



## ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΔΟΚΙΜΕΣ

ΣΧΕΤΙΚΟ ΕΑΠ 2008-20 — MDM.003 ΣΤΟΙΧΕΙΟ Α) — 22/08/2013

### ΣΥΝΟΨΗ ΤΩΝ ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ

Η παρούσα γνώμη εξετάζει θέματα σχετικά με τη βελτίωση της ασφάλειας των πτητικών δοκιμών έχοντας ως ειδικό στόχο να εστιάσει στον καθορισμό και την εναρμόνιση των προσόντων του πληρώματος πτητικών δοκιμών και την επίτευξη μιας ομαλής μετάβασης στις απαιτήσεις που εισάγονται. Η παρούσα γνώμη προτείνει την εισαγωγή ενός εγχειριδίου πτητικών δοκιμών που καθορίζει τις πολιτικές και τις διαδικασίες του φορέα αναφορικά με τις πτητικές δοκιμές.

Επιπλέον, προτείνεται η τροποποίηση του μέρους 21 ώστε να συμπεριλάβει ένα νέο προσάρτημα XII που θα ισχύει για τα αεροσκάφη κατηγορίας CS-23 με μέγιστη μάζα κατά την απογείωση (MTOM) άνω των 2 000 kg καθώς και για όλα τα αεροσκάφη κατηγορίας CS-25, CS-27 και CS-29. Το εν λόγω προσάρτημα επικεντρώνεται στα ακόλουθα θέματα:

1. Ορισμός των πτητικών δοκιμών.
2. Κατηγορίες πτητικών δοκιμών.
3. Προσόντα χειριστών για τις κατηγορίες πτητικών δοκιμών 3 και 4.
4. Ορισμός και προσόντα επικεφαλής μηχανικού πτητικών δοκιμών.

Η έναρξη ισχύος προτείνει κανόνες κεκτημένων δικαιωμάτων («grandfathering») και μεταβατικά μέτρα για τη στήριξη περαιτέρω πιθανών εργασιών όσον αφορά το θέμα της αδειοδότησης επικεφαλής μηχανικών πτητικών δοκιμών (LFTE). Πρόσθετα στοιχεία και πληροφορίες συγκεντρώνονται μέσω χωριστής Π-ΕΠΤ η οποία θα οδηγήσει στην έναρξη της συζήτησης για τη δημιουργία ενός μηχανισμού αδειοδότησης για τους επικεφαλής μηχανικούς πτητικών δοκιμών.

Την παρούσα γνώμη θα ακολουθήσει απόφαση που θα εισαγάγει αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και υλικό καθοδήγησης στο μέρος 21 ώστε να δοθεί περαιτέρω καθοδήγηση σχετικά με τα θέματα που εξετάζονται στο παρόν έγγραφο.

Εφαρμογή		Χάρτης διαδικασίας	
Επηρεαζόμενοι κανονισμοί και αποφάσεις:	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 748/2012 της Επιτροπής	Έγγραφο προβληματισμού:	Όχι
Επηρεαζόμενοι ενδιαφερόμενοι:	Όλοι οι κάτοχοι ΕΦΣ/ΕΦΠ/ΕΔ ΕΦΣ, πληρώματα πτητικών δοκιμών για αεροσκάφη κατηγορίας CS-23 άνω των 2 000 kg και για αεροσκάφη κατηγορίας CS-25, CS-27, CS-29, κράτη μέλη, φορείς εκπαίδευσης πτητικών δοκιμών, επαγγελματικές ενώσεις.	Ομάδα θέσπισης κανόνων:	Ναι
Αιτιολογία/ προέλευση:	Εναρμόνιση, Ασφάλεια	Όροι αναφοράς:	08/12/2004
Αναφορά:	Δεν εφαρμόζεται	Τύπος αξιολόγησης κανονιστικών επιπτώσεων:	Πλήρης
		Τεχνική διαβούλευση κατά τη διάρκεια της σύνταξης της ΕΠΤ:	Ναι
		Ημερομηνία δημοσίευσης της ΕΠΤ:	2008/03
		Διάρκεια της διαβούλευσης για την ΕΠΤ:	5 μήνες
		Ομάδα αναθεώρησης:	Ναι
		Εστιασμένη διαβούλευση:	Όχι
		Ημερομηνία δημοσίευσης της απόφασης:	2014/03

## **Πίνακας περιεχομένων**

1. Διαδικαστικές πληροφορίες .....	3
1.1. Διαδικασία κατάρτισης κανόνων .....	3
1.2. Δομή της παρούσας γνώμης και σχετικά έγγραφα .....	4
1.3. Τα επόμενα βήματα της διαδικασίας .....	4
2. Επεξηγηματική σημείωση .....	5
2.1. Ζητήματα που θα εξεταστούν .....	5
2.2. Στόχοι.....	5
2.3. Αποτέλεσμα της διαβούλευσης .....	6
2.4. Σύνοψη της αξιολόγησης κανονιστικών επιπτώσεων .....	9
2.5. Επισκόπηση των προτεινόμενων τροποποιήσεων .....	10
3. Αναφορές .....	12
3.1. Επηρεαζόμενοι κανονισμοί .....	12
3.2. Επηρεαζόμενες αποφάσεις .....	12
3.3. Έγγραφα αναφοράς .....	12

## **1. Διαδικαστικές πληροφορίες**

### **1.1. Διαδικασία κατάρτισης κανόνων**

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (εφεξής «ο Οργανισμός») κατάρτισε την παρούσα γνώμη σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008<sup>1</sup> (εφεξής «ο βασικός κανονισμός») και τη διαδικασία θέσπισης κανόνων.<sup>2</sup>

Αυτή η διαδικασία θέσπισης κανόνων περιλαμβάνεται στο πρόγραμμα θέσπισης κανόνων του Οργανισμού για το 2013 στην MDM.003a. Το πεδίο εφαρμογής και το χρονοδιάγραμμα της ενέργειας ορίστηκαν στους σχετικούς όρους αναφοράς για την MDM.003 στοιχείο α)<sup>3</sup>.

