμό

Πολλές αντιδράσεις σχετικά με το ΕΑΠ 2 αφορούν τις διατάξεις της παραγράφου T.A.201 στοιχείο 1 σημείο ζ) σύμφωνα με τις οποίες απαιτείται από τα αεροσκάφη που είναι νηολογημένα σε τρίτη χώρα να συμμορφώνονται προς τυχόν εφαρμοστέες υποχρεωτικές απαιτήσεις που εκδίδονται από το κράτος νηολόγησης και προς τις υποχρεωτικές πληροφορίες για την ασφάλεια που εκδίδονται από τον Οργανισμό, συμπεριλαμβανομένων των οδηγιών

αξιοπλοΐας. Ο Οργανισμός αναγνωρίζει ότι σε ειδικές περιπτώσεις μπορεί να υπάρχουν συγκρούσεις μεταξύ των υποχρεωτικών απαιτήσεων που εκδίδονται από το κράτος νηολόγησης και των υποχρεωτικών πληροφοριών για την ασφάλεια που εκδίδονται από τον Οργανισμό. Σε αυτές τις περιπτώσεις ο αερομεταφορέας θα πρέπει να εξετάσει εναλλακτικά μέσα για την επίλυση αυτών των συγκρούσεων.

#### **IV. Κύριες αλλαγές που εισήγαγε η παρούσα γνώμη στον κανονισμό.**

##### **Αλλαγές στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής**

Το άρθρο 1 τροποποιείται ώστε να προσδιοριστεί το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 8 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού.

Το άρθρο 2 τροποποιείται ώστε να προστεθεί ο ορισμός των «εμπορικών αερομεταφορών» στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής και να προσδιοριστεί ότι οι ορισμοί που περιέχονται στο άρθρο 2 προορίζονται για χρήση στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής.

Το άρθρο 3 τροποποιείται προκειμένου να διασφαλιστεί η συνεκτικότητα με τις αλλαγές που έγιναν στο άρθρο 1 και να αποσαφηνιστεί ποιες διατάξεις εφαρμόζονται σε κάθε κατηγορία αεροσκαφών. Επιπλέον, δεδομένου ότι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 καταργήθηκε από τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 748/2012, η αναφορά στον εν λόγω κανονισμό στην παράγραφο 3 έχει επικαιροποιηθεί.

Το άρθρο 4 παράγραφος 1 τροποποιείται ώστε να αποσαφηνιστεί ποιες διατάξεις θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για την έκδοση εγκρίσεων φορέων συντήρησης.

