

**ΓΝΩΜΗ ΑΡΙΘ. 1/2007**

**ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ**

**για τον κανονισμό της Επιτροπής σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 της Επιτροπής για τον καθορισμό εκτελεστικών κανόνων για την πιστοποίηση αξιοπλοΐας και την περιβαλλοντική πιστοποίηση αεροσκαφών και των σχετικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού, καθώς και για την πιστοποίηση φορέων σχεδιασμού και παραγωγής, ώστε να προβλεφθεί η συνέχιση της λειτουργίας ορισμένων αεροσκαφών νηολογημένων σε Κράτη Μέλη**

## I. Γενικά

1. Σκοπός της παρούσας γνώμης είναι να προτείνει στην Επιτροπή την τροποποίηση του άρθρου 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1702/2003<sup>1</sup> της Επιτροπής ώστε να προβλεφθεί η συνέχιση της λειτουργίας ορισμένων αεροσκαφών που έχουν σχεδιαστεί στην πρώην Σοβιετική Ένωση, τα οποία επί του παρόντος είναι νηολογημένα σε κράτη μέλη. Όπως εξηγείται αναλυτικότερα παρακάτω, ο Οργανισμός δεν κατόρθωσε να αποφανθεί για τον εγκεκριμένο σχεδιασμό (πιστοποιητικό τύπου ή συγκεκριμένες προδιαγραφές αξιοπλοΐας – SASs), ο οποίος είναι απαραίτητος για την έκδοση των πιστοποιητικών αξιοπλοΐας υπό τους οριζόμενους στον παρόντα κανονισμό όρους. Πρέπει, κατά συνέπεια, να ληφθούν επείγοντα μέτρα για εξεύρεση προσωρινής λύσης αναφορικά με την αναίρεση της απαγόρευσης απογείωσης αυτών των αεροσκαφών στο τέλος της μεταβατικής περιόδου, που καθορίζεται από τον νομοθέτη, για την λήψη της απόφασης αυτής (28<sup>η</sup> Μαρτίου 2007).
2. Η παρούσα γνώμη εκδόθηκε με βάση τη διαδικασία, που καθορίστηκε από το διοικητικό συμβούλιο του Οργανισμού<sup>2</sup>, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 14 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002<sup>3</sup>.

## II. Διαβούλευση

3. Το σχέδιο γνώμης για τον κανονισμό της Επιτροπής για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 (κοινοποίηση προτεινόμενης τροποποίησης – NPA 17-2006) δημοσιεύθηκε στον δικτυακό τόπο του Οργανισμού στις 14 Νοεμβρίου 2006 με περιορισμένη περίοδο διαβούλευσης λαμβανομένου υπόψη του επείγοντος χαρακτήρα του ζητήματος.
4. Μέχρι την καταληκτική ημερομηνία της 25<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου 2006, ο Οργανισμός έλαβε 107 παρατηρήσεις από εθνικές αρχές, επαγγελματικούς φορείς και ιδιωτικές εταιρίες.
5. Όλες οι παρατηρήσεις έχουν ληφθεί υπόψη και έχουν ενσωματωθεί σε Έγγραφο Απάντησης στις Παρατηρήσεις (ΕΑΠ), το οποίο δημοσιεύθηκε στον δικτυακό τόπο του Οργανισμού την 18<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2007. Στο εν λόγω ΕΑΠ περιλαμβάνεται κατάλογος όλων των προσώπων και/ή φορέων που έχουν αποστείλει παρατηρήσεις καθώς και οι απαντήσεις του Οργανισμού.

<sup>1</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 της Επιτροπής της 24<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου 2003, για τον καθορισμό εκτελεστικών κανόνων για την πιστοποίηση αξιοπλοΐας και την περιβαλλοντική πιστοποίηση αεροσκαφών και των σχετικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού, καθώς και για την πιστοποίηση φορέων σχεδιασμού και παραγωγής (ΕΕ L 243, 27.9.2003, σ. 6). Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 706/2006 της Επιτροπής της 8<sup>ης</sup> Μαΐου 2006 (ΕΕ L 122, 9.5.2006, σ. 16)

<sup>2</sup> Απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου σχετικά με τη διαδικασία που πρέπει να εφαρμόζει ο Οργανισμός για την έκδοση γνώμων, προδιαγραφών πιστοποίησης και υλικού καθοδήγησης. EASA MB/7/03 της 27.06.2003 («διαδικασία θέσπισης κανόνων»).