Το σχέδιο του κειμένου της παρούσας γνώμης καταρτίστηκε από τον Οργανισμό με βάση τη συνεισφορά της ομάδας θέσπισης κανόνων για την MDM.003. Όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη συμμετείχαν σε διαβούλευση<sup>4</sup> μέσω της ειδοποίησης προτεινόμενης τροποποίησης (ΕΠΤ) 2008-20<sup>5</sup> που δημοσιεύτηκε στις 29/08/2008.

Μέχρι την καταληκτική ημερομηνία της 31/01/2009, ο Οργανισμός έλαβε 315 διαφορετικές παρατηρήσεις από τα ενδιαφερόμενα μέρη, συμπεριλαμβανομένων του κλάδου, εθνικών αεροπορικών αρχών, φορέων εκπαίδευσης και επαγγελματικών οργανώσεων.

Ο Οργανισμός εξέτασε και απάντησε στις παρατηρήσεις που διατυπώθηκαν σχετικά με την ΕΠΤ. Οι παρατηρήσεις που ελήφθησαν και οι απαντήσεις του Οργανισμού παρουσιάστηκαν στο έγγραφο απάντησης σε παρατηρήσεις (ΕΑΠ) 2008-20<sup>6</sup> που δημοσιεύτηκε στις 13/09/2012.

Μέχρι την καταληκτική ημερομηνία της 13/11/2012, ο Οργανισμός έλαβε 11 αντιδράσεις στο ΕΑΠ από τα ενδιαφερόμενα μέρη, συμπεριλαμβανομένων του κλάδου, εθνικών αεροπορικών αρχών και επαγγελματικών οργανώσεων.

Το κείμενο της παρούσας γνώμης (δηλαδή η επεξηγηματική σημείωση και το σχέδιο κανονισμού) καταρτίστηκε από τον Οργανισμό λαμβάνοντας υπόψη τις αντιδράσεις που ελήφθησαν επί του ΕΑΠ.

Ο χάρτης διαδικασίας στη σελίδα τίτλου συνοψίζει τα μείζονος σημασίας ορόσημα της εν λόγω δραστηριότητας θέσπισης κανόνων.

<sup>1</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 19.3.2008, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 6/2013 της Επιτροπής της 8ης Ιανουαρίου 2013 (ΕΕ L 4 της 9.1.2013, σ. 34).

<sup>2</sup> Ο Οργανισμός δεσμεύεται να ακολουθήσει μια δομημένη διαδικασία θέσπισης κανόνων, όπως απαιτείται από το άρθρο 52 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού. Η εν λόγω διαδικασία έχει εγκριθεί από το διοικητικό συμβούλιο του Οργανισμού και αναφέρεται ως «διαδικασία θέσπισης κανόνων». Βλέπε την απόφαση του διοικητικού συμβουλίου σχετικά με τη διαδικασία που πρέπει να εφαρμόζει ο Οργανισμός για την έκδοση γνώμων, προδιαγραφών πιστοποίησης και υλικού καθοδήγησης (διαδικασία θέσπισης κανόνων), απόφαση EASA MB αριθ. 01 -2012 της 13ης Μαρτίου 2012.

<sup>3</sup> [http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/tor/mdm/EASA-ToR-MDM.003\(a\)-02-11012010.pdf](http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/tor/mdm/EASA-ToR-MDM.003(a)-02-11012010.pdf).

<sup>4</sup> Σύμφωνα με το άρθρο 52 του βασικού κανονισμού και το άρθρο 5 παράγραφος 3 και το άρθρο 6 της διαδικασίας θέσπισης κανόνων.

<sup>5</sup> <http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/npa/2008/NPA%202008-20.pdf>.

<sup>6</sup> <http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/2012/CRD%202008-20.pdf>.

### **1.2. Δομή της παρούσας γνώμης και σχετικά έγγραφα**

Το κεφάλαιο 1 της παρούσας γνώμης περιλαμβάνει τις διαδικαστικές πληροφορίες που σχετίζονται με την εν λόγω ενέργεια. Το κεφάλαιο 2, «Επεξηγηματική σημείωση», εξηγεί το βασικό τεχνικό περιεχόμενο. Το σχέδιο του κειμένου του κανόνα που προτείνει ο Οργανισμός δημοσιεύεται στον δικτυακό τόπο του Οργανισμού<sup>7</sup>. Το κεφάλαιο 3 συνοψίζει τις σχετικές μελλοντικές αποφάσεις του Εκτελεστικού Διευθυντή για τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης/το υλικό καθοδήγησης.

