



Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας

**ΕΠΕΞΗΓΗΜΑΤΙΚΗ ΣΗΜΕΙΩΣΗ ΤΗΣ**

## **ΓΝΩΜΗΣ ΑΡΙΘ. 01/2013**

RMT.0136 (ADR.001 στοιχείο α)) & RMT.0137 (ADR.001 στοιχείο β))

RMT.0140 (ADR.002 στοιχείο α)) & RMT.0141 (ADR.002 στοιχείο β))

RMT.0144 (ADR.003 στοιχείο α)) & RMT.0145 (ADR.003 στοιχείο β))

ΕΠΤ/ΕΑΠ 2011-20

### **«Απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές, τους φορείς και τις δραστηριότητες για τα αεροδρόμια»**

## ΣΥΝΟΨΗ

Η παρούσα επεξηγηματική σημείωση αποσκοπεί να ενημερώσει τον αναγνώστη σχετικά με το κύριο περιεχόμενο της επικρατούσας γνώμης αριθ. 01/2013 του EASA καθώς και σχετικά με τις αλλαγές που επήλθαν στο σχέδιο του κανονισμού για τα αεροδρόμια κατόπιν του ΕΑΠ. Οι συγκεκριμένες αλλαγές βασίζονται σε αντιδράσεις που διατυπώθηκαν σχετικά με το ΕΑΠ και υπέδειξαν ότι υπάρχουν περιθώρια για περαιτέρω βελτίωση των προτεινόμενων διατάξεων. Οι αλλαγές και οι λόγοι στους οποίους αυτές οφείλονται παρατίθενται στο παρόν έγγραφο.

Βάσει του εκτενούς συντονισμού με τα κράτη μέλη και τους ενδιαφερόμενους, ο EASA θεωρεί ότι η παρούσα γνώμη βασίζεται σε ισχυρή συναίνεση και παρουσιάζει μια ώριμη βάση για την έγκριση του μελλοντικού κανονισμού για τα αεροδρόμια.

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

### I. Γενικά

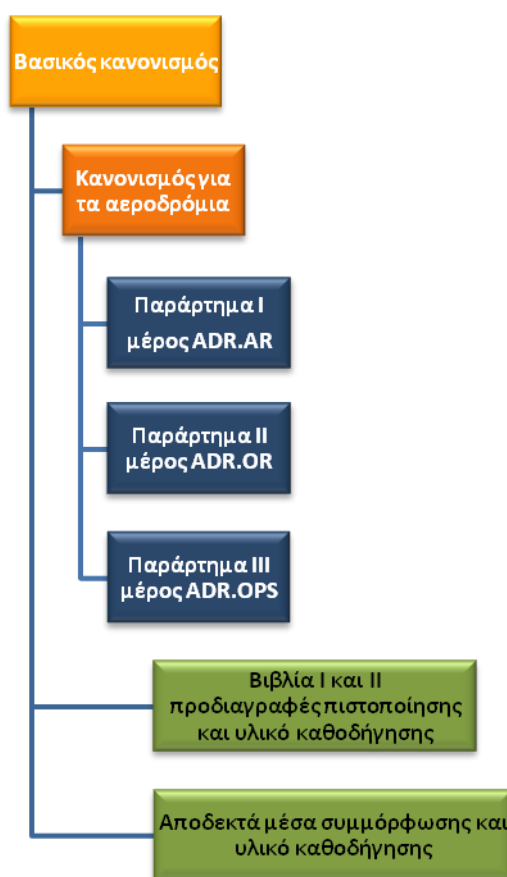
1. Η τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 (εφεξής ο «βασικός κανονισμός») διέυρνε τις αρμοδιότητες του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (εφεξής ο «Οργανισμός») στους τομείς διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας/υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ATM/ANS) και των αεροδρομίων. Η νέα αυτή αρμοδιότητα επέβαλε στον Οργανισμό να εκπονήσει σχέδιο κανόνων ασφαλείας για τα αεροδρόμια, καθώς και κοινούς κανόνες για την πιστοποίηση και επιτήρηση από τις εθνικές αεροπορικές αρχές προς υποστήριξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.
2. Ο σκοπός της παρούσας γνώμης είναι να συνδράμει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στη θέσπιση εκτελεστικών κανόνων για τα αεροδρόμια παρέχοντας τις τελικές αποφάσεις του Οργανισμού σχετικά με το συγκεκριμένο θέμα. Οι εν λόγω εκτελεστικοί κανόνες αναμένεται να θεσπιστούν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και να τεθούν σε ισχύ μέχρι τα τέλη του 2013.
3. Παράλληλα έχει καταρτιστεί μη δεσμευτικό υλικό (αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης, υλικό καθοδήγησης και προδιαγραφές πιστοποίησης) που υποστηρίζει τους μελλοντικούς αυτούς εκτελεστικούς κανόνες και προβλέπεται να εγκριθεί από τον Οργανισμό και να τεθεί σε ισχύ ταυτόχρονα με τους εκτελεστικούς κανόνες. Καθώς το υποστηρικτικό αυτό υλικό διαφέρει από τη διαδικασία που ακολουθείται για τους ανωτέρω εκτελεστικούς κανόνες, παραμένει στον Οργανισμό πριν από την έγκριση και ως εκ τούτου παρέχεται περισσότερος χρόνος για να προσαρμοστεί και να οριστικοποιηθεί κατά τη διάρκεια του 2013.
4. Η παρούσα επεξηγηματική σημείωση αποσκοπεί να βοηθήσει τον αναγνώστη να κατανοήσει τους λόγους που οδήγησαν στις τελευταίες αλλαγές στο σχέδιο των εκτελεστικών κανόνων καθώς και τις επιπτώσεις των εν λόγω αλλαγών. Οι συγκεκριμένες αλλαγές προτείνονται από τον Οργανισμό ως απόκριση στις αντιδράσεις που διατυπώθηκαν σχετικά με το ΕΑΠ επί της ΕΠΤ 2011-20. Παρέχεται μια «οριστική» έκδοση των μελλοντικών εκτελεστικών κανόνων καθώς και μια έκδοση με δυνατότητα «παρακολούθησης των αλλαγών».
5. Επιπλέον, στην παρούσα επεξηγηματική σημείωση επισυνάπτεται, μόνο για ενημέρωση και χωρίς να αποτελεί τυπικό μέρος της παρούσας γνώμης, λεπτομερής κατάλογος με τα μέρη των σχετικών αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης, του υλικού καθοδήγησης και των προδιαγραφών πιστοποίησης που ο Οργανισμός προτίθεται να διαμορφώσει περαιτέρω. Αυτός ο μη εξαντλητικός κατάλογος προκύπτει επίσης ως αποτέλεσμα των αντιδράσεων σχετικά με το ΕΑΠ και δεν θεωρείται οριστικός. Σε μεμονωμένες περιπτώσεις παρέχεται νέο σχέδιο του κειμένου.

### II. Πεδίο εφαρμογής της γνώμης

6. Η παρούσα γνώμη αποτελείται από τα ακόλουθα έγγραφα:
- Σχέδιο κανονισμού για τα αεροδρόμια με τα ακόλουθα παραρτήματα:
    - Παράρτημα I – Μέρος απαιτήσεων που αφορούν τις αρχές (μέρος ADR.AR)
    - Παράρτημα II – Μέρος απαιτήσεων που αφορούν τους φορείς (μέρος ADR.OR)
    - Παράρτημα III – Μέρος απαιτήσεων που αφορούν τις δραστηριότητες (μέρος ADR.OPS)

### III. Δομή των κανόνων

7. Στην ακόλουθη εικόνα παρουσιάζεται επισκόπηση των παραρτημάτων του μελλοντικού κανονισμού για τα αεροδρόμια:



Εικόνα 1: Παραρτήματα του κανονισμού για τα αεροδρόμια

### IV. Διαβούλευση

8. Η ΕΠΤ 2011-20 δημοσιεύτηκε στο δικτυακό τόπο του Οργανισμού (<http://easa.europa.eu/rulemaking/notices-of-proposed-amendment-NPA.php>) την 13η Δεκεμβρίου 2011. Η περίοδος διαβούλευσης έληξε, κατόπιν αιτήματος για παράταση, την 30ή Απριλίου 2012.