##### **Αλλαγές στο μέρος Μ**

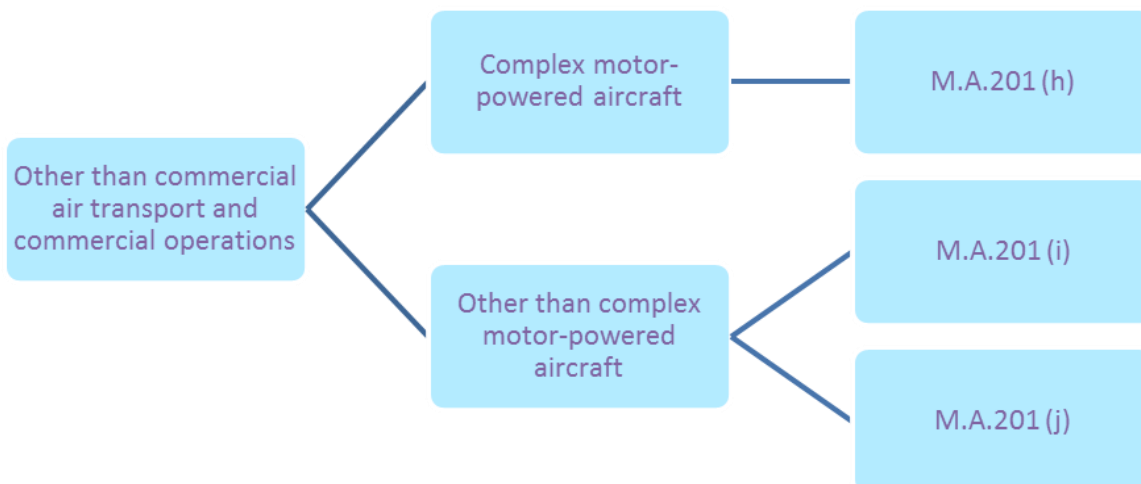
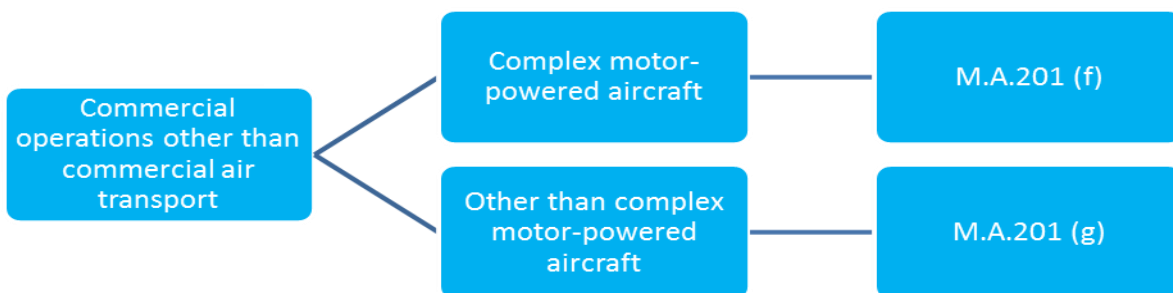
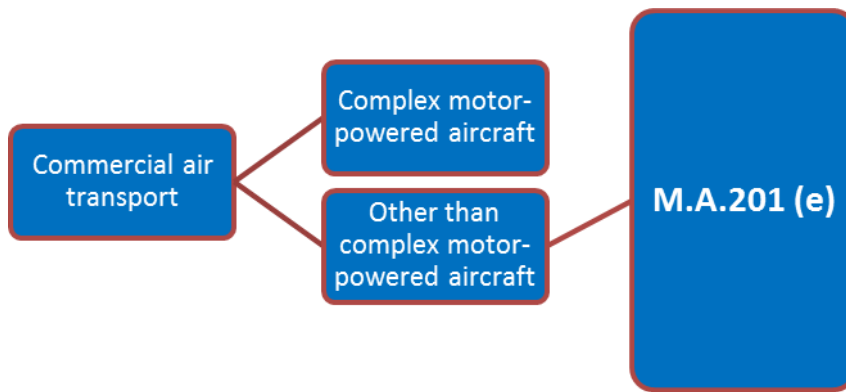
###### **M.1 Αρμόδια αρχή**

Η παράγραφος 4 του Μ.1 τροποποιείται για να απλουστευθούν οι διατάξεις για τον καθορισμό της αρμόδιας αρχής για την έγκριση του προγράμματος συντήρησης.

###### **M.A.201 Καθήκοντα**

Η παράγραφος M.A.201 στοιχεία ε) έως ια) τροποποιείται για να:

- αντικατασταθεί ο όρος «μεγάλα αεροσκάφη» από τον όρο «σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη»·
- εισαχθεί η έννοια των «εμπορικών αερομεταφορών»·
- προσδιοριστούν για κάθε κατηγορία αεροσκαφών και τύπο δραστηριότητας οι απαιτήσεις για την ανάγκη χρήσης CAMO (ΦΔΔΑ) και σύναψης σύμβασης μεταξύ του ΦΔΔΑ και του φορέα εκμετάλλευσης/ιδιοκτήτη, καθώς και οι απαιτήσεις για την ανάγκη χρήσης φορέα συντήρησης και για σύναψη σύμβασης με τον εν λόγω φορέα συντήρησης.