<sup>3</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15<sup>ης</sup> Ιουλίου 2002 για κοινούς κανόνες στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση του ευρωπαϊκού οργανισμού ασφάλειας της αεροπορίας (ΕΕ L 240, 7.09.2002, σ. 1). Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1701/2003 της Επιτροπής της 24<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου 2003 (ΕΕ L 243, 27.9.2003, σ. 5).

6. Στις περισσότερες από τις ληφθείσες παρατηρήσεις, όπως περιγράφεται παρακάτω, υποστηρίζεται το προβλεπόμενο μέτρο. Σε ορισμένες παρατηρήσεις, ενώ γίνεται αποδεκτή η ανάγκη επίλυσης της περίπτωσης των προσφάτως νηολογημένων αεροσκαφών, αξιώνεται ότι το μέτρο δεν πρέπει να έχει ως επακόλουθο την περαιτέρω επέκταση του στόλου αεροσκαφών, τα οποία δεν συμμορφώνονται πλήρως με το ισχύον σύστημα συντήρησης αξιοπλοΐας, που θέσπισε το κοινοτικό δίκαιο. Σε ελάχιστες ακόμη παρατηρήσεις αξιώνεται ότι τα αεροσκάφη που επωφελούνται του μέτρου δεν πρέπει να επεκτείνουν την δραστηριότητά τους πέραν αυτής που επιτελούν σήμερα, ιδιαίτερα στην επικράτεια άλλων κρατών μελών. Αντίθετα, σε κάποιες άλλες παρατηρήσεις αξιώνεται ότι δεν πρέπει να γίνονται διακρίσεις από άλλα κράτη μέλη όσον αυτό αφορά τα αεροσκάφη που υπόκεινται στο μέτρο και ότι πρέπει να τους επιτραπεί να διευρύνουν τις δυνατότητες της αγοράς. Τα ίδια ενδιαφερόμενα μέρη θα επιθυμούσαν, επίσης, το μέτρο να είχε μεγαλύτερη ευελιξία ώστε τα αεροσκάφη, που είναι ήδη σε λειτουργία στην Κοινότητα ή που αγόρασαν πολίτες της Κοινότητας, να επωφεληθούν του μέτρου. Σε ελάχιστες παρατηρήσεις προτιμούν το μέτρο να μπορεί επίσης να εφαρμόζεται σε όλα τα αεροσκάφη, ο τύπος των οποίων ήταν ήδη αποδεκτός από ένα κράτος μέλος.

### III. Περιεχόμενο της γνώμης του Οργανισμού

7. Η παρούσα γνώμη αποσκοπεί στην τροποποίηση του άρθρου 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1702/2003<sup>4</sup> της Επιτροπής (Κανονισμός της Επιτροπής) ώστε να προβλεφθεί η συνέχιση της λειτουργίας ορισμένων αεροσκαφών που έχουν σχεδιαστεί στην πρώην Σοβιετική Ένωση τα οποία επί του παρόντος είναι νηολογημένα σε κράτη μέλη. Όπως επεξηγήθηκε λεπτομερώς στην προαναφερθείσα ΝΡΑ, ζητήθηκε από τον Οργανισμό να αποφανθεί για τον εγκεκριμένο σχεδιασμό (πιστοποιητικό τύπου ή SAS), ο οποίος είναι απαραίτητος για την έκδοση των πιστοποιητικών αξιοπλοΐας κατά την έναρξη ισχύος του κανονισμού της Επιτροπής για έναν αριθμό αεροσκαφών νηολογημένων σε κράτη μέλη, που δεν είχαν πιστοποιηθεί βάσει των κωδικών που ήταν γνωστοί στην Κοινότητα<sup>5</sup> κατ' εκείνη την χρονική περίοδο. Αυτό έπρεπε να έχει γίνει πριν την 28<sup>η</sup> Μαρτίου 2007. Δυστυχώς, τέτοια απόφαση δεν μπορούσε να ληφθεί λόγω έλλειψης επαρκών στοιχείων από τους σχεδιαστές αυτών των προϊόντων<sup>6</sup>. Κατά συνέπεια, τώρα που πλησιάζει η προθεσμία για ενσωμάτωση αυτών των αεροσκαφών, πολύ λίγα από αυτά θα έχουν την δυνατότητα να καλύπτονται εμπρόθεσμα από έναν εγκεκριμένο σχεδιασμό του ΕΟΑΑ και πολλά θα πρέπει να καθηλωθούν εφόσον δεν γίνει κάτι επείγοντως ώστε να προβλεφθεί η άμεση λύση που θα επέτρεπε την συνέχιση της λειτουργίας τους. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή

<sup>4</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 της Επιτροπής της 24<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου 2003, για τον καθορισμό εκτελεστικών κανόνων για την πιστοποίηση αξιοπλοΐας και την περιβαλλοντική πιστοποίηση αεροσκαφών και των σχετικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού, καθώς και για την πιστοποίηση φορέων σχεδιασμού και παραγωγής (ΕΕ L 243, 27.9.2003, σ. 6). Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 706/2006 της Επιτροπής της 8<sup>ης</sup> Μαΐου 2006 (ΕΕ L 122, 9.5.2006, σ. 16)

<sup>5</sup> Για λόγους απλούστευσης, οι κώδικες αυτοί θα μπορούσαν να περιγραφούν ως εκείνοι που αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1991, για την εναρμόνιση των τεχνικών κανόνων και των διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας.

<sup>6</sup> Με βάση το ισχύον νομικό πλαίσιο της Κοινότητας, ο Οργανισμός μπορεί να πιστοποιήσει έναν τύπο αεροσκάφους μόνον εφόσον υποβάλλει σχετική αίτηση ο σχεδιαστής του.

συγκάλεσε μία ειδική σύσκεψη της επιτροπής του ΕΟΑΑ στις 19 Ιουλίου, όπου συμφωνήθηκε να διερευνηθούν οι διαστάσεις του ζητήματος και να εξετασθούν οι πιθανές λύσεις ώστε να αποφευχθεί η απαγόρευση απογείωσης των αεροσκαφών για τον μοναδικό λόγο ότι είχε μεταβληθεί το κανονιστικό πλαίσιο.