### **1.3. Τα επόμενα βήματα της διαδικασίας**

Η παρούσα γνώμη περιέχει προτεινόμενες αλλαγές στον κανονισμό του μέρους 21 και απευθύνεται στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η οποία τη χρησιμοποιεί ως τεχνική βάση για την κατάρτιση νομοθετικής πρότασης.

Η απόφαση με τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και το υλικό καθοδήγησης θα δημοσιευτεί από τον Οργανισμό αφού εγκριθούν οι αλλαγές στον κανονισμό του μέρους 21.

---

<sup>7</sup> <http://easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

## 2. Επεξηγηματική σημείωση

### 2.1. Ζητήματα που θα εξεταστούν

Η παρούσα γνώμη εξετάζει την ανάγκη εναρμόνισης των προσόντων των πληρωμάτων πτητικών δοκιμών στην Ευρώπη ως απόκριση σε αίτημα του κλάδου. Ο κλάδος έχει αντιμετωπίσει μια σειρά περιπτώσεων όπου πληρώματα πτητικών δοκιμών που διέθεταν τα προσόντα σε μια χώρα δεν τύχαιναν απαραίτητα αναγνώρισης σε άλλες χώρες.

Ως εκ τούτου, αναγνωρίστηκε ότι η ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων (πληρώματα πτητικών δοκιμών) και των υπηρεσιών (δραστηριότητες πτητικών δοκιμών) χρήζει βελτίωσης.

Ένα άλλο θέμα που έπρεπε να αντιμετωπιστεί ήταν η ανάγκη οι φορείς παραγωγής και σχεδιασμού που εκτελούν πτητικές δοκιμές να καθορίζουν σε ένα έγγραφο τις πολιτικές και τις διαδικασίες σχετικά με τις πτητικές δοκιμές. Το συγκεκριμένο έγγραφο θα εγκρίνεται από την αρμόδια αρχή του εκάστοτε φορέα (η οποία μπορεί να είναι μια εθνική αρχή ή ο Οργανισμός).

Αυτή η ενέργεια αποτελεί συνέχεια προηγούμενης προσπάθειας του Συνδέσμου Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας (JAA), ωστόσο, λαμβάνει υπόψη το ισχύον κανονιστικό πλαίσιο του Οργανισμού.

### 2.2. Στόχοι

Οι συνολικοί στόχοι του συστήματος του EASA ορίζονται στο άρθρο 2 του βασικού κανονισμού. Η παρούσα πρόταση θα συμβάλει στην επίτευξη των γενικών στόχων εξετάζοντας τα ζητήματα που περιγράφονται στην ενότητα 2.1.

Οι γενικοί στόχοι της παρούσας πρότασης είναι η διασφάλιση της ύπαρξης απαιτήσεων για την ασφαλή εκτέλεση πτητικών δοκιμών παρέχοντας εναρμονισμένες απαιτήσεις για τα προσόντα του πληρώματος, καθορίζοντας ένα εγχειρίδιο πτητικών δοκιμών και χορηγώντας επαρκή μεταβατική περίοδο και μέτρα περί κεκτημένων δικαιωμάτων.

Οι ειδικοί στόχοι είναι:

- (α) Η εισαγωγή της απαίτησης για εγχειρίδιο πτητικών δοκιμών (FTOM) όπου καθορίζονται οι πολιτικές και οι διαδικασίες σχετικά με τις πτητικές δοκιμές. Το FTOM θα περιλαμβάνει σύνδεση με τα εναρμονισμένα προσόντα του πληρώματος πτήσης.
- (β) Η εναρμόνιση των προσόντων του πληρώματος πτήσης ακολουθώντας τα εξής βήματα:
  - (1) παροχή ορισμού για τις πτητικές δοκιμές·
  - (2) ορισμός των κατηγοριών πτητικών δοκιμών·
  - (3) καθορισμός των απαραίτητων προσόντων χειριστή για τις κατηγορίες πτητικών δοκιμών 3 και 4· και
  - (4) παροχή ορισμού για τον επικεφαλής μηχανικό πτητικών δοκιμών (LFTE) και λεπτομερή καθορισμός των απαραίτητων προσόντων.
- (γ) Μεταβατικά μέτρα

Εισαγωγή κανόνων περί κεκτημένων δικαιωμάτων για μέλη πληρώματος πτήσης που ήδη εκτελούν τα σχετικά καθήκοντα, μεταβατικών μέτρων για τη στήριξη περαιτέρω εργασιών και απόφασης όσον αφορά το θέμα του πτυχίου LFTE.

Πρόσθετα στοιχεία και πληροφορίες συγκεντρώνονται μέσω χωριστής Π-ΕΠΤ η οποία θα οδηγήσει στην έναρξη της συζήτησης για τη δημιουργία ενός μηχανισμού αδειοδότησης για τους επικεφαλής μηχανικούς πτητικών δοκιμών. Εάν η διαβούλευση σχετικά με την Π-ΕΠΤ οδηγήσει σε απόφαση για τη χορήγηση πτυχίου LFTE, θα υπάρξει νέα ενέργεια θέσπισης κανόνων σχετική με το συγκεκριμένο θέμα.