### **M.A.301 Ενέργειες διαρκούς αξιοploΐας**

Η παράγραφος M.A.301 στοιχείο 2 τροποποιείται ώστε να ευθυγραμμιστεί η συγκεκριμένη διάταξη με τη δυνατότητα θέσπισης ενός καταλόγου ελάχιστου εξοπλισμού (ΚΕΕ) σε εθελούσια βάση για τις μη εμπορικές δραστηριότητες των μη σύνθετων μηχανοκίνητων αεροσκαφών, κάτι

που επίσης προβλέπεται στους εκτελεστικούς κανόνες για αεροπορικές δραστηριότητες μέσω της παραγράφου NCO.GEN.155.

Η παράγραφος M.A.302 στοιχεία 4 και 7 τροποποιείται ώστε ο όρος «μεγάλα αεροσκάφη» να αντικατασταθεί από τον όρο «σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη».

#### **M.A.302 Πρόγραμμα συντήρησης αεροσκάφους**

Η παράγραφος M.A.302 στοιχείο γ) τροποποιείται ώστε να διασφαλιστεί η συνεκτικότητα με τις τροποποιήσεις που έγιναν στο M.1.

Η παράγραφος M.A.302 στοιχείο στ) τροποποιείται ώστε ο όρος «μεγάλα αεροσκάφη» να αντικατασταθεί από τον όρο «σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη».

#### **M.A.305 Σύστημα αρχείων διαρκούς αξιοploΐας αεροσκάφους**

Η παράγραφος M.A.305 στοιχείο β) τροποποιείται ώστε να διασφαλιστεί η συνεκτικότητα με τις τροποποιήσεις που έγιναν στην παράγραφο M.A.306 στοιχείο α).

#### **M.A.306 Σύστημα τεχνικού μητρώου αεροσκάφους που τηρεί ο αερομεταφορέας**

Ο τίτλος αυτής της παραγράφου αλλάζει από «Σύστημα τεχνικού μητρώου αεροσκάφους που τηρεί ο αερομεταφορέας» σε «Σύστημα τεχνικού μητρώου αεροσκάφους» ώστε να διασφαλιστεί η συνεκτικότητα με την ορολογία που χρησιμοποιείται τόσο σε άλλα τμήματα του παρόντος κανονισμού όσο και στον κανονισμό για τις αεροπορικές δραστηριότητες.

Η παράγραφος M.A.306 στοιχείο α) τροποποιείται ώστε οι απαιτήσεις του τεχνικού μητρώου να επεκταθούν σε αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται για εμπορικές δραστηριότητες. Ο Οργανισμός θεωρεί ότι για τις εμπορικές δραστηριότητες, ο αερομεταφορέας πρέπει να παρέχει τεχνικό μητρώο αεροσκάφους ώστε να συλλέγονται και να διαδίδονται ορισμένες πληροφορίες που είναι αναγκαίες για τη δραστηριότητα και τη διαχείριση διαρκούς αξιοploΐας, όπως οι χρόνοι χρήσης, η διάθεση σε υπηρεσία και οι βλάβες που εκκρεμούν.

#### **M.A.403 Αποκατάσταση βλαβών**

Η παράγραφος M.A.403 στοιχείο β) τροποποιείται ώστε να ευθυγραμμιστεί με τις διατάξεις της παραγράφου NCO.GEN.155, οι οποίες προβλέπουν τη δυνατότητα θέσπισης ΚΕΕ σε εθελούσια βάση και δεν απαιτούν έγκριση από την αρμόδια αρχή. Επιπλέον, το κείμενο τροποποιείται περαιτέρω για:

- να αποσαφηνιστεί ότι ο ΚΕΕ μπορεί επίσης να χρησιμοποιείται από εξουσιοδοτημένο προσωπικό πιστοποίησης για θέση βλαβών σε εκκρεμότητα και
- να εξαλειφθεί η διάταξη «οι βλάβες του αεροσκάφους κρίνονται αποδεκτές από την αρμόδια αρχή».