8. Η διερεύνηση, η οποία διεξήχθη από τον Οργανισμό, δείχνει ότι ένας αριθμός νηολογημένων σε κράτη μέλη αεροσκαφών σοβιετικού σχεδιασμού εξαιρούνται από το πεδίο αρμοδιότητας της Κοινότητας δεδομένου ότι πληρούν τους όρους που διευκρινίζονται στο παράρτημα II του βασικού κανονισμού. Επομένως, τα αεροσκάφη αυτά υπόκεινται εξ' ολοκλήρου στην αρμοδιότητα των κρατών νηολόγησης, τα οποία λαμβάνουν μέτρα, σύμφωνα με τις διατάξεις του ΔΟΠΑ παράρτημα 8, σε συνεργασία με τους εξουσιοδοτημένους εκπροσώπους των κρατών σχεδιασμού. Εφόσον συνεχίζεται να εκδίδεται πιστοποιητικό αξιοπλοΐας του ΔΟΠΑ από το κράτος νηολόγησής τους, θα συνεχίσουν να κάνουν χρήση του πλεονεκτήματος της ελεύθερης κυκλοφορίας, που τους παρέχεται από την σύμβαση του Σικάγου. Εφόσον πρόκειται για αεροσκάφη, που απασχολούνται σε εμπορικές αερομεταφορές, αυτά, από την 16<sup>η</sup> Ιουλίου 2008, θα υπόκεινται στις διατάξεις του τροποποιημένου κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου<sup>7</sup>. Οι διατάξεις αυτές μπορεί να επηρεάσουν την συνεχιζόμενη λειτουργία τους καθόσον δεν θα διαθέτουν πιστοποιητικό του ΕΟΑΑ, εκτός εάν στο μεταξύ αναθεωρηθούν οι διατάξεις αυτές.
9. Περίπου 300 αεροσκάφη<sup>8</sup> σοβιετικού σχεδιασμού (ανατρέξατε στην επισυναπτόμενη κατάσταση για ενημερωτικούς λόγους) υπάγονται πλήρως στον κανονισμό της Επιτροπής και πρέπει να διαθέτουν πιστοποιητικό αξιοπλοΐας που εκδίδεται σύμφωνα με το παράρτημά του – το αποκαλούμενο Μέρος 21 - ώστε να συνεχίσουν να επωφελούνται του δικαιώματος της ελεύθερης κυκλοφορίας στην Κοινότητα. Η απαγόρευση απογείωσης των αεροσκαφών αυτών, ιδιαίτερα αυτών που απασχολούνται σε εμπορικές αερομεταφορές, θα είχε σημαντικές οικονομικές επιπτώσεις στους ιδιοκτήτες και στους αερομεταφορείς τους, καθώς επίσης και σε σημαντικούς τομείς της οικονομίας των κρατών μελών, στα οποία είναι νηολογημένα. Αυτό φαίνεται αθέμιτο από τα περισσότερα ενδιαφερόμενα μέρη δεδομένου ότι τα θιγόμενα πρόσωπα δεν φέρουν άμεση ευθύνη γι' αυτήν την κατάσταση και δεν υπάρχει άμεση αιτιολόγηση της ασφαλείας για μια τέτοια ριζική αλλαγή. Επομένως, η παρούσα γνώμη αποσκοπεί στο να προτείνει έναν αποδεκτό τρόπο ώστε να καταστεί δυνατή η συνέχιση της λειτουργίας τους έως ότου ο Οργανισμός μπορέσει να προσδιορίσει, για τα περισσότερα από αυτά, έναν κατάλληλο εγκεκριμένο σχεδιασμό του ΕΟΑΑ. Αυτό, βεβαίως, θα απαιτούσε την υποστήριξη των σχεδιαστών και των εξουσιοδοτημένων εκπροσώπων του κράτους σχεδιασμού. Εφόσον μια τέτοια υποστήριξη δεν θα μπορούσε να παρασχεθεί, ορισμένα από τα αεροσκάφη αυτά δεν θα είχαν το δικαίωμα να λειτουργούν στην Κοινότητα πλέον, αλλά οι ιδιοκτήτες και οι αερομεταφορείς

<sup>7</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1900/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου 2006, ο οποίος τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1991, για την εναρμόνιση των τεχνικών κανόνων και των διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας (ΕΕ της 27.12.2006).

<sup>8</sup> 45 μεγάλα αεροσκάφη που απασχολούνται σε εμπορικές αερομεταφορές (κυρίως Antonov 24, 26, 28, 72 και 74), 190 βαρέα ελικόπτερα (Kamov) και 80 αεροπλάνα γενικής χρήσεως (κυρίως Sukhoi 26/31 και Yak 18/55).

τους θα είχαν τον χρόνο για να προσαρμοστούν και να λάβουν όλα τα απαραίτητα μέτρα.