9. Οι περιλήψεις των παρατηρήσεων, οι σχετικές απαντήσεις στις περιληπτικές παρατηρήσεις και το προτεινόμενο αναθεωρημένο κείμενο του κανόνα συζητήθηκαν στις ακόλουθες εκδηλώσεις:
- Διάσκεψη για τα αεροδρόμια 21η/22α Μαΐου 2012  
Θεματικές συναντήσεις αναθεώρησης
  - Σχέδιο κανονισμού και μέρος AR 12η Ιουνίου 2012
  - Μέρος OR 13η Ιουνίου 2012
  - Μέρος OPS 19η Ιουνίου 2012
  - Βιβλίο I προδιαγραφών πιστοποίησης 20ή Ιουνίου 2012
10. Με βάση τα παραπάνω και κατόπιν εκτεταμένων διαβουλεύσεων με αρχές, ενώσεις και φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίου, ο Οργανισμός δημοσίευσε το ΕΑΠ επί της ΕΠΤ 2011-20 την 26η Νοεμβρίου 2012. Η περίοδος διατύπωσης αντιδράσεων έληξε την 3η Φεβρουαρίου 2013. Εντός της εν λόγω περιόδου διατύπωσης αντιδράσεων, ο Οργανισμός διατήρησε σταθερά υψηλό επίπεδο συντονισμού με όλα τα μέρη για τη διασφάλιση της επαρκούς εξέτασης όλων των αντιδράσεων. Έλαβαν χώρα πολλές συναντήσεις, τόσο επίσημες όσο και ανεπίσημες, για την ελεύθερη συζήτηση των θεμάτων μεταξύ όλων των μερών με στόχο να διασφαλιστεί ότι όλα τα μέρη κατανοούν τις προτεινόμενες αλλαγές και την αιτιολόγησή τους.

#### **V. Γενική επισκόπηση των αντιδράσεων σχετικά με το ΕΑΠ**

11. Αξίζει να σημειωθεί ότι σε ένα σημαντικό αριθμό αντιδράσεων εκφράστηκε η εκτίμηση τόσο των αρχών όσο και των φορέων εκμετάλλευσης αεροδρομίου για τις προσπάθειες που καταβάλλει ο Οργανισμός σε μια απόπειρα να ανταποκριθεί θετικά στις παρατηρήσεις που ελήφθησαν κατά τη διάρκεια της δημόσιας διαβούλευσης της ΕΠΤ. Δημιουργήθηκε η αίσθηση ότι το ΕΑΠ ήρθε να αντιμετωπίσει πολλούς από τους προβληματισμούς που διαβιβάστηκαν στον Οργανισμό. Πολλές από τις αντιδράσεις που διατυπώθηκαν αφορούσαν τη θέσπιση των κανόνων και την ασυνέχεια που προέκυψε ως συνέπεια της αλλαγής κάποιων κανόνων χωρίς πλήρη αντιμετώπιση των επιπτώσεων αυτής της αλλαγής σε συναφείς ή υποστηρικτικούς κανόνες. Στο κείμενο που ακολουθεί θα επιχειρηθεί η επισήμανση των αλλαγών σε κάθε μέρος, στις οποίες πρόβη ο Οργανισμός ανταποκρινόμενος στις αντιδράσεις που ελήφθησαν, καθώς και η παρουσίαση τη σχετικής αιτιολόγησης.
12. Μια επαναλαμβανόμενη αντίδραση που διατύπωσε ο κλάδος αφορούσε την ερμηνεία της λέξης «διασφαλίζει». Φάνηκε να υπάρχει μια γενική αντίληψη ότι ο όρος αυτός σημαίνει ότι οι φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίου είναι άμεσα υπεύθυνοι για την κατάρτιση των διαδικασιών και για τον έλεγχο της συμμόρφωσης όλων των εμπλεκόμενων μερών με αυτές τις διαδικασίες. Ωστόσο, ο σκοπός της εν λόγω λέξης δεν ήταν αυτός και δεν ευθυγραμμίζεται με το πεδίο εφαρμογής στο οποίο αποσκοπούσε ο Οργανισμός για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίου. Η πρόθεση του Οργανισμού με τη χρήση του όρου «διασφαλίζει» είναι ότι ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου θα πρέπει να διασφαλίζει την εφαρμογή, δέουσα κοινοποίηση και συμπερίληψη διαδικασιών στο συνολικό σύστημα διαχείρισης ασφάλειας του αεροδρομίου. Ο Οργανισμός αντιλαμβάνεται ότι άλλοι φορείς μπορεί να διαδραματίσουν ενεργό ρόλο στην παροχή αποτελεσματικής διαδικασίας σύμφωνα με τον κανόνα, αλλά η έναρξη, η επιτήρηση και η εξέταση της αποτελεσματικότητας της διαδικασίας εξακολουθεί να αποτελεί ευθύνη των φορέων εκμετάλλευσης αεροδρομίων.
13. Ανταποκρινόμενος σε αίτημα για διευκρίνιση σχετικά με την ευθύνη των φορέων εκμετάλλευσης αεροδρομίων όταν επιχειρησιακές υπηρεσίες παρέχονται από άλλους φορείς, ο Οργανισμός συμπεριέλαβε περαιτέρω υλικό καθοδήγησης που δείχνει το επίπεδο αρμοδιότητας και ευθύνης που αναμένεται να διατηρούν κατά τη διάρκεια αυτών των διευθετήσεων συντονισμού. Όπως αναφέρθηκε, αναμένεται από τον

φορέα εκμετάλλευσης αεροδρομίου να συντονίζεται με τους διάφορους φορείς, ωστόσο, είναι αντιληπτό ότι ο συντονισμός αυτός συνεπάγεται τη μεταβίβαση αρμοδιοτήτων εκ μέρους του φορέα εκμετάλλευσης αεροδρομίου και, ως εκ τούτου, δεν είναι υπεύθυνος για τις ενέργειες των άλλων αυτών φορέων.

14. Στις επόμενες ενότητες αυτής της επεξηγηματικής σημείωσης παρέχονται λεπτομερέστερες πληροφορίες σχετικά με την κατάρτιση του σχεδίου του κανονισμού.

**ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ****I. Πεδίο εφαρμογής**

15. Το σχέδιο κανονισμού για τα αεροδρόμια καθορίζει την γενική εφαρμογή των μερών που καλύπτει, προβλέπει τη μετατροπή υφιστάμενων πιστοποιητικών, καθορίζει τη χρήση των εξαιρέσεων που προβλέπονται στο άρθρο 4 παράγραφος 3β του βασικού κανονισμού και προτείνει συγκεκριμένα μέτρα με τη μορφή χρόνων μετατροπής και του εγγράφου αποδοχής αποκλίσεων και ενεργειών (DAAD) που αποσκοπούν να διευκολύνουν τη μετάβαση στις νέες προδιαγραφές πιστοποίησης.

**II. Ανασκόπηση των αντιδράσεων**

16. Οι αντιδράσεις επί του σχεδίου του κανονισμού επικεντρώθηκαν κυρίως στους ορισμούς, στην επιτήρηση των αεροδρομίων, καθώς και στην εφαρμογή των κανόνων πριν από την πιστοποίηση.