Η παράγραφος M.A.403 στοιχείο γ) τροποποιείται για να αποσαφηνιστεί ότι η αποκατάσταση βλαβών σε εκκρεμότητα πρέπει να εκτελείται εντός της περιόδου που καθορίζεται στα στοιχεία συντήρησης ή τον ΚΕΕ.

#### **M.A.504 Έλεγχος των παρελκομένων εκτός λειτουργίας**

Η παράγραφος M.A.504 στοιχείο β) τροποποιείται ώστε ο όρος «μεγάλα αεροσκάφη» να αντικατασταθεί από τον όρο «σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη».

#### **M.A.708 Διαχείριση διαρκούς αξιοploΐας**

Η παράγραφος Μ.Α.708 στοιχείο γ) τροποποιείται και οι απαιτήσεις χωρίζονται σε δύο στοιχεία, δηλαδή παράγραφος Μ.Α.708 στοιχεία γ) και δ).

Η παράγραφος Μ.Α.708 στοιχείο γ) ορίζει ότι για τα σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη και τα αεροσκάφη που ενέχονται σε εμπορικές δραστηριότητες, συμπεριλαμβανομένων των εμπορικών αερομεταφορών, πρέπει να συνάπτεται σύμβαση μεταξύ του ΦΔΔΑ και κατάλληλου φορέα συντήρησης. Η αλλαγή αυτή συνάδει με τις τροποποιήσεις που εισήχθησαν στην παράγραφο Μ.Α.201.

Η παράγραφος Μ.Α.708 στοιχείο δ) περιέχει μια διάταξη που επιτρέπει την παρέκκλιση από την παράγραφο Μ.Α.708 στοιχείο γ) σε ορισμένες περιπτώσεις.

#### **Μ.Α.801 Πιστοποιητικό διάθεσης του αεροσκάφους σε υπηρεσία**

Η παράγραφος Μ.Α.801 στοιχείο γ) τροποποιείται ώστε ο όρος «μεγάλα αεροσκάφη» να αντικατασταθεί από τον όρο «σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη».

#### **Μ.Α.803 Εξουσιοδότηση χειριστή-ιδιοκτήτη**

Η παράγραφος Μ.Α.803 στοιχείο β) τροποποιείται για να διασφαλιστεί η συνεκτικότητα με την ορολογία που χρησιμοποιείται στον κανονισμό.

#### **Μ.Α.901 Επιθεώρηση αξιοπλοΐας του αεροσκάφους**

Η παράγραφος Μ.Α.901 στοιχείο ζ) τροποποιείται ώστε να ευθυγραμμιστεί με τις αλλαγές που έγιναν στην παράγραφο Μ.Α.201.

#### **Μ.Β.105 Αμοιβαία ανταλλαγή πληροφοριών**

Η παράγραφος Μ.Β.105 τροποποιείται ώστε να ενημερωθεί η αναφορά στο άρθρο 15 του βασικού κανονισμού.

#### **Προσάρτημα Ι Σύμβαση διαρκούς αξιοπλοΐας**

Στο προσάρτημα Ι έχουν γίνει οι ακόλουθες αλλαγές:

- ο όρος «συμφωνία» αντικαταστάθηκε από τον όρο «σύμβαση».
- εισάγεται το ακρωνύμιο ΦΔΔΑ που αναφέρεται σε φορέα διαχείρισης διαρκούς αξιοπλοΐας εγκεκριμένο σύμφωνα με το μέρος Μ τμήμα Ζ.
- οι αναφορές στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 αντικαθίστανται από αναφορές στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 748/2012.
- η παράγραφος 3 τροποποιείται ώστε να απαιτείται ο καθορισμός του τύπου δραστηριότητας στη σύμβαση.
- η παράγραφος 4 τροποποιείται για να διορθωθεί η ορολογία που χρησιμοποιείται όταν γίνεται αναφορά στην αρμόδια αρχή.
- στην παράγραφο 4, η λέξη «πιστοποιεί» αντικαθίσταται από τη λέξη «δηλώνει» καθώς η χρήση της έννοιας της πιστοποίησης σε αυτή τη φράση δεν είναι συνεκτική με τον ορισμό στο άρθρο 3 παράγραφος ε) του βασικού κανονισμού.
- η παράγραφος 5.1 στοιχείο 7 αναδιατυπώθηκε ώστε να αποσαφηνιστούν οι αρμοδιότητες του συμβασιούχου ΦΔΔΑ όσον αφορά την επιθεώρηση αξιοπλοΐας.