10. Τώρα είναι πλέον πολύ αργά και εξαιρετικά αμφίβολο να εξεταστεί το ενδεχόμενο επανάληψης πλήρους νομοθετικής διαδικασίας για αλλαγή των μεταβατικών διατάξεων του βασικού κανονισμού<sup>9</sup> ή να εξαιρεθούν όλα αυτά τα αεροσκάφη από το πεδίο αρμοδιότητας της Κοινότητας μέσω της τροποποίησης του παραρτήματος II. Οπότε η μόνη λύση είναι να επιτραπεί η συνέχιση της λειτουργίας τους με την έκδοση περιορισμένων πιστοποιητικών αξιοπλοΐας υπό την προϋπόθεση ότι συμμορφώνονται, επίσης, πλήρως με όλες τις λοιπές εφαρμοστέες απαιτήσεις σχετικά με την διαρκή αξιοπλοΐα και την περιβαλλοντική προστασία. Είναι, ωστόσο, ουσιαστικά αδύνατον ο Οργανισμός να μπορεί να αποφανθεί πριν από την 28<sup>η</sup> Μαρτίου 2007 (βλέπε επίσης την παράγραφο 7 παραπάνω) για τις απαραίτητες, ανάλογα με την περίπτωση, SASs, όπως ορίζουν τα άρθρα 5.3 και 4 του βασικού κανονισμού και του Μέρους 21Α.184. Συνεπώς, το προβλεπόμενο μέτρο συνίσταται στο να τροποποιηθεί ο κανονισμός της Επιτροπής ώστε αυτές οι SASs να καθορίζονται σε σχέση με τον εγκεκριμένο σχεδιασμό των κρατών σχεδιασμού συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών διαρκούς αξιοπλοΐας (οδηγίες αξιοπλοΐας). Αυτό το μέτρο είναι όντως παρεμφερές με εκείνο που περιλαμβάνεται στο άρθρο 2.3 στοιχείο α), το οποίο εξακολουθούσε να αναγνωρίζει την ισχύ των πιστοποιητικών τύπου που εκδίδονται ή επικυρώνονται από κράτη μέλη για ευρέως γνωστά προϊόντα. Εντούτοις, δεδομένου ότι ένα τέτοιο μέτρο δεν επιτρέπει στον Οργανισμό να αποκτήσει μία ενδελεχέστερη γνώση του σχεδιασμού των εν λόγω προϊόντων, το μέτρο μπορεί να εξετασθεί ως ενδεχόμενο μόνον εφόσον αυτή η γνώση παρασχεθεί από τον εξουσιοδοτημένο εκπρόσωπο του κράτους σχεδιασμού σύμφωνα με τις κατάλληλες ρυθμίσεις που διασφαλίζουν, επίσης, την διαθεσιμότητα της απαραίτητης πληροφόρησης διαρκούς αξιοπλοΐας για ενημέρωση των SASs.
11. Το προβλεπόμενο μέτρο περιορίζεται στα αεροσκάφη που είναι ήδη νηολογημένα σε κράτη μέλη. Πρόσθετα αεροσκάφη των ίδιων τύπων δεν μπορούν να νηολογηθούν σε κράτη μέλη εκτός εάν έχει εκδοθεί για αυτά ένας εγκεκριμένος σχεδιασμός του ΕΟΑΑ (πιστοποιητικό τύπου ή SAS) προβλέποντας την πλήρη ενσωμάτωσή τους στο σύστημα ασφαλείας του ΕΟΑΑ. Το μέτρο εφαρμόζεται μόνο σε αεροσκάφη που ήταν στο νηολόγιο ενός κράτους μέλους την 1<sup>η</sup> Ιουλίου 2006 για να αποφευχθεί επίσης η περίπτωση να χρησιμοποιηθεί η περίοδος, κατά την διάρκεια της οποίας εκπονήθηκε ο παρών κανόνας (από την ημερομηνία δημοσιοποιήθηκε η πρόθεση, μετά την προαναφερθείσα στην παράγραφο 7 σύσκεψη της ειδικής επιτροπής και μετά την 28<sup>η</sup> Μαρτίου 2007), για την συμπερίληψη πρόσθετων υπό προστασία ή εξαίρεση από μεταβολές σε νομικές διατάξεις αεροσκαφών στην Κοινότητα. Το ζήτημα αυτό τέθηκε υπό αμφισβήτηση σε ορισμένες παρατηρήσεις καθόσον φαίνεται να υπάρχουν ορισμένα αεροσκάφη που ήταν ήδη αγορασμένα έως αυτή την ημερομηνία τα οποία αναμένουν νηολόγηση. Ωστόσο, ο Οργανισμός δεν τροποποίησε την πρότασή του στο σημείο αυτό,

<sup>9</sup> Η διάρκεια της μέγιστης περιόδου κατά την διάρκεια της οποίας τα αεροσκάφη, που υπάγονται στην κοινοτική νομοθεσία, μπορούν να παραμείνουν υπό εθνικό έλεγχο, καθορίζεται από το άρθρο 56 του βασικού κανονισμού σε 42 μήνες. Αυτό το διάστημα μπορεί να τροποποιηθεί μόνο με ενέργεια του νομοθέτη - Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και Συμβούλιο.