### **2.3. Αποτέλεσμα της διαβούλευσης**

Η ΕΠΤ 2008-20 είχε ως αποτέλεσμα τη διατύπωση παρατηρήσεων σχετικά με διάφορα θέματα που αφορούν την εφαρμογή του προσαρτήματος XII, το FTOM, τους ορισμούς των κατηγοριών πτητικών δοκιμών και του επικεφαλής μηχανικού πτητικών δοκιμών, καθώς και σχετικά με τις απαιτήσεις πείρας και επάρκειας για χειριστές και επικεφαλής μηχανικούς πτητικών δοκιμών. Οι απαντήσεις δόθηκαν μέσω του ΕΑΠ 2008-20. Προτάθηκε ένα αναθεωρημένο κείμενο όπου λαμβάνονται υπόψη οι παρατηρήσεις.

Διατυπώθηκαν ελάχιστες αντιδράσεις που ζητούσαν διευκρινίσεις σχετικά με την εφαρμογή του προσαρτήματος XII, τις κατηγορίες πτητικών δοκιμών και την τροποποίηση των προτεινόμενων απαιτήσεων επάρκειας για τους επικεφαλής μηχανικούς πτητικών δοκιμών. Ελήφθησαν πρόσθετες αντιδράσεις σχετικά με το αμφιλεγόμενο θέμα του πτυχίου LFTE καθώς και σχετικά με την ανάγκη για περαιτέρω κανονιστική καθοδήγηση για αεροσκάφη με βάρος έως 2 000 kg. Εξετάστηκαν επίσης κάποια συντακτικά ζητήματα.

#### **2.3.1 Εφαρμογή της απαίτησης για το FTOM**

Στη γνώμη αναφέρεται ότι απαιτείται FTOM για κάθε εγκεκριμένο φορέα παραγωγής και σχεδιασμού όπου εκτελούνται δραστηριότητες πτητικών δοκιμών. Η απόφαση που αντιστοιχεί στην παρούσα γνώμη θα αναθεωρήσει το υλικό αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης και θα επεξεργαστεί, ανάλογα με την περίπτωση, την απαίτηση ύπαρξης FTOM για εναλλακτικές διαδικασίες έγκρισης φορέων σχεδιασμού (ΕΔ ΕΦΣ) και προγράμματα πιστοποίησης.

#### **2.3.2 Εφαρμογή της απαίτησης του προσαρτήματος XII**

Η απαίτηση για συμμόρφωση με το προσάρτημα XII ισχύει για τα αεροσκάφη κατηγορίας CS-23 άνω των 2 000 kg και για όλα τα αεροσκάφη κατηγορίας CS-25, CS-27 και CS-29, όπως εξηγείται περαιτέρω παρακάτω.

Αεροσκάφη κατηγορίας CS-23 άνω των 2 000 kg και όλα τα αεροσκάφη κατηγορίας CS-25, CS-27 και CS-29

Διάφοροι ενδιαφερόμενοι ζήτησαν πληροφορίες σχετικά με την επιλεγμένη τιμή των 2 000 kg που καθορίστηκε ως κατώτατο όριο για την εφαρμογή του προσαρτήματος XII στα αεροσκάφη της κατηγορίας CS-23. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι το μέγιστο βάρος των 2 000 kg ορίστηκε από την ομάδα αναθεώρησης για την επίτευξη της ορθής ισορροπίας μεταξύ της πολυπλοκότητας των αεροσκαφών και του επιβαλλόμενου κόστους και της σοβαρότητας των πτητικών δοκιμών. Η τιμή αυτή είναι ευθυγραμμισμένη με το ανώτατο όριο βάρους ELA2 για τα αεροπλάνα.

Σε ορισμένες αντιδράσεις αναφέρθηκε ότι οι απαντήσεις που δόθηκαν και παρουσιάστηκαν στο ΕΑΠ δεν αποσαφήνισαν πλήρως το εύρος εφαρμογής και ότι σε ορισμένες περιπτώσεις δεν ήταν συνεκτικές. Ως εκ τούτου, υπήρξε ακόμη το ερώτημα εάν το κατώτατο βάρος των 2 000 kg αποτελεί όριο εφαρμογής για το προσάρτημα XII σε σχέση μόνο με τα αεροσκάφη της κατηγορίας CS-23, ή εάν ισχύει για όλα τα αεροσκάφη κατηγορίας CS-23, CS-25, CS-27 και CS-29.

Παρότι η εφαρμογή του προσαρτήματος XII αποτυπώθηκε σαφώς στο προτεινόμενο κείμενο του μέρους 21, σε ορισμένες από τις αντιδράσεις που διατυπώθηκαν ζητήθηκε από τον Οργανισμό να αποσαφηνίσει περαιτέρω το συγκεκριμένο ζήτημα.

Η εφαρμογή του προσαρτήματος XII περιορίζεται μόνο στα αεροσκάφη της κατηγορίας CS-23 άνω των 2 000 kg και σε όλα τα αεροσκάφη κατηγορίας CS-25, CS-27 και CS-29.

#### Αερόπλοια αερίου

Η κατάσταση που παρατηρήθηκε σχετικά με τα αερόπλοια αερίου ήταν διαφορετική. Ορισμένα αερόπλοια αερίου δεν συμπεριλήφθηκαν στον ορισμό του ELA2. Κατά συνέπεια, σε μία αντίδραση διατυπώθηκε το ερώτημα εάν οι προτεινόμενες απαιτήσεις πτητικών δοκιμών, και ιδίως το προσάρτημα XII, ισχύουν για τα αερόπλοια αερίου. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι ο σκοπός δεν ήταν η εφαρμογή της απαίτησης για το προσάρτημα XII στα αερόπλοια αερίου.