**III. Επεξήγηση των αλλαγών**

*Νέα αιτιολογική σκέψη (15):*

17. Αυτή η νέα αιτιολογική σκέψη παρέχει μια εξήγηση για την αρμοδιότητα του φορέα εκμετάλλευσης αεροδρομίου, όταν μια υπηρεσία αεροδρομίου που απαιτείται σύμφωνα με το παράρτημα III του κανονισμού παρέχεται από κρατικό οργανισμό ή φορέα διαφορετικό από τον φορέα εκμετάλλευσης αεροδρομίου.

*Νέα αιτιολογική σκέψη (16):*

18. Η νέα αυτή αιτιολογική σκέψη διευκρινίζει ότι δεν επηρεάζονται οι πτυχές των υφιστάμενων εθνικών πιστοποιητικών αεροδρομίων που δεν άπτονται της ασφάλειας.

*Άρθρο 1: Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής*

19. Το άρθρο 1 τροποποιήθηκε ώστε να αποσαφηνιστεί ποιοι φορείς πρέπει να συμμορφώνονται προς τα διάφορα παραρτήματα. Η καθυστέρηση με την οποία διάφοροι φορείς υποχρεούνται να συμμορφώνονται προς τα παραρτήματα μεταφέρθηκε στο άρθρο 12.

*Άρθρο 2: Ορισμοί*

20. Φαινόταν να υπάρχει κάποια παρανόηση σχετικά με τον ορισμό του «κύκλου σχεδιασμού επιτήρησης» κατά τη χρήση του όρου «όλες οι εφαρμοστέες απαιτήσεις ελέγχονται κατά τη διάρκεια του κύκλου επιτήρησης» και ότι αυτό θα αποτελούσε αυξημένη επιβάρυνση για ορισμένες αρμόδιες αρχές. Ο Οργανισμός αναθεώρησε το κείμενο και διαπίστωσε ότι από τον τρέχοντα ορισμό παραλείπεται η επιτήρηση των αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης και των προδιαγραφών πιστοποίησης, που δεν αποτελούν απαιτήσεις, και τροποποίησε το κείμενο ώστε να αποτυπώνεται το γεγονός ότι ορισμένα στοιχεία παραμένουν σταθερά και δεν πρέπει να υποβάλλονται σε τακτική επιτήρηση αν δεν επηρεάζονται από αλλαγές. Ο νέος ορισμός αναφέρει ότι ο κύκλος επιτήρησης είναι μια περίοδος κατά την οποία ελέγχεται η διαρκής συμμόρφωση. Ο ορισμός αυτός δεν αναφέρεται στα μέσα με τα οποία πρέπει να διενεργείται ο εν λόγω έλεγχος. Ο ορισμός των «όρων πιστοποιητικού» μειώθηκε κατά δύο στοιχεία.

*Άρθρο 3: Ικανότητες επιτήρησης*

21. Το άρθρο τροποποιήθηκε ώστε να διευκρινίζει ότι τα κράτη μέλη ορίζουν μια αρμόδια αρχή που είναι υπεύθυνη για την πιστοποίηση και την επιτήρηση των αεροδρομίων και της λειτουργίας τους αντί για τις δραστηριότητες αεροδρομίου γενικώς. Κατ' αυτόν τον τρόπο ορίζεται καλύτερα το πεδίο εφαρμογής και επέρχεται ευθυγράμμιση με τον βασικό κανονισμό. Άλλες αλλαγές στο άρθρο επιτρέπουν στην αρμόδια αρχή να λαμβάνει αλλά επίσης να κινεί μέτρα εφαρμογής που στη συνέχεια θα λάβουν άλλοι σχετικοί φορείς.

Ο κανόνας σχετικά με τον συντονισμό της επιτήρησης των αεροδρομίων που βρίσκονται πλησίον εθνικών συνόρων αναδιατυπώθηκε, περιορίστηκε στη «προστασία» και μεταφέρθηκε στο άρθρο 8.

#### *Άρθρο 4: Παροχή πληροφοριών στον Οργανισμό*

22. Η αντίδραση στο άρθρο 4 προσδιόριζε ότι «τα ονόματα των αεροδρομίων», θα μπορούσαν να προκαλέσουν προβλήματα στη σωστή αναγνώριση σε περίπτωση χρήσης από το κράτος μέλος των όρων που προτείνονται στο άρθρο. Ως εκ τούτου, για να αποφευχθεί η σύγχυση, ο Οργανισμός υιοθέτησε την απαίτηση του ΔΟΠΑ και πλέον δηλώνει ότι οι πληροφορίες που παρέχονται στον Οργανισμό θα πρέπει να περιέχουν «το όνομα, τη θέση και τον κωδικό ΔΟΠΑ των αεροδρομίων».

#### *Άρθρο 5: Εξαιρέσεις σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.*

23. Η αλλαγή στο άρθρο 5 αντανakλά τις προσπάθειες του Οργανισμού να διευκρινίσει τη χρονική περίοδο κατά την οποία το κράτος μέλος αξιολογεί τη συμμόρφωση του αεροδρομίου προς τις απαιτήσεις εξαίρεσης. Ο Οργανισμός επιχειρεί να διατηρήσει την ευελιξία στο πλαίσιο του άρθρου για να μπορεί το κράτος μέλος να αποφασίσει κατά πόσον ένα αεροδρόμιο συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις εξαίρεσης. Ωστόσο, υπήρξε μια ελαφρά ασυνέπεια στο άρθρο που ίσως να δημιούργησε κάποια σύγχυση. Ως εκ τούτου, ο Οργανισμός εισήγαγε το κείμενο «τα τελευταία τρία διαδοχικά έτη» στο άρθρο 5 παράγραφος 2 ώστε να είναι το ίδιο με το άρθρο 5 παράγραφος 3 στοιχείο γ).

#### *Άρθρο 6: Μετατροπή πιστοποιητικών*

24. Το άρθρο τροποποιήθηκε για να διευκρινιστεί η ισχύς των υφιστάμενων πιστοποιητικών.

#### *Άρθρο 7: Αποκλίσεις από τις προδιαγραφές πιστοποίησης*

25. Αυτό το άρθρο τροποποιήθηκε για να αποτυπώσει δύο αντιδράσεις που ελήφθησαν. Η πρώτη αφορά τη χρήση του όρου «πρώτα» πιστοποιητικά. Θεωρήθηκε ότι αυτό έχει ως συνέπεια τα αεροδρόμια που έχουν υποβάλει αίτηση για έγκαιρη πιστοποίηση να βρίσκονται σε μειονεκτική θέση έναντι εκείνων που πιστοποιούνται αργότερα. Το μειονέκτημα έναντι των αεροδρομίων στα οποία δεν έχει ακόμη εκδοθεί το νέο πιστοποιητικό συνίσταται στο ότι δεν θα ήταν δυνατή η χρήση του DAAD για κάθε «γνήσια» απόκλιση που εντοπίζεται μετά την πιστοποίηση, ενώ τα αεροδρόμια που δεν έχουν ακόμη πιστοποιηθεί θα μπορούσαν να συμπεριλάβουν αυτές τις αποκλίσεις στο DAAD. Συνεπώς, διαγράφηκε η λέξη «πρώτα» ώστε να επιτρέπεται η χρήση του DAAD σε πραγματικές περιπτώσεις σφάλματος στον προσδιορισμό των ισχυουσών αποκλίσεων κατά τη στιγμή της πιστοποίησης. Η δεύτερη αντίδραση αφορούσε τη διαφορά μεταξύ της ημερομηνίας λήξης που χρησιμοποιείται στο άρθρο και αυτής που χρησιμοποιείται στην επεξηγηματική σημείωση. Το άρθρο τροποποιήθηκε ώστε να αποτυπώνεται η σωστή ημερομηνία.