δεδομένου ότι θέτοντας σε εφαρμογή την αιτούμενη ευελιξία προαισθανόταν ότι ανοιγόταν η πιθανότητα καταχρήσεων. Μπορεί όντως να είναι δύσκολο να επαληθευθεί ότι αγοράστηκε ένα αεροσκάφος με πρόθεση να νηολογηθεί σε ένα κράτος μέλος. Μια πρόσθετη δυσκολία θα ήταν να προσδιοριστεί από ποιόν θα έπρεπε να έχει αγοραστεί ένα τέτοιο αεροσκάφος ώστε να διατηρεί το δικαίωμα υποβολής αίτησης η καθιέρωση προϋποθέσεων ιθαγένειας θα μπορούσε να θεωρηθεί ως διακριτική μεταχείριση ή αντίθετη στην ελευθερία εγκατάστασης.

12. Το προβλεπόμενο μέτρο εφαρμόζεται μόνο σε αεροσκάφη, για τα οποία είχε εκδοθεί πιστοποιητικό αξιοπλοΐας από ένα κράτος μέλος μέχρι την προαναφερόμενη ημερομηνία. Σκοπός αυτού του περιορισμού είναι να διασφαλιστεί ότι επωφελούμενα είναι μόνο τα αεροσκάφη εκείνα, των οποίων το επίπεδο ασφαλείας είναι διεθνώς αναγνωρισμένο και των οποίων η διαρκής αξιοπλοΐα εγκρίνεται επίσημα από το κράτος σχεδιασμού τους. Το γεγονός αυτό αποσκοπεί στην ελαχιστοποίηση των κινδύνων που σχετίζονται με την περιορισμένη γνώση του σχεδιασμού από τον Οργανισμό και, φυσικά, ορισμένα αεροσκάφη, τα οποία σήμερα εκτελούν πτήσεις με εθνικά(-ες) περιορισμένα πιστοποιητικά αξιοπλοΐας ή πτητικές άδειες, μπορεί να εξαιρούνται από το ευεργέτημα του μέτρου. Παράλληλα με την γνώμη αυτή, ο Οργανισμός εκδίδει μία γνώμη για τις πτητικές άδειες, η οποία, εφόσον εγκριθεί από την Επιτροπή, θα προβλέπει λύση για τα αεροσκάφη αυτά. Αυτή η γνώμη πράγματι προτείνει ότι εξαιρούνται οι συνθήκες, που καθορίζονται από τα κράτη μέλη για την έκδοση τέτοιων πιστοποιητικών, και ότι τα σχετικά πιστοποιητικά αξιοπλοΐας θεωρούνται ως πτητικές άδειες, εκδιδόμενες, μέχρι την 28<sup>η</sup> Μαρτίου 2008 σύμφωνα με το Μέρος 21. Μετά την ημερομηνία αυτή, εάν απαιτείται παράταση των αδειών αυτών, θα πρέπει να επανεκδοθούν βάσει ενός ρητά εγκεκριμένου, από τον Οργανισμό, σχεδιασμού.
13. Το προβλεπόμενο μέτρο έχει περιορισμένη χρονική διάρκεια. Οι καθοριζόμενες, κατ' αυτόν τον τρόπο, SASs έχουν ισχύ μόνο για 5 έτη. Αυτό αιτιολογείται για λόγους ασφαλείας από το γεγονός ότι, όπως προαναφέρθηκε παραπάνω, το μέτρο δεν επιτρέπει στον Οργανισμό να αποκτήσει την απαραίτητη τεχνική γνώση του σχεδιασμού. Στην συνέχεια ο περιορισμός θα δημιουργήσει ένα κίνητρο για τους σχεδιαστές ώστε να βοηθήσουν τον Οργανισμό να αποφανθεί για τον απαραίτητο εγκεκριμένο σχεδιασμό ώστε να ενσωματώσουν πλήρως τα αεροσκάφη τους στο σύστημα του ΕΟΑΑ. Εάν ο Οργανισμός δεν θα μπορούσε να αποφανθεί, μετά από μία λεπτομερή τεχνική αξιολόγηση, για έναν εγκεκριμένο σχεδιασμό, πριν το τέλος αυτής της περιόδου, θα ήταν δυνατόν ορισμένα αεροσκάφη να μην μπορούσαν να λάβουν πιστοποιητικό αξιοπλοΐας και δεν θα είχαν το δικαίωμα να εκτελούν πτήσεις περαιτέρω στην επικράτεια των κρατών μελών. Ο περιορισμός αυτός τέθηκε υπό αμφισβήτηση σε λίγες παρατηρήσεις. Σε ορισμένες από αυτές θα ήθελαν να παραταθεί η μεταβατική περίοδος μέχρι τα τέλη του καλοκαιριού του 2012 για συμβατικούς λόγους<sup>10</sup>. Σε μερικές άλλες προτείνεται να υπάρχει ευελιξία που θα επέτρεπε την παράτασή της υπέρ των υπό διαδικασία έγκρισης αεροσκαφών, εφόσον χρειάζεται λίγο περισσότερος χρόνος για να ολοκληρωθεί. Σε μία άλλη παρατήρηση προτείνεται μία μεσοπρόθεσμη