Συνεπώς, επισημαίνεται ξανά ότι το προσάρτημα XII εφαρμόζεται μόνο στα αεροσκάφη της κατηγορίας CS-23 άνω των 2 000 kg και σε όλα τα αεροσκάφη κατηγορίας CS-25, CS-27 και CS-29.

Ωστόσο, θα πρέπει να σημειωθεί ότι η απαίτηση για εγχειρίδιο πτητικών δοκιμών (FTOM) εξακολουθεί να ισχύει για όλους τους κατόχους ΕΦΣ/ΕΦΠ και ΕΔ ΕΦΣ που εκτελούν πτητικές δοκιμές. Στα σχετικά αεροσκάφη συμπεριλαμβάνονται και τα αερόπλοια. Το συγκεκριμένο εγχειρίδιο θα καθορίζει τις πολιτικές και τις διαδικασίες του φορέα σχετικά με τις πτητικές δοκιμές.

### **2.3.3 Κανόνας περί κεκτημένων δικαιωμάτων**

Ως απάντηση σε μια αντίδραση, θα πρέπει να σημειωθεί ότι ο κανόνας περί κεκτημένων δικαιωμάτων αφορά τους χειριστές που εμπλέκονται σε πτητικές δοκιμές των κατηγοριών 3 και 4 και τους μηχανικούς πτητικών δοκιμών. Όσον αφορά τους χειριστές που εμπλέκονται στις κατηγορίες πτητικών δοκιμών 1 και 2, οι σχετικές απαιτήσεις επάρκειας και οι κανόνες μετατροπής καθορίζονται ήδη στο μέρος FCL του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 της Επιτροπής της 3ης Νοεμβρίου 2011.

### **2.3.4 Ορισμός πτητικών δοκιμών, κατηγορίες πτητικών δοκιμών, προσόντα πληρώματος πτητικών δοκιμών**

Κατά τη διάρκεια της περιόδου διαβούλευσης της ΕΠΤ 2008-20, ο Οργανισμός έλαβε πολλές παρατηρήσεις σχετικά με τον ορισμό των κατηγοριών πτητικών δοκιμών και της έκτασης των προσόντων και της πείρας που απαιτούνται για τις διάφορες κατηγορίες πτητικών δοκιμών, καθώς και για τα προγράμματα εκπαίδευσης.

Τα θέματα αυτά συζητήθηκαν και συμφωνήθηκαν με την ειδική ομάδα αναθεώρησης. Οι αλλαγές που έγιναν στην αρχική πρόταση της ΕΠΤ οδήγησαν στο αναθεωρημένο κείμενο που προτείνεται στο ΕΑΠ 2008-20.

Σε μια αντίδραση που διατυπώθηκε σχετικά με τα προγράμματα εκπαίδευσης, το αναθεωρημένο κείμενο θεωρήθηκε υπερβολικό (π.χ. απαίτηση 350 ωρών εκπαίδευσης στο έδαφος και 60 ωρών πτητικής εκπαίδευσης για το επίπεδο ικανότητας 1 για τους επικεφαλής μηχανικούς πτητικών δοκιμών), ιδίως όσον αφορά τα αεροσκάφη της κατηγορίας CS-23.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι επιπλέον του μέγιστου βάρους των 2 000 kg για τα αεροσκάφη της κατηγορίας CS-23, επάνω από το οποίο ισχύει το προσάρτημα XII, καταρτίστηκαν διατάξεις ώστε η απαίτηση επάρκειας να αποτελείται από δύο μέρη βάσει των χαρακτηριστικών πτήσης των αεροσκαφών της κατηγορίας CS-23. Αυτό ίσως να αποσκοπεί να ευνοήσει αεροσκάφη με ταχύτητα βύθισης σχεδιασμού (Md) κάτω των 0,6 και μέγιστη οροφή κάτω των 7 620 m (25 000 ft).

Σε μια άλλη αντίδραση προτάθηκε συνδυασμός κατώτερων και ανώτερων τιμών ωρών εκπαίδευσης διαφορετικός από εκείνον που περιέχεται στην παρούσα πρόταση (π.χ. 300 ώρες στο έδαφος και 90 ώρες πτήσης για το επίπεδο ικανότητας 1 για επικεφαλής μηχανικούς πτητικών δοκιμών). Ο αριθμός των ωρών εκπαίδευσης στη συγκεκριμένη πρόταση βασίστηκε στην ομάδα αναθεώρησης, ως εκ τούτου, ο Οργανισμός προτείνει να διατηρηθούν τα προγράμματα εκπαίδευσης όπως αυτά καθορίζονται στο ΕΑΠ 2008-20.

Μια άλλη αντίδραση αφορούσε το θέμα των πτήσεων συντήρησης. Περαιτέρω πληροφορίες είναι διαθέσιμες στο κανονιστικό υλικό που καταρτίζει επί του παρόντος ο Οργανισμός σχετικά με το θέμα «Αξιοπλοΐα και λειτουργικές πτυχές για τις πτήσεις ελέγχου συντήρησης» RMT.0393/.0394.

Θα πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι ο Οργανισμός καταρτίζει επίσης ΕΠΤ σχετικά με «πτήσεις που σχετίζονται με δραστηριότητες παραγωγής και σχεδιασμού» στο πλαίσιο της RMT.0348/.0349.