#### *Άρθρο 8: Προστασία του περιβάλλοντος χώρου του αεροδρομίου*

26. Όπως αναφέρεται στο άρθρο 3 ανωτέρω, το άρθρο αυτό περιλαμβάνει πλέον στην παράγραφο 3 την απαίτηση για συντονισμό της προστασίας των αεροδρομίων που βρίσκονται πλησίον εθνικών συνόρων αντί για επιτήρηση, όπως περιγράφεται στο προηγούμενο προτεινόμενο άρθρο 3.

*Άρθρο 9: Παρακολούθηση του περιβάλλοντος χώρου του αεροδρομίου*

27. Η αλλαγή στο άρθρο 9 αποτυπώνει την αντίδραση σύμφωνα με την οποία η δημιουργία ενός χώρου για τη δραστηριότητα άγριων ζώων θα μπορούσε πράγματι να είναι ένα θετικό βήμα καθώς θα απομακρύνει τα άγρια ζώα από περιοχές όπου αποτελούν κίνδυνο για τις δραστηριότητες των αεροδρομίων. Ως εκ τούτου, ο Οργανισμός εισήγαγε τη φράση «επιβλαβούς για τις δραστηριότητες αεροσκαφών» στην απαρίθμηση με τελείες σχετικά με τη δραστηριότητα άγριων ζώων.

*Άρθρο 12: Έναρξη ισχύος*

28. Το άρθρο τροποποιήθηκε για να αποσαφηνίσει τις απαιτήσεις σχετικά με την έναρξη ισχύος για τα αεροδρόμια που επί του παρόντος είναι πιστοποιημένα σύμφωνα με την αντίστοιχη εθνική νομοθεσία και τα αεροδρόμια που βρίσκονται σε διαδικασία πιστοποίησης η οποία ξεκίνησε πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού.

**ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι – ΜΕΡΟΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΙΣ ΑΡΧΕΣ (ΜΕΡΟΣ ADR.AR)**

**I. Πεδίο εφαρμογής**

29. Αυτό το μέρος περιγράφει τις απαιτήσεις για τις αρμόδιες αρχές. Το υλικό που καταρτίστηκε καθορίζει:
- α. τις απαιτήσεις για τα συστήματα διαχείρισης των αρμόδιων αρχών·
  - β. τη διαδικασία για την αναθεώρηση και την αποδοχή της προτεινόμενης ισχύουσας βάσης πιστοποίησης αεροδρομίου που υποβάλλεται από αιτούντα·
  - γ. τη διαδικασία αποδοχής για το εγχειρίδιο αεροδρομίου που καθορίζει τα στοιχεία, τις υπηρεσίες και τις δραστηριότητες του αεροδρομίου·
  - δ. τις απαιτήσεις για την έκδοση, τη διατήρηση, τροποποίηση, αναστολή ή ανάκληση πιστοποιητικών για αεροδρόμια και φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων (όπως ισχύουν σε κάποιο κράτος μέλος)·
  - ε. τις απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές σε σχέση με τη διαρκή επιτήρηση της ασφάλειας των αεροδρομίων, των δραστηριοτήτων και των υπηρεσιών τους καθώς και του φορέα εκμετάλλευσης αεροδρομίου·
  - στ. τις προϋποθέσεις για την απαγόρευση ή τον περιορισμό των δραστηριοτήτων ή την υπαγωγή τους σε συγκεκριμένες προϋποθέσεις, προς το συμφέρον της ασφάλειας.

**II. Ανασκόπηση των αντιδράσεων**

30. Η αντίδραση σχετικά με τις απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές επικεντρώθηκαν κυρίως σε θέματα που αφορούν το σύστημα διαχείρισης, το πρόγραμμα επιτήρησης, την έκδοση του πιστοποιητικού και τις αλλαγές. Το κείμενο αναθεωρήθηκε με βάση τις αντιδράσεις που ελήφθησαν ώστε να μειωθεί η επιβάρυνση για τις αρμόδιες αρχές και να αποσαφηνιστούν οι υποχρεώσεις τους όσον αφορά το πρόγραμμα επιτήρησης, την έκδοση του πιστοποιητικού και τις αλλαγές.

**III. Επεξήγηση των αλλαγών**



*ADR.AR.A.005: Αρμόδια αρχή*

31. Ο εκτελεστικός κανόνας τροποποιήθηκε ώστε να αποσαφηνιστεί ότι η αρμόδια αρχή δεν εκδίδει αυτόματα ένα πιστοποιητικό άνευ όρων, κάτι που πιθανώς να προέκυπτε, χωρίς να υπάρχει τέτοια πρόθεση, από το προηγούμενο κείμενο.

*ADR.AR.B.020: Τήρηση αρχείων*

32. Ο εκτελεστικός κανόνας ορίζει πλέον ότι πρέπει να τηρούνται αρχεία καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος του πιστοποιητικού ή της δήλωσης, ανάλογα με την περίπτωση. Αυτή η αλλαγή εισήχθη ώστε να μπορούν οι αρμόδιες αρχές να αποφασίζουν ποια αρχεία θα πρέπει να τηρούνται.

*ADR.AR.C.005: Επιτήρηση*

33. Ο εκτελεστικός κανόνας προβλέπει πλέον ότι οι αρμόδιες αρχές περιλαμβάνουν στην επιτήρησή τους και άλλες υποδομές και δραστηριότητες εντός των περιοχών που παρακολουθεί ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου, σύμφωνα με την παράγραφο ADR.OPS.B.075. Αυτό μπορεί να περιλαμβάνει συμφωνίες προηγούμενης έγκρισης.

*ADR.AR.C.015: Έναρξη της διαδικασίας πιστοποίησης*

34. Ο εκτελεστικός κανόνας έχει τροποποιηθεί ώστε να αποτυπώσει ότι η διαδικασία πιστοποίησης είναι μια επαναληπτική διαδικασία και όχι η εξαιρετικά σύντομη διαδικασία που παρουσιαζόταν αρχικά. Η διαδικασία πιστοποίησης θα πρέπει να είναι μια συνεργατική διαδικασία που απαιτεί από τα δύο μέρη να συνεργαστούν και να καταρτίσουν τη βάση πιστοποίησης και τις απαιτήσεις πιστοποίησης. Δεν αποσκοπεί να είναι μια γραφειοκρατική διαδικασία και δεν θα πρέπει να λειτουργεί ως τέτοια.

*ADR.AR.C.020: Βάση πιστοποίησης*

35. Ο εκτελεστικός κανόνας τροποποιήθηκε ώστε να περιγράφεται με μεγαλύτερη ακρίβεια η βάση πιστοποίησης. Η διαδικασία που ακολουθείται για την κατάρτιση της βάσης πιστοποίησης περιλαμβάνεται σε αποδεκτό μέσο συμμόρφωσης στην παράγραφο ADR.AR.C.015 όπου ο όρος εμφανίζεται για πρώτη φορά.

**ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ – ΜΕΡΟΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΟΥΣ  
ΦΟΡΕΙΣ  
(ΜΕΡΟΣ ADR.OR)**

**I. Πεδίο εφαρμογής**

36. Το μέρος ADR.OR περιέχει τις απαιτήσεις που πρέπει να πληροί ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου. Το μέρος αυτό περιέχει πέντε ενότητες που καλύπτουν τις γενικές απαιτήσεις, την πιστοποίηση-δήλωση, τις ευθύνες των αερομεταφορέων, τη διαχείριση και το εγχειρίδιο αεροδρομίου. Περιλαμβάνει:
- α. τις προϋποθέσεις για την εκμετάλλευση ενός αεροδρομίου σύμφωνα με τις βασικές απαιτήσεις του παραρτήματος Va και, κατά περίπτωση, του παραρτήματος Vb του βασικού κανονισμού·
  - β. τις αρμοδιότητες και τα προνόμια ενός φορέα εκμετάλλευσης αεροδρομίου·
  - γ. τη διαδικασία για την κατάρτιση και το περιεχόμενο του εγχειριδίου αεροδρομίου και τις απαιτήσεις για την εκμετάλλευση του αεροδρομίου σύμφωνα με αυτό·
  - δ. τις απαιτήσεις για ένα σύστημα διαχείρισης αεροδρομίου, που περιέχει το σύστημα διαχείρισης ασφάλειας·
  - ε. τις ευθύνες του φορέα εκμετάλλευσης αεροδρομίου και των τρίτων που παρέχουν επιχειρησιακές υπηρεσίες αεροδρομίου, συμπεριλαμβανομένων των

διαδικασιών για την παρακολούθηση και επιτήρηση από τον φορέα εκμετάλλευσης αεροδρομίου των δραστηριοτήτων τρίτων στην περιοχή κινήσεων.