#### **Προσάρτημα VI Έγκριση φορέα διαχείρισης διαρκούς αξιοπλοΐας**

Η σελίδα 1 του πιστοποιητικού έγκρισης τροποποιείται ώστε να γίνεται αναφορά στη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του παραρτήματος V (μέρος T) για τους φορείς που διαθέτουν

διαδικασίες εγκεκριμένες από την αρμόδια αρχή για τη διαχείριση της διαρκούς αξιοποίησης αεροσκαφών νηολογημένων σε τρίτη χώρα.

### **Περιεχόμενα του νέου μέρους T**

Το μέρος T θεσπίστηκε ώστε να συμπεριλάβει τις απαιτήσεις διαρκούς αξιοποίησης που ισχύουν για αεροσκάφη νηολογημένα σε τρίτη χώρα και χρησιμοποιούνται από αερομεταφορείς της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Όπως εξηγήθηκε στην ΕΠΤ 2010 -10, η διάρθρωση του μέρους T έχει διατηρηθεί, στο βαθμό του δυνατού, παρόμοια με εκείνη του μέρους M, καθώς περιέχει ενότητες A και ενότητα B.

Ο στόχος των κύριων απαιτήσεων του μέρους T και οι αλλαγές που έγιναν στο κείμενο μετά το ΕΑΠ-2 2010-10 περιγράφονται παρακάτω.

#### **T.1 Αρμόδια αρχή**

Η παράγραφος αυτή περιλαμβάνεται στο μέρος T ώστε να καθοριστούν οι αρμόδιες αρχές που είναι επιφορτισμένες με την παρακολούθηση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του μέρους T.

#### **Ενότητα A**

Η ενότητα A περιλαμβάνει τις τεχνικές απαιτήσεις που ισχύουν για αεροσκάφη, αερομεταφορείς, φορείς διαχείρισης διαρκούς αξιοποίησης και φορείς συντήρησης και χωρίζεται στα ακόλουθα τμήματα:

#### **Τμήμα A**

Το συγκεκριμένο τμήμα καθορίζει το πεδίο εφαρμογής του παρόντος παραρτήματος το οποίο αφορά αεροσκάφη νηολογημένα σε τρίτη χώρα εκμεταλλευόμενα από αερομεταφορείς της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

#### **Τμήμα B**

Αυτό το τμήμα περιέχει δύο παραγράφους, την παράγραφο T.A.201 που καθορίζει τις κοινές απαιτήσεις που πρέπει να πληρούνται από όλα τα αεροσκάφη που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος μέρους και η παράγραφος T.A.205 που παρέχει τις πρόσθετες απαιτήσεις για αεροσκάφη που ενέχονται σε εμπορικές δραστηριότητες και τη λειτουργία σύνθετων μηχανοκίνητων αεροσκαφών.

Η παράγραφος T.A.205 τροποποιήθηκε κατόπιν αντίδρασης που δημοσιεύτηκε σχετικά με το ΕΑΠ 2 2012-10 και οι απαιτήσεις για δήλωση διαγράφηκαν.

#### **Τμήμα Γ Πρόγραμμα συντήρησης**

Το συγκεκριμένο τμήμα καθορίζει τις απαιτήσεις που πρέπει να πληροί το πρόγραμμα συντήρησης του αεροσκάφους εντός του πεδίου εφαρμογής του παρόντος παραρτήματος.