### **2.3.5 Απαιτήσεις επάρκειας/πείρας πληρώματος πτήσης για αεροσκάφη κάτω των 2 000 kg**

Βάσει των σχολίων που ελήφθησαν, αναγνωρίζεται ότι υφίσταται ανάγκη για περαιτέρω εξέταση της τυποποίησης ή της παροχής καθοδήγησης όσον αφορά την επάρκεια και την πείρα του πληρώματος πτήσης που συμμετέχει σε πτητικές δοκιμές για αεροσκάφη κάτω των 2 000 kg. Αυτό μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο μελλοντικής ενέργειας θέσπισης κανόνων.

### **2.3.6 Επικεφαλής μηχανικός πτητικών δοκιμών**

Απο τις παρατηρήσεις που διατυπώθηκαν επί της ΕΠΤ, μια χωριστή ομάδα παρατηρήσεων αφορούσε το θέμα της αδειοδότησης των επικεφαλής μηχανικών πτητικών δοκιμών. Παρόμοιες διαφορετικές απόψεις καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια της περιόδου διατύπωσης αντιδράσεων. Δεν ήταν δυνατή η επίτευξη σύμπνοιας ούτε από τις παρατηρήσεις που ελήφθησαν ούτε από τη μεταγενέστερη αναθεώρηση που διεξήγαγε η ειδική ομάδα αναθεώρησης. Παρότι συνολικά επιτεύχθηκε συμφωνία κατά τον καθορισμό των απαιτήσεων επάρκειας και πείρας για τους μηχανικούς πτητικών δοκιμών στο μέρος 21, το θέμα του πτυχίου δεν εξετάστηκε προκειμένου να συγκεντρωθούν πρώτα περισσότερες πληροφορίες.

Συνεπώς, το θέμα του πτυχίου επικεφαλής μηχανικού πτητικών δοκιμών (LFTE) αποτελεί πλέον θέμα μιας Π-ΕΠΤ με στόχο να αποσαφηνίσει και να στηρίξει μια απόφαση σχετικά με το συγκεκριμένο θέμα.



Σε μία αντίδραση ζητήθηκε η αναθεώρηση του ορισμού του επικεφαλής μηχανικού πτητικών δοκιμών ώστε να διαγραφεί η διατύπωση που αναφέρεται στην παροχή βοήθειας στον χειριστή «κατά τον χειρισμό του αεροσκάφους και των συστημάτων του». Σε αυτήν τη διατύπωση τονίζεται ο βασικός ρόλος του επικεφαλής μηχανικού πτητικών δοκιμών που μπορεί να επιδράσει απευθείας στην ασφάλεια του αεροσκάφους κατά τη διάρκεια των πτητικών δοκιμών. Ως εκ τούτου, ο Οργανισμός προτείνει τη διατήρηση του ορισμού του επικεφαλής μηχανικού πτητικών δοκιμών ως έχει. Επιπλέον εξηγήσεις θα προστεθούν στο υλικό καθοδήγησης για τον επικεφαλής μηχανικό πτητικών δοκιμών.

Όπως ήδη αναφέρθηκε στο ΕΑΠ 2008-20, εναπόκειται στον κάτοχο ΕΦΣ/ΕΦΠ/ΕΔ ΕΦΣ να αποφασίσει εάν απαιτείται επικεφαλής μηχανικός πτητικών δοκιμών επί του αεροσκάφους. Εάν ναι, τότε πρέπει να παρασχεθεί υποχρεωτική εκπαίδευση. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι εάν ο κάτοχος ΕΦΣ επιλέξει να μην χρησιμοποιήσει επικεφαλής μηχανικό πτητικών δοκιμών αλλά άλλο μηχανικό πτητικών δοκιμών, τότε εναπόκειται στον κάτοχο ΕΦΣ να καθορίσει και να παράσχει εκπαίδευση που αντιστοιχεί στα καθήκοντα που ανατίθενται στον εν λόγω μηχανικό πτητικών δοκιμών. Δεν αποτελεί πρόθεση του Οργανισμού να καταστήσει υποχρεωτική την παρουσία μηχανικού πτητικών δοκιμών επί του αεροσκάφους. Η σύνθεση του πληρώματος αποτελεί την ευθύνη του κατόχου ΕΦΣ/ΕΦΠ/ΕΔ ΕΦΣ.

### **2.3.7 Άλλα θέματα**

Βάσει μίας αντίδρασης, ο ορισμός των πτητικών δοκιμών ενημερώθηκε ώστε να χρησιμοποιεί τον όρο «συμμόρφωση προς τον σχεδιασμό τύπου» ως ορθή διατύπωση.

## **2.4. Σύνοψη της αξιολόγησης κανονιστικών επιπτώσεων**

Οι επιλογές που προσδιορίστηκαν στην αξιολόγηση κανονιστικών επιπτώσεων της ΕΠΤ 2008-20 ήταν οι ακόλουθες:

- α Επιλογή 0: Βασική επιλογή (χωρίς μεταβολή)
- β Επιλογή 1: Θέσπιση κανόνων για τις πτητικές δοκιμές

Οι επηρεαζόμενοι ενδιαφερόμενοι είναι οι κάτοχοι ΕΦΣ/ΕΦΠ/ΕΔ ΕΦΣ, οι κατασκευαστές αεροσκαφών της κατηγορίας CS-23 άνω των 2 000 kg, και οι κατασκευαστές όλων των αεροσκαφών κατηγορίας CS-25, CS-27 και CS-29, οι κατασκευαστές κινητήρων, οι κάτοχοι ή οι αιτούντες τη χορήγηση συμπληρωματικού πιστοποιητικού τύπου που θα μπορούσαν να χρησιμοποιήσουν τις πτητικές δοκιμές ως μέσο συμμόρφωσης προς τους κανονισμούς. Επιπλέον, άμεσα επηρεάζονται τα πολιτικά πληρώματα πτητικών δοκιμών και κατά συνέπεια οι φορείς εκπαίδευσης πτητικών δοκιμών.