## **II. Ανασκόπηση των αντιδράσεων**

37. Όπως και με την αντίδραση σχετικά με τις απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές, οι παρατηρήσεις σχετικά με τις απαιτήσεις που αφορούν τους φορείς επικεντρώθηκαν επίσης στους κανόνες για την επιτήρηση τρίτων, τις αλλαγές και τις απαιτήσεις προσωπικού. Ελήφθησαν σημαντικές αντιδράσεις για τις απαιτήσεις εκπαίδευσης και οδήγησαν σε ουσιαστική αναδιατύπωση των κανόνων αυτών.

## **III. Επεξήγηση των αλλαγών**

### *ADR.OR.B.015: Αίτηση έκδοσης πιστοποιητικού*

38. Αυτός ο εκτελεστικός κανόνας τροποποιήθηκε για να αντικατοπτρίζει το σκοπό των αλλαγών που εισήχθησαν στην παράγραφο ADR.AR.C.015, η οποία περιγράφεται ανωτέρω στην ενότητα σχετικά με τις απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές. Οι αλλαγές προσθέτουν σαφήνεια στις απαιτήσεις σχετικά με την αίτηση για την έκδοση πιστοποιητικού.

### *ADR.OR.B.040: Αλλαγές*

39. Ήσσονος σημασίας συντακτική αλλαγή στην αρχή του εκτελεστικού κανόνα ώστε να αποσαφηνιστεί το πεδίο εφαρμογής των απαιτήσεων αλλαγών καθώς και άλλη μία αλλαγή προκειμένου να αποσαφηνιστεί το πεδίο εφαρμογής της αξιολόγησης της προτεινόμενης αλλαγής.

### *ADR.OR.B.060: Δήλωση παρόχων υπηρεσιών διαχείρισης της πίστας ελιγμών*

40. Ο εκτελεστικός κανόνας προσαρμόστηκε ελαφρώς για επιπλέον σαφήνεια.

### *ADR.OR.C.005: Ευθύνες φορέα εκμετάλλευσης αεροδρομίου*

41. Ο εκτελεστικός κανόνας τροποποιήθηκε για να αποτυπώσει το γεγονός ότι κάποιες από τις πληροφορίες που αναφέρονται στον κανόνα θα πρέπει να δημοσιεύονται μόνο στην περίπτωση που κρίνεται αναγκαίο. Ο αρχικός εκτελεστικός κανόνας θα επέβαλε την υποχρέωση δημοσίευσης πληροφοριών που θα πρέπει να περιλαμβάνονται μόνο στο εγχειρίδιο αεροδρομίου. Ως εκ τούτου, το σχέδιο του εκτελεστικού κανόνα τροποποιήθηκε για να προβλέπεται ότι όλες οι σχετικές πληροφορίες για την ασφάλεια των αεροσκαφών πρέπει να περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο αεροδρομίου, αλλά μόνο κατάλληλες πληροφορίες μπορεί να χρειαστεί να δημοσιευθούν. Εισήχθη μία ακόμη αλλαγή ήσσονος σημασίας για να αφαιρεθεί η «επίσημη» πτυχή τυχόν συμφωνιών μεταξύ του φορέα εκμετάλλευσης αεροδρομίου και άλλων φορέων.

### *ADR.OR.C.040: Πρόληψη πυρκαγιάς*

42. Η αλλαγή στον εκτελεστικό κανόνα αποσαφηνίζει ότι ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου δεν είναι άμεσα υπεύθυνος για τη διασφάλιση της ικανοποίησης αυτής της απαίτησης, αλλά απλώς για τη διασφάλιση της ύπαρξης διαδικασιών που εξασφαλίζουν ότι το προσωπικό είναι ενήμερο σχετικά με αυτήν την απαίτηση.

### *ADR.OR.C.045: Χρήση οινόπνεύματος, ψυχοτρόπων ουσιών και φαρμάκων*

43. Σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανόνα, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίου θεσπίζουν και κοινοποιούν πολιτική σχετικά με τη χρήση οινόπνεύματος, ψυχοτρόπων ουσιών και φαρμάκων που περιλαμβάνονται σε αυτόν τον κανόνα. Από

πολλές αντιδράσεις προέκυψε ότι η διαχείριση δεν θα πρέπει να περιλαμβάνεται στους περιορισμούς όσον αφορά τη χρήση των ουσιών που αναφέρονται σε αυτόν τον κανόνα. Ωστόσο, ο Οργανισμός δεν έχει αναφέρει τι θα πρέπει να συμπεριληφθεί στην πολιτική, αλλά προς αποφυγή οποιασδήποτε παρανόησης, ο Οργανισμός αφαίρεσε τη λέξη «διαχείριση».

*ADR.OR.D.015: Απαιτήσεις που αφορούν το προσωπικό*

44. Η σημαντική αλλαγή στην παράγραφο ADR.OR.D.017 που περιγράφεται παρακάτω είχε ως αποτέλεσμα να συμπεριληφθεί σε αυτόν τον εκτελεστικό κανόνα απαίτηση βάσει της οποίας ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου πρέπει να διασφαλίζει ότι το προσωπικό του που εμπλέκεται στην εκμετάλλευση, τη συντήρηση και τη διαχείριση του αεροδρομίου είναι επαρκώς εκπαιδευμένο σύμφωνα με το πρόγραμμα εκπαίδευσης. Η νέα αυτή απαίτηση προσθέτει σαφήνεια στον αναδιατυπωμένο εκτελεστικό κανόνα ADR.OR.D.017.

*ADR.OR.D.017: Προγράμματα εκπαίδευσης και περιοδικών ελέγχων ικανοτήτων*

45. Οι σημαντικές αλλαγές σε αυτόν τον εκτελεστικό κανόνα αποσαφήνισαν το πεδίο εφαρμογής των αρμοδιοτήτων του φορέα εκμετάλλευσης αεροδρομίου ως προς τη διασφάλιση ότι το προσωπικό του είναι εκπαιδευμένο και τηρεί αρχεία και ότι τα ασυνόδευτα άτομα που εκτελούν εργασίες στην περιοχή κινήσεως ή σε άλλες επιχειρησιακές περιοχές του αεροδρομίου είναι επαρκώς εκπαιδευμένα. Ο αναδιατυπωμένος κανόνας αποτυπώνει πλέον το γεγονός ότι ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου δεν είναι άμεσα υπεύθυνος για την εκπαίδευση του προσωπικού άλλων φορέων. Ωστόσο, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου πρέπει να διασφαλίζει ότι η εκπαίδευση του προσωπικού άλλων φορέων είναι σύμφωνη προς τα πρότυπα που έχει αναπτύξει ο ίδιος (πρόγραμμα εκπαίδευσης και συχνότητα), όπως απαιτείται σύμφωνα με τις βασικές απαιτήσεις. Συνεπώς, ασκεί γενική διοικητική επιτήρηση της εκπαίδευσης που παρέχεται στο προσωπικό άλλων φορέων.