<sup>10</sup> Φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που απασχολούνται με τον αεροψεκασμό γεωργικών καλλιιεργειών

εξέταση για να αξιολογηθούν, εν ευθέτω χρόνω, οι επιπτώσεις του περιορισμού. Και πάλι ο Οργανισμός δεν άλλαξε την πρότασή του καθώς θα ήταν πιθανόν, εν όψει των εξελίξεων, να τροποποιηθεί ο κανονισμός της Επιτροπής όπως απαιτείται αν η Επιτροπή το θεωρήσει πρόσφορο. Υπό το πρίσμα αυτό η προτεινόμενη μεσοπρόθεσμη εξέταση είναι μία εύλογη πρόταση, αλλά αυτό μπορεί να γίνει από τον Οργανισμό χωρίς να απαιτείται η καθιέρωση νομικής προϋπόθεσης στον κανονισμό. Εκτός αυτού, φαίνεται απρόσφορο να θεωρηθεί αναπόφευκτο το ενδεχόμενο χορήγησης παρατάσεων.

14. Αν και η παρούσα γνώμη εκπονήθηκε για να δρομολογήσει την περίπτωση των σχεδιασμένων σύμφωνα με το σοβιετικό σύστημα αεροσκαφών, το προβλεπόμενο μέτρο δεν το προσδιορίζει ρητώς. Κατά συνέπεια το μέτρο θα είναι εφαρμόσιμο σε αεροσκάφη που έχουν εξαιρεθεί από νομικές μεταβολές ή για τα οποία δεν έχει μέχρι τώρα καθοριστεί πιστοποιητικό τύπου του ΕΟΑΑ έως ότου αυτά πληρούν τις προϋποθέσεις που ισχύουν σχετικά. Ωστόσο, θα πρέπει να επισημανθεί ότι υπάρχουν πολύ λίγα αεροσκάφη που δεν έχουν ακόμη ενταχθεί στο σύστημα του ΕΟΑΑ. Οι εξαιρέσεις σχετίζονται με αεροσκάφη για τα οποία δεν μπορούσε να προσδιοριστεί η βούληση του φορέα σχεδιασμού για συνεργασία με τον Οργανισμό. Σε αυτές τις περιπτώσεις ο Οργανισμός θεωρεί ότι η φυσιολογική διαδικασία είναι να αποφαινεται, ανάλογα με την περίπτωση, για μεμονωμένο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας, ακριβώς όπως προβλέπει για αεροσκάφη που δεν έχουν ιδιοκτήτες σχεδιασμού – τα ορφανά αεροσκάφη - για τα οποία, σύμφωνα με το Μέρος 21, δεν υφίσταται δικαίωμα υποβολής αίτησης για πιστοποιητικό τύπου αλλά που έχουν αποδείξει επαρκώς ότι διαθέτουν μητρώα ασφαλείας για να έχουν το δικαίωμα να συνεχίσουν να εκτελούν πτήσεις.
15. Δεν υπάρχει πρόθεση να συμπεριληφθούν στο προβλεπόμενο μέτρο τα αεροσκάφη σχεδιασμού κρατών, τα οποία προσχώρησαν στην Κοινότητα μετά την έναρξη ισχύος του βασικού κανονισμού. Έχει ξεκινήσει μία παράλληλη διαδικασία για την πλήρη ενσωμάτωσή τους στο σύστημα του ΕΟΑΑ με την υποστήριξη των ενδιαφερομένων εθνικών αρχών πολιτικής αεροπορίας. Εφόσον δεν μπορεί να ληφθεί απόφαση, εν ευθέτω χρόνω, για πιστοποιητικό τύπου (TC) ή εάν έχουν μεταπέσει σε ορφανά, λόγω έλλειψης