Οι επιπτώσεις που εντόπισε η αξιολόγηση κανονιστικών επιπτώσεων ήταν: σχετικές με την ασφάλεια, οικονομικές και κοινωνικές.

Οι επιπτώσεις στην ασφάλεια αξιολογήθηκαν με βάση τις αξιολογήσεις ατυχημάτων (ένα για αεροσκάφη σταθερών πτερύγων και ένα για στροφειόπτερα) που συλλέχθηκαν από ατυχήματα σχετικά με πτητικές δοκιμές που σημειώθηκαν κατά την περίοδο 1990-2005. Πραγματοποιήθηκε ανασκόπηση με χρήση της σύνοψης ατυχημάτων αεροπορικών εταιρειών παγκοσμίως (World Airline Accident Summary (WAAS) - Civil Air Publication 479). Τα ζητήματα που προέκυψαν από τα ατυχήματα (έλλειψη επίσημης διαχείρισης κινδύνων, σύνθεση και επάρκεια πληρώματος πτήσης, εξοπλισμός ασφάλειας) θα αντιμετωπιζόνταν από το FTOM όπως προτείνεται στην παρούσα γνώμη. Ομοίως προς τα αεροσκάφη σταθερών πτερύγων, η πιθανή αιτία ατυχήματος με στροφειόπτερο υποστήριξε την εισαγωγή ενός FTOM. Επιπλέον, η περαιτέρω ανάλυση υπογράμμισε την ανάγκη για

κατάλληλες απαιτήσεις ως προς την επάρκεια και την πείρα του πληρώματος πτητικών δοκιμών.

Οι οικονομικές επιπτώσεις αξιολογήθηκαν ποιοτικά και προτάθηκαν αντισταθμιστικά μέτρα. Η πείρα και η επάρκεια που απαιτούνται από το πλήρωμα πτήσης έχουν σχέση με την πολυπλοκότητα της πτητικής δοκιμής και του αεροσκάφους. Προβλέφθηκαν τέσσερις διαφορετικές κατηγορίες για να καλυφθεί το εύρος των πτητικών δοκιμών.

Τα αντισταθμιστικά μέτρα αποτελούνταν από τον περιορισμό της εφαρμογής του προσαρτήματος XII στα αεροσκάφη της κατηγορίας CS-23 άνω των 2 000 kg, και σε όλα τα αεροσκάφη κατηγορίας CS-25, CS-27 και CS-29, την εισαγωγή ρήτρας περί κεκτημένων δικαιωμάτων, την προσαρμογή των απαιτήσεων για την πείρα και την επάρκεια του πληρώματος πτήσης ώστε να εξαρτώνται από την πολυπλοκότητα της δοκιμής και του αεροσκάφους και τη θέσπιση μεγάλης διάρκειας μεταβατικών μέτρων.

#### Συμπέρασμα της γνώμης

Λαμβάνοντας υπόψη ότι η απόφαση για το πτυχίο LFTE θα αποτελέσει χωριστή ενέργεια [βλέπε RMT.0583 (MDM.003 ΣΤΟΙΧΕΙΟ Γ) Π-ΕΠΤ για τους επικεφαλής μηχανικούς πτητικών δοκιμών], αναμένεται ότι η υιοθέτηση αυτής της πρότασης θα έχει θετικό αντίκτυπο στην ασφάλεια για όλους τους φορείς και τα πρόσωπα που εμπλέκονται άμεσα στις πτητικές δοκιμές. Οι οικονομικές επιπτώσεις ελαχιστοποιήθηκαν μέσω ανάλογων απαιτήσεων και κατάλληλων μεταβατικών μέτρων.

Για περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με αυτήν την αξιολόγηση κανονιστικών επιπτώσεων, βλέπε ΕΠΤ 2008-20.

## **2.5. Επισκόπηση των προτεινόμενων τροποποιήσεων**

Στο **τμήμα Z** - «Έγκριση του φορέα παραγωγής», προτείνεται η τροποποίηση της παραγράφου 21.A.143 «Εγχειρίδιο λειτουργίας» ώστε να συμπεριληφθούν οι απαιτήσεις για FTOM. Οι φορείς παραγωγής πρέπει να διαθέτουν FTOM αν οι πτητικές δοκιμές αποτελούν μέρος των δραστηριοτήτων τους. Το συγκεκριμένο έγγραφο θα παρέχει λεπτομερή περιγραφή των πολιτικών και των διαδικασιών που είναι αναγκαίες για έναν φορέα ώστε να εκτελεί πτητικές δοκιμές. Η απαίτηση για το FTOM περιλαμβάνει σύνδεση με το προσάρτημα XII. Το FTOM πρέπει να υποβάλλεται στην αρμόδια αρχή.