*ADR.OR.D.027: Προγράμματα ασφάλειας*

46. Ήσσονος σημασίας αλλαγή ώστε να αντανakλάται το γεγονός ότι ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου δεν μπορεί να διασφαλίσει ότι οι φορείς που εκτελούν εργασίες στο αεροδρόμιο συμμετέχουν σε τέτοια προγράμματα, αλλά μόνο να ενθαρρύνει τη συμμετοχή των φορέων σε αυτά.

*ADR.OR.D.035: Τήρηση αρχείων*

47. Ήσσονος σημασίας αλλαγή που αντανakλά το γεγονός ότι τα αρχεία που σχετίζονται με τη βάση πιστοποίησης και τα εν χρήσει εναλλακτικά μέσα συμμόρφωσης πρέπει να τηρούνται μόνο κατά τη διάρκεια ισχύος του πιστοποιητικού και όχι για απεριόριστο χρονικό διάστημα.

*ADR.OR.E.005: Εγχειρίδιο αεροδρομίου*

48. Ήσσονος σημασίας αλλαγή ώστε να αποσαφηνιστεί η ευθύνη του φορέα εκμετάλλευσης αεροδρομίου ως προς την ενημέρωση του προσωπικού άλλων φορέων σχετικά με το εγχειρίδιο αεροδρομίου. Από το κείμενο του ΕΑΠ προέκυψε ότι ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου πρέπει να διασφαλίζει ότι το προσωπικό άλλων φορέων είναι ενήμερο σχετικά με το εγχειρίδιο, ενώ αυτό που ήθελε να πει το κείμενο ήταν ότι μόνο οι φορείς έπρεπε να είναι ενήμεροι και ότι αποτελεί δική τους ευθύνη να διασφαλίζουν ότι το προσωπικό τους είναι ενήμερο σχετικά με το εγχειρίδιο.

**ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ – ΜΕΡΟΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΙΣ  
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ  
(ΜΕΡΟΣ ADR.OPS)**

**I. Πεδίο εφαρμογής**

49. Το μέρος ADR.OPS περιέχει τις απαιτήσεις που πρέπει να πληροί ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίων. Το μέρος αυτό περιλαμβάνει τρεις ενότητες που καλύπτουν τα στοιχεία αεροδρομίου, τις επιχειρησιακές υπηρεσίες αεροδρομίου, τον εξοπλισμό και τις εγκαταστάσεις και τη συντήρηση αεροδρομίου. Περιλαμβάνει:
- α. απαιτήσεις και διαδικασίες για τις ασφαλείς δραστηριότητες αεροδρομίου, συμπεριλαμβανομένης της συντήρησης αεροδρομίου·
  - β. απαιτήσεις και διαδικασίες για ασφαλείς επιχειρησιακές υπηρεσίες αεροδρομίου, ανεξάρτητα αν αυτές παρέχονται από το φορέα εκμετάλλευσης αεροδρομίων ή τρίτο·
  - γ. απαιτήσεις για την ασφάλεια λειτουργιών εδάφους που σχετίζονται με αεροσκάφη που εκτελούνται στην περιοχή κινήσεων.

**II. Ανασκόπηση των αντιδράσεων**

50. Οι απαιτήσεις για τις δραστηριότητες αεροδρομίου προκάλεσαν μια σειρά από αντιδράσεις σχετικές με τις υπηρεσίες διάσωσης και πυρόσβεσης και τη συντήρηση αεροδρομίου. Απαιτήθηκαν κάποιες διευκρινίσεις σχετικά με ερωτήματα που τέθηκαν κατά τη διάρκεια της περιόδου διατύπωσης αντιδράσεων σε σχέση με το επίπεδο υποχρέωσης του φορέα εκμετάλλευσης αεροδρομίων να διασφαλίζει ασφαλείς δραστηριότητες κατά τη διάρκεια συγκεκριμένων καιρικών φαινομένων.

**III. Επεξήγηση των αλλαγών**

*ADR.OPS.B.001: Παροχή υπηρεσιών*

51. Ήσσονος σημασίας αλλαγή στον εν λόγω εκτελεστικό κανόνα για τη διαγραφή της λέξης «επιχειρησιακών» ως προς τις παρεχόμενες υπηρεσίες καθώς ο τίτλος του τμήματος είναι «λειτουργικές υπηρεσίες», επομένως το πεδίο εφαρμογής είναι σαφώς προσδιορισμένο και δεν είναι αναγκαίο να επαναληφθεί στον εκτελεστικό κανόνα. Προστέθηκε επιπλέον υλικό στο υλικό καθοδήγησης προς υποστήριξη του εκτελεστικού κανόνα (βλέπε συνημμένο 1).

*ADR.OPS.B.010: Υπηρεσίες διάσωσης και πυρόσβεσης*

52. Οι αλλαγές στον συγκεκριμένο εκτελεστικό κανόνα περιλαμβάνουν μια αλλαγή ήσσονος σημασίας ώστε να διευκρινιστεί ότι ο αναμενόμενος χρόνος απόκρισης των υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης δεν είναι «άμεσα» αλλά «έγκαιρα». Σε κάποιες αντιδράσεις αναφερόταν ότι εφόσον πληρούνται οι απαιτήσεις απόκρισης δεν υπάρχει υποχρέωση για «άμεση» απόκριση, όπως απαιτούταν προηγουμένως στον συγκεκριμένο εκτελεστικό κανόνα. Μετά τις αλλαγές στην παράγραφο ADR.OR.D.017 που περιγράφονται ανωτέρω, απαιτήθηκε μια σημαντική αλλαγή που είχε ως αποτέλεσμα την εκ νέου ένταξη των απαιτήσεων για την εκπαίδευση και τους περιοδικούς ελέγχους ικανοτήτων σχετικά με τις υπηρεσίες διάσωσης και πυρόσβεσης σε αυτό το μέρος. Η πρόσφατη προσθήκη της παραγράφου ADR.OPS.B.011 σύμφωνα με την οποία επιτρέπεται σε άλλα μέρη να έχουν την ευθύνη άλλων για την υπηρεσία, έδωσε την ευκαιρία να τοποθετηθεί αυτός ο κανόνας σε καταλληλότερη θέση.

*ADR.OPS.B.025: Λειτουργία οχημάτων*

53. Ήσσονος σημασίας αλλαγή για την αφαίρεση της λέξης «επίσημη» εκπαίδευση. Κατ' αυτόν τον τρόπο θα καταστεί σαφέστερο ότι ο κανόνας δεν έχει ως στόχο να να υποχρεώνει τον φορέα εκμετάλλευσης αεροδρομίου να παρέχει άμεσα την εκπαίδευση, αλλά να θεσπίσει και να εφαρμόζει «διαδικασίες». Επίσης, δεν υπάρχει τίποτα στον κανόνα που να αποκλείει την ανάθεση των εν λόγω καθηκόντων από το φορέα εκμετάλλευσης αεροδρομίου σε άλλον φορέα.

*ADR.OPS.B.035: Επιχειρήσεις σε χειμερινές συνθήκες*

54. Ο εκτελεστικός κανόνας τροποποιήθηκε για να διευκρινιστεί καλύτερα ο ρόλος του αερομεταφορέα.

*ADR.OPS.B.040: Νυκτερινές επιχειρήσεις*

55. Ο εκτελεστικός κανόνας τροποποιήθηκε για να διευκρινιστεί καλύτερα ο ρόλος του αερομεταφορέα.

*ADR.OPS.B.045: Επιχειρήσεις σε συνθήκες χαμηλής ορατότητας*

56. Ο εκτελεστικός κανόνας τροποποιήθηκε για να διευκρινιστεί καλύτερα ο ρόλος του αερομεταφορέα.

*ADR.OPS.B.060: Πρόσβαση στην περιοχή κινήσεων*

57. Ο συγκεκριμένος εκτελεστικός κανόνας διαγράφηκε μετά τις αλλαγές στην παράγραφο ADR.OR.D.017, η οποία περιλαμβάνει πλέον τον σκοπό αυτού του κανόνα.