#### **Τμήμα E Φορέας συντήρησης**

Το παρόν τμήμα καθορίζει τις απαιτήσεις που πρέπει να πληροί ο φορέας που εκτελεί εργασίες συντήρησης σύνθετων μηχανοκίνητων αεροσκαφών ή αεροσκαφών που συμμετέχουν σε εμπορικές δραστηριότητες. Η παράγραφος T.A.501 τροποποιήθηκε κατόπιν κάποιων αντιδράσεων σχετικών με το ΕΑΠ 2 2010-10 έτσι ώστε να αποσαφηνιστούν οι διατάξεις σχετικά με το σύστημα αναφοράς συμβάντων και τα στοιχεία που πρέπει να ελέγχει ο φορέας διαχείρισης διαρκούς αξιοποίησης.

**Τμήμα Z - Πρόσθετες απαιτήσεις για φορείς διαχείρισης διαρκούς αξιοπλοΐας εγκεκριμένους σύμφωνα με το παράρτημα I (μέρος M) του τμήματος Z**

Για τα σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη και τα αεροσκάφη που ενέχονται σε εμπορικές δραστηριότητες, η παράγραφος 8.ζ του παραρτήματος IV του βασικού κανονισμού απαιτεί τη χρήση φορέα για τη διαχείριση της διαρκούς αξιοπλοΐας. Ο φορέας αυτός θα είναι φορέας διαχείρισης διαρκούς αξιοπλοΐας ο οποίος, επιπλέον των απαιτήσεων του μέρους M τμήμα Z, συμμορφώνεται προς τις απαιτήσεις του παρόντος τμήματος Z.

Το παρόν τμήμα καθορίζει τις απαιτήσεις για συγκεκριμένες διαδικασίες που πρέπει να περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο λειτουργίας του φορέα διαχείρισης διαρκούς αξιοπλοΐας, απαιτήσεις γνώσεων για το προσωπικό του φορέα, απαιτήσεις του συστήματος ποιοτικού ελέγχου και απαιτήσεις τεκμηρίωσης. Περιέχει επίσης τα προνόμια που μπορεί να έχει ένας φορέας αν συμμορφώνεται προς τις απαιτήσεις του μέρους T.

Επιπλέον, ορίζει στην παράγραφο T.A.708 τα καθήκοντα που πρέπει να εκτελεί ο φορέας. Η παράγραφος αυτή έχει τροποποιηθεί κατόπιν ορισμένων αντιδράσεων σχετικά με το ΕΑΠ 2 2010-10, ώστε να συμπεριληφθεί διάταξη που προβλέπει ότι η σύμβαση σύμφωνα με το παράρτημα I του μέρους T συνάπτεται κάθε φορά που ανατίθεται βάσει σύμβασης σε φορέα διαχείρισης διαρκούς αξιοπλοΐας η διαχείριση της διαρκούς αξιοπλοΐας του αεροσκάφους.

**Ενότητα B — Πρόσθετες διαδικασίες για τις αρμόδιες αρχές**

Η ενότητα B περιέχει τις πρόσθετες διοικητικές απαιτήσεις για τις αρμόδιες αρχές.

**Αλλαγές στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής σχετικά με τις πτητικές λειτουργίες****Αλλαγές στο παράρτημα II (μέρος ARO)****ARO.OPS.110 Συμφωνίες μίσθωσης**

Η παράγραφος ARO.OPS.110 στοιχείο γ) τροποποιείται για να συμπεριληφθεί διάταξη βάσει της οποίας η αρμόδια αρχή αναστέλλει ή ανακαλεί μια συμφωνία μίσθωσης υπό όρους όταν το αεροσκάφος είναι νηολογημένο σε κράτος που υπόκειται σε απαγόρευση λειτουργίας.