Στο **τμήμα I** - «Έγκριση του φορέα σχεδιασμού», προτείνεται η τροποποίηση της παραγράφου 21.A.243 «Δεδομένα» ώστε να συμπεριληφθούν οι απαιτήσεις για FTOM. Οι φορείς σχεδιασμού πρέπει να διαθέτουν FTOM αν οι πτητικές δοκιμές αποτελούν μέρος των δραστηριοτήτων τους. Η απαίτηση για το FTOM περιλαμβάνει σύνδεση με το προσάρτημα XII. Το FTOM πρέπει να υποβάλλεται στον Οργανισμό.

Στο **τμήμα ΙΣΤ** - «Πτητική άδεια», προτείνεται η τροποποίηση της παραγράφου 21.A.708 «Συνθήκες πτήσης» ώστε να συμπεριλάβει τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο νέο προσάρτημα XII. Το εν λόγω προσάρτημα αντιμετωπίζει τα ακόλουθα θέματα:

**Εφαρμογή:** Το προσάρτημα XII ισχύει για τα αεροσκάφη της κατηγορίας CS-23 με MTOM άνω των 2 000 kg και για όλα τα αεροσκάφη κατηγορίας CS-25, CS-27 και CS-29.

**Ορισμοί:** Παρέχονται οι ορισμοί των όρων πτητικές δοκιμές, μηχανικός πτητικών δοκιμών (FTE) και επικεφαλής μηχανικός πτητικών δοκιμών (LFTE).

**Κατηγορίες πτητικών δοκιμών:** Το προσάρτημα XII εισαγάγει την κατάταξη των πτητικών δοκιμών σε τέσσερις διαφορετικές κατηγορίες, ανάλογα με τα επίπεδα πολυπλοκότητας των πτητικών δοκιμών.

Προσόντα του πληρώματος πτητικών δοκιμών: Το προσάρτημα XII προβλέπει απαιτήσεις για τα προσόντα των χειριστών που εκτελούν πτητικές δοκιμές των κατηγοριών 3 και 4, καθώς και για τους επικεφαλής μηχανικούς πτητικών δοκιμών.

Οι απαιτήσεις σχετικά με την επάρκεια και την πείρα των χειριστών πτητικών δοκιμών και των επικεφαλής μηχανικών πτητικών δοκιμών εξαρτώνται από δύο παραμέτρους: την πολυπλοκότητα της πτητικής δοκιμής και την πολυπλοκότητα του αεροσκάφους. Για τους χειριστές που εμπλέκονται σε πτητικές δοκιμές της κατηγορίας 1 ή 2, οι προτεινόμενες απαιτήσεις αναφέρονται στο μέρος FCL. Για τους χειριστές που εμπλέκονται σε πτητικές δοκιμές της κατηγορίας 3 ή 4 και τους επικεφαλής μηχανικούς πτητικών δοκιμών, η εκπαίδευση που απαιτείται εξαρτάται από τον φορέα που τους απασχολεί.

Επικεφαλής μηχανικός πτητικών δοκιμών (LFTE): Παρέχονται λεπτομερή στοιχεία για τις απαιτήσεις χορήγησης άδειας από τον φορέα που τον απασχολεί.

Επάρκεια και πείρα άλλων μηχανικών πτητικών δοκιμών: Παρέχονται απαιτήσεις γενικής πείρας, εκπαίδευσης και τήρησης αρχείων.

Κολωνία, 22 Αυγούστου 2013.

P. GOUDOU  
Εκτελεστικός Διευθυντής  
(υπογραφή)

### **3. Αναφορές**

#### **3.1. Επηρεαζόμενοι κανονισμοί**

Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 748/2012 της Επιτροπής της 3ης Αυγούστου 2012 σχετικά με τον καθορισμό εκτελεστικών κανόνων για την πιστοποίηση αξιοπιστίας και την περιβαλλοντική πιστοποίηση αεροσκαφών και των σχετικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού, καθώς και για την πιστοποίηση φορέων σχεδιασμού και παραγωγής.

#### **3.2. Επηρεαζόμενες αποφάσεις**

Απόφαση του Εκτελεστικού Διευθυντή του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας που τροποποιεί την απόφαση αριθ. 2013/001/R του Εκτελεστικού Διευθυντή του Οργανισμού της 23ης Ιανουαρίου 2013, σχετικά με τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και το υλικό καθοδήγησης για την πιστοποίηση αξιοπιστίας και την περιβαλλοντική πιστοποίηση αεροσκαφών και σχετικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού, καθώς και για την πιστοποίηση φορέων σχεδιασμού και παραγωγής («Αποδεκτά Μέσα Συμμόρφωσης και Υλικό Καθοδήγησης στο Μέρος 21»).

**Σημείωση:** Ο Οργανισμός θα δημοσιεύσει απόφαση που περιέχει τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και το υλικό καθοδήγησης εφόσον το κείμενο των εκτελεστικών κανόνων έχει δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

#### **3.3. Έγγραφα αναφοράς**

Π-ΕΠΤ 2013-XX για το «πτυχίο επικεφαλής μηχανικού πτητικών δοκιμών»

Παράρτημα 1 του ΔΟΠΑ για την «αδειοδότηση προσωπικού»

ΕΠΤ 2008-20 και ΕΑΠ 2008-20 για τις «πτητικές δοκιμές».