*ADR.OPS.B.070: Ασφάλεια εργασιών αεροδρομίου*

58. Η απαίτηση για την προηγούμενη έγκριση κατασκευαστικών εργασιών μείζονος σημασίας στο αεροδρόμιο από την αρμόδια αρχή έχει διαγραφεί από τον συγκεκριμένο εκτελεστικό κανόνα. Είναι πλέον περιττή μετά την αλλαγή στην παράγραφο ADR.AR.C.005 που καλύπτει την κατάσταση που περιγράφεται σε αυτόν τον κανόνα.

*ADR.OPS.B.075: Προστασία αεροδρομίων*

59. Στο στοιχείο α) σημείο 1 προστέθηκε ο περιορισμός της αρμοδιότητας του φορέα εκμετάλλευσης αεροδρομίου για λόγους αποσαφήνισης σύμφωνα με το άρθρο 8α παράγραφος 4 του βασικού κανονισμού.

*ADR.OPS.C.005: Συντήρηση αεροδρομίων - Γενικά*

60. Αφαιρέθηκε η απαίτηση για προηγούμενη έγκριση του προγράμματος συντήρησης και των δραστηριοτήτων συντήρησης μεγάλης έκτασης.

**ΜΟΝΟ ΓΙΑ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ****ΣΥΝΗΜΜΕΝΟ 1**

Το παρόν συνημμένο παραθέτει αναφορές σε υποστηρικτικό υλικό που ενδεχομένως να αναθεωρηθεί είτε λόγω αλλαγών στον σχετικό προτεινόμενο εκτελεστικό κανόνα ή μετά από αντιδράσεις που λαμβάνονται και επηρεάζουν το υποστηρικτικό υλικό και περιλαμβάνει, όπου είναι δυνατόν, νέο υλικό που έχει ήδη καταρτιστεί.

Αυτός ο κατάλογος προορίζεται μόνο για ενημέρωση και δεν πρέπει να θεωρηθεί ως οριστικός ή εξαντλητικός. Ο Οργανισμός θα εξακολουθήσει να συνεργάζεται με εξωτερικούς φορείς κατά την πορεία της έγκρισης για να εξασφαλιστεί η καλύτερη δυνατή ποιότητα του υλικού αυτού.

**Απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές**

Πιθανές αλλαγές στο υποστηρικτικό υλικό για τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και το υλικό καθοδήγησης περιλαμβάνουν:

<b>Νέο AMC1 ADR.AR.B.005 στοιχείο α) σημείο 1</b>	Σύστημα Διαχείρισης
<b>AMC1 ADR.AR.B.005 στοιχείο α) σημείο 4</b>	Σύστημα Διαχείρισης
<b>AMC1 ADR.AR.B.005 στοιχείο δ)</b>	Σύστημα Διαχείρισης
<b>GM1 ADR.AR.B.005 στοιχείο α) σημείο 1</b>	Σύστημα Διαχείρισης
<b>GM2 ADR.AR.B.005 στοιχείο α) σημείο 2</b>	Σύστημα Διαχείρισης
<b>AMC1 ADR.AR.C.015 στοιχείο β) σημεία 1 και 2</b>	Έναρξη της διαδικασίας πιστοποίησης
<b>AMC1 ADR.AR.C.015 στοιχείο β) σημείο 1</b>	Έναρξη της διαδικασίας πιστοποίησης
<b>Νέο GM1 ADR.AR.C.015 στοιχείο γ)</b>	Έναρξη της διαδικασίας πιστοποίησης
<b>AMC1 ADR.AR.C.035 στοιχείο α)</b>	Έκδοση πιστοποιητικού
<b>GM1 ADR.AR.C.035 στοιχείο α) σημείο 2</b>	Έκδοση πιστοποιητικού
<b>GM3 ADR.AR.C.035 στοιχείο β) σημεία 1 και 2</b>	Έκδοση πιστοποιητικού
<b>AMC3 ADR.AR.C.040 στοιχεία α) και στ)</b>	Αλλαγές
<b>AMC3 ADR.AR.C.040</b>	Αλλαγές

**Απαιτήσεις που αφορούν τους φορείς**

Πιθανές αλλαγές στο υποστηρικτικό υλικό για τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και το υλικό καθοδήγησης περιλαμβάνουν:

<b>AMC1 ADR.OR.B.015 στοιχείο β) σημείο 4</b>	Αίτηση για χορήγηση πιστοποιητικού
<b>GM1 ADR.OR.B.015 στοιχείο β) σημείο 5</b>	Αίτηση για χορήγηση πιστοποιητικού
<b>AMC1 ADR.OR.B.040 στοιχείο α)</b>	Αλλαγές
<b>GM1 ADR.OR.B.040 στοιχεία α) και β)</b>	Αλλαγές
<b>AMC1 ADR.OR.D.005 στοιχείο β) σημείο 11</b>	Σύστημα Διαχείρισης
<b>AMC2 ADR.OR.D.005 στοιχείο β) σημείο 11</b>	Σύστημα Διαχείρισης
<b>AMC2 ADR.OR.D.005 στοιχείο γ)</b>	Σύστημα Διαχείρισης
<b>AMC1 ADR.OR.D.010</b>	Δραστηριότητες που ανατίθενται με σύμβαση
<b>AMC1 ADR.OR.D.015 στοιχείο β)</b>	Απαιτήσεις προσωπικού
<b>AMC1 ADR.OR.D.017 στοιχείο α)</b>	Προγράμματα εκπαίδευσης και περιοδικών ελέγχων ικανοτήτων
<b>GM1 ADR.OR.D.017 στοιχείο α)</b>	Προγράμματα εκπαίδευσης και περιοδικών ελέγχων ικανοτήτων
<b>GM2 ADR.OR.D.025</b>	Συντονισμός με άλλους φορείς
<b>AMC1 ADR.OR.D.030</b>	Σύστημα αναφοράς ασφάλειας

#### Απαιτήσεις που αφορούν τις δραστηριότητες

Πιθανές αλλαγές στο υποστηρικτικό υλικό για τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και το υλικό καθοδήγησης περιλαμβάνουν:

<b>AMC2 ADR.OPS.B.010</b>	Παροχή υπηρεσιών
<b>GM5 ADR.OPS.B.010</b>	Παροχή υπηρεσιών

Το υλικό καθοδήγησης στη συνέχεια καταρτίστηκε με σκοπό να εξηγήσει το πεδίο εφαρμογής του εκτελεστικού κανόνα όσον αφορά τις αρμοδιότητες και την ευθύνη του φορέα εκμετάλλευσης αεροδρομίου όταν στην ανάπτυξη και την παροχή μιας λειτουργικής υπηρεσίας π.χ. υπηρεσίας διάσωσης και πυρόσβεσης, αδειών οδήγησης κ.λπ. εμπλέκονται τρίτοι.