**Αλλαγές στο παράρτημα III (μέρος ORO)**

Η παράγραφος ORO.AOC.100 στοιχείο γ) και η παράγραφος ORO.AOC.110 στοιχεία β) και δ) τροποποιούνται ώστε να διασφαλιστεί η συνεκτικότητα με τις αλλαγές στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής όσον αφορά αεροσκάφη νηολογημένα σε τρίτη χώρα.

Η παράγραφος ORO.AOC.130 στοιχεία α) και β) τροποποιείται ώστε ο όρος «σύστημα παρακολούθησης στοιχείων πτήσης» να αντικατασταθεί από τον όρο «πρόγραμμα παρακολούθησης στοιχείων πτήσης» προκειμένου να υπάρχει συνεκτικότητα αυτού του όρου με τον όρο που χρησιμοποιείται στα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και στο υλικό καθοδήγησης των παραγράφων ORO.AOC.130 και ORO.FC.A.245. Ο όρος «πρόγραμμα παρακολούθησης στοιχείων πτήσης» είχε ήδη χρησιμοποιηθεί στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 859/2008 (EU OPS) στην παράγραφο 1.037 στοιχείο α) σημείο 4 και στο φυλλάδιο προσωρινής καθοδήγησης (Temporary Guidance Leaflet) αριθ. 44 (JAR OPS 1 ενότητα 2). Ο όρος «πρόγραμμα παρακολούθησης στοιχείων πτήσης» είναι κοινός στην καθοδήγηση σχετικά με την παρακολούθηση των στοιχείων πτήσης π.χ. CAP 739, που δημοσιεύθηκε από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας του Ηνωμένου Βασιλείου και είναι σαφής σε όλους τους ενδιαφερομένους.

Το προσάρτημα I «Δήλωση αερομεταφορέα» τροποποιείται για να συμπεριλάβει τις πληροφορίες που σχετίζονται με τη διαρκή αξιοπλοΐα.



**V. Έναρξη ισχύος**

Η έναρξη ισχύος και η εφαρμογή των τροποποιήσεων τόσο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής όσο και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής προτείνονται λαμβάνοντας υπόψη ότι είναι αναγκαίο να δοθεί επαρκής χρόνος στην αεροναυτική βιομηχανία και στις διοικήσεις των κρατών μελών ούτως ώστε να προσαρμοστούν στο νέο κανονιστικό πλαίσιο και να διασφαλιστεί ο συγχρονισμός με την εφαρμογή του κανονισμού σχετικά με τις αεροπορικές δραστηριότητες και των ήδη προταθεισών τροποποιήσεων, δηλαδή το μέρος NCC. Συνεπώς, προτείνεται το ακόλουθο σύστημα εφαρμογής:

- η εφαρμογή των αλλαγών στο μέρος M, η εφαρμογή του μέρους T στα αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται για εμπορικές αερομεταφορές και των αλλαγών στις παραγράφους ARO.OPS.110 στοιχείο γ), ORO.AOC.100, ORO.AOC.110, ORO.AOC.130 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 ορίζεται για την 28η Οκτωβρίου 2014. Αυτό έχει ως στόχο να διασφαλιστεί ότι οι αλλαγές αυτές ισχύουν κατά τη στιγμή της εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 σε όλα τα κράτη μέλη.
- η εφαρμογή του μέρους T στα αεροσκάφη που δεν χρησιμοποιούνται για εμπορικές αερομεταφορές ορίζεται για την 28η Οκτωβρίου 2015.
- η ημερομηνία εφαρμογής των αλλαγών στο προσάρτημα I του παραρτήματος III του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 θα πρέπει να συντονιστεί με τη διαδικασία έγκρισης του κανονισμού για τις αεροπορικές δραστηριότητες για σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη που δεν συμμετέχουν σε εμπορικές δραστηριότητες (γνώμη 04/2011) .

Κολωνία, Τρίτη, 27 Νοεμβρίου 2012

P. GOUDOU  
Εκτελεστικός Διευθυντής