<b>GM1 ADR.OPS.B.001</b>	Παροχή υπηρεσιών
ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	

Οι υπηρεσίες που περιλαμβάνονται στο μέρος Β του παρόντος παραρτήματος πρέπει να παρέχονται σε αεροδρόμιο. Σε ορισμένες περιπτώσεις, αυτές οι υπηρεσίες δεν παρέχονται άμεσα από τον φορέα εκμετάλλευσης αεροδρομίου, αλλά από άλλον φορέα ή κρατικό οργανισμό ή συνδυασμό και των δύο. Ωστόσο, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου, καθότι υπεύθυνος για την εκμετάλλευση του αεροδρομίου, θα πρέπει να διαθέτει συμφωνίες και επαφές με αυτούς τους φορείς ή τους οργανισμούς ώστε να διασφαλίζεται η παροχή των υπηρεσιών σύμφωνα με τις νομικές απαιτήσεις. Η μέθοδος που περιγράφεται ανωτέρω συνάδει με το σκοπό ενός ολοκληρωμένου συστήματος διαχείρισης ασφάλειας που συνδράμει τον φορέα εκμετάλλευσης αεροδρομίου στη διασφάλιση της επίτευξης του στόχου ασφάλειας της παροχής υπηρεσιών. Έχοντας ολοκληρώσει αυτήν την ενέργεια, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου θα πρέπει να θεωρείται ότι ασκεί τα καθήκοντά του χρησιμοποιώντας τις διαδικασίες που αναφέρονται ανωτέρω, εξάλλου, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου δεν θα πρέπει να θεωρείται άμεσα αρμόδιος ή υπεύθυνος για περιπτώσεις μη συμμόρφωσης εκ μέρους άλλου φορέα που εμπλέκεται στη συμφωνία.

Περαιτέρω αλλαγές στο υποστηρικτικό υλικό (**αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και υλικό καθοδήγησης**) για τις υπηρεσίες διάσωσης και πυρόσβεσης θα πρέπει να αναθεωρηθούν ως αποτέλεσμα της εκ νέου συμπερίληψης των απαιτήσεων για την εκπαίδευση στο εν λόγω μέρος.

<b>AMC1 ADR.OPS.A.010</b>	Απαιτήσεις ποιότητας στοιχείων
<b>AMC1 ADR.OPS.B.005</b>	Σχεδιασμός έκτακτης ανάγκης αεροδρομίου
<b>AMC5 ADR.OPS.B.010</b>	Υπηρεσίες διάσωσης και πυρόσβεσης
<b>GM5 ADR.OPS.B.010</b>	Υπηρεσίες διάσωσης και πυρόσβεσης
<b>AMC1 ADR.OPS.B.020</b>	Μείωση επικινδυνότητας πρόσκρουσης άγριων ζώων
<b>AMC1 ADR.OPS.B.035</b>	Επιχειρήσεις σε χειμερινές συνθήκες
<b>AMC1 ADR.OPS.B.045</b>	Επιχειρήσεις σε συνθήκες χαμηλής ορατότητας
<b>AMC1 ADR.OPS.B.075</b>	Προστασία αεροδρομίων

Τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και το υλικό καθοδήγησης σχετικά με την παράγραφο **ADR.OPS.B.060** θα διαγραφούν

### Βιβλία 1 και 2, προδιαγραφές πιστοποίησης και υλικό καθοδήγησης

Οι προδιαγραφές πιστοποίησης που πιθανώς να αναθεωρηθούν στο υποστηρικτικό υλικό των βιβλίων 1 και 2 περιλαμβάνουν:

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β – ΔΙΑΔΡΟΜΟΙ

CS-ADR-DSN.B.035	Πραγματικό μήκος του διαδρόμου και δηλωθείσες αποστάσεις
CS ADR-DSN.B.045	Πλάτος διαδρόμων
CS ADR-DSN.B.060	Διαμήκειες κλίσεις διαδρόμων
CS ADR-DSN.B.065	Αλλαγές διαμήκους κλίσης σε διαδρόμους
CS ADR-DSN.B.070	Απόσταση ορατότητας για κλίσεις σε διαδρόμους



- CS ADR-DSN.B.080 Εγκάρσιες κλίσεις διαδρόμων
- CS ADR-DSN.B.095 Εξέδρες στροφής διαδρόμου
- CS ADR-DSN.B.105 Αντοχή εξεδρών στροφής διαδρόμου
- CS ADR-DSN.B.130 Κλίσεις στα ερείσματα διαδρόμου
- CS ADR-DSN.B.135 Πλάτος ερεισμάτων διαδρόμων
- CS ADR-DSN.B.160 Πλάτος λωρίδας διαδρόμου
- CS ADR-DSN.B.170 Λωρίδες διαδρόμου μη προσέγγισης ακριβείας και μη ενόργανου διαδρόμου
- CS ADR-DSN.B.180 Διαμήκειες κλίσεις σε λωρίδες διαδρόμου
- CS ADR-DSN.B.185 Εγκάρσιες κλίσεις σε λωρίδες διαδρόμου
- CS ADR-DSN.B.190 Αντοχή λωρίδων διαδρόμου
- CS ADR-DSN.B.205 Περιοχή λειτουργίας ραδιοϋψόμετρου

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ C – ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΕΛΟΥΣ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ**

CS ADR-DSN.C.215 Διαστάσεις των περιοχών ασφάλειας τέλους διαδρόμου

CS ADR-DSN.C.230 Κλίσεις στις περιοχές ασφάλειας τέλους διαδρόμου

CS ADR-DSN.C.235 Αντοχή των περιοχών ασφάλειας τέλους διαδρόμου

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ D – ΤΡΟΧΟΔΡΟΜΟΙ**

CS ADR-DSN.D.240 Τροχοδρόμοι γενικά

CS ADR-DSN.D.245 Πλάτος τροχοδρόμων

CS ADR-DSN.D.265 Διαμήκεις κλίσεις τροχοδρόμων

CS ADR-DSN.D.270 Αλλαγές διαμήκους κλίσης σε τροχοδρόμους

CS ADR-DSN.D.275 Απόσταση ορατότητας τροχοδρόμων

CS ADR-DSN.D.280 Εγκάρσιες κλίσεις τροχοδρόμων

CS ADR-DSN.D.320 Αντικείμενα σε λωρίδες τροχοδρόμων

CS ADR-DSN.D.330 Κλίσεις σε λωρίδες τροχοδρόμων

CS ADR-DSN.D.340 Θέση περιοχών κράτησης, σημεία κράτησης διαδρόμου, ενδιάμεσες θέσεις κράτησης και σημεία κράτησης οδικής κυκλοφορίας

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ L - ΟΠΤΙΚΑ ΒΟΗΘΗΜΑΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ (ΣΗΜΑΝΣΕΙΣ)**

CS ADR-DSN.L.540 Σήμανση σημείου στόχευσης

CS ADR-DSN.L.570 Ενισχυμένη σήμανση κεντρικής γραμμής τροχοδρόμου

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ M - ΟΠΤΙΚΑ ΒΟΗΘΗΜΑΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ (ΦΩΤΑ)**

CS ADR-DSN.M.620 Ραδιοφάροι αεροναυτιλίας

CS ADR-DSN.M.700 Φωτεινοί δείκτες τροχοδρόμου ταχείας εξόδου

CS ADR-DSN.M.710 Φώτα κεντρικής γραμμής τροχοδρόμου

CS-ADR DSN.M.715 Φώτα κεντρικής γραμμής τροχοδρόμου σε τροχοδρόμους, διαδρόμους, τροχοδρόμους ταχείας εξόδου ή σε άλλους τροχοδρόμους εξόδου

CS ADR-DSN.M.760 Προηγμένο σύστημα οπτικής καθοδήγησης στάθμευσης

CS ADR-DSN.M.770 Φως σημείου κράτησης οδικής κυκλοφορίας

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ Q – ΟΠΤΙΚΑ ΒΟΗΘΗΜΑΤΑ ΥΠΟΔΕΙΞΗΣ ΕΜΠΟΔΙΩΝ**

CS ADR-DSN.Q.840 Αντικείμενα που πρέπει να σημαίνονται ή/και να φωτίζονται

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ S – ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ**

CS ADR-DSN.S.880 Συστήματα τροφοδοσίας ηλεκτρισμού για οπτικά βοηθήματα

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ T - ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ, ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ**

CS ADR-DSN.T.910 Απαιτήσεις ευθραυστότητας Εξοπλισμός

CS ADR-DSN.T.915 Χωροθέτηση εξοπλισμού και εγκαταστάσεων σε επιχειρησιακές περιοχές