υποστήριξης εκ μέρους των ιδιοκτητών σχεδιασμού τους, μπορεί να εκδίδεται, για τα αεροσκάφη αυτά, ανάλογα με την περίπτωση, περιορισμένο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας (CoA). Ο Οργανισμός θεωρεί ότι οι απαραίτητες SASs θα εκδίδονται με την βοήθεια των ενδιαφερομένων Εθνικών Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας (NAAs).
16. Το προβλεπόμενο μέτρο, δια του καθορισμού των αναγκαίων SASs, παρέχει την νομική βάση στις εθνικές διοικήσεις πολιτικής αεροπορίας για να εκδίδουν περιορισμένα πιστοποιητικά αξιοπλοΐας. Αυτές οι SASs αποτελούν εγκρίσεις σχεδιασμού, περιλαμβάνοντας όλες τις αναγκαίες συνθήκες και περιορισμούς που απαιτούνται για την πρόβλεψη ενός επιπέδου ασφαλείας και περιβαλλοντικής προστασίας ισοδύναμου με αυτό που παρέχεται από την επαλήθευση συμμόρφωσης με τις βάσεις πιστοποίησης που καθορίζονται σύμφωνα με το Μέρος 21. Ο Οργανισμός δεν βλέπει τον λόγο να καθιερώσει περιορισμούς σε αυτές τις SASs, που θα εμπόδιζαν τα θιγόμενα αεροσκάφη

να χρησιμοποιούνται σε δραστηριότητες στις οποίες απασχολούνται υπό τις παρούσες συνθήκες. Εξάλλου η καθιέρωση τέτοιων περιορισμών θα αναιρούσε τον αντικειμενικό σκοπό του μέτρου. Θα ήταν ωστόσο δύσκολο να αιτιολογηθούν πρόσθετοι περιορισμοί καθώς το ίδιο αεροσκάφος, εάν ήταν νηολογημένο σε μια τρίτη χώρα, δεν θα υπόκειτο σε αυτούς τους περιορισμούς. Κατά συνέπεια τα αεροσκάφη που καλύπτονται από το προβλεπόμενο μέτρο θα έχουν το δικαίωμα να μεταφέρουν επιβάτες ή φορτία, εφόσον έχουν αυτό το δικαίωμα επί του παρόντος. Τα σχετικά περιορισμένα πιστοποιητικά αξιοπλοΐας συνιστούν πιστοποιητικά που εκδίδονται σύμφωνα με τον βασικό κανονισμό και είναι επιλέξιμα σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 8 του κανονισμού. Πρέπει να είναι αποδεκτά από όλα τα κράτη μέλη, τα οποία μπορεί να μην επιβάλλουν την λειτουργία των σχετικών συνθηκών αεροσκαφών που υπερβαίνουν αυτές που περιλαμβάνονται στις SASs.

17. Ωστόσο, δεν αποτελεί ισχύουσα πρακτική η χρήση αεροσκαφών με περιορισμένο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας για εμπορικές αερομεταφορές. Στην πρόσφατα εγκριθείσα παράταση του κανονισμού 3922/91 για τις εμπορικές αερομεταφορές απαιτείται τα αεροσκάφη αυτά να διαθέτουν «πρότυπο» πιστοποιητικό αξιοπλοΐας, το οποίο εκδίδεται σύμφωνα με τον κανονισμό. Παρότι η λέξη «πρότυπο» δεν ορίζεται στον κανονισμό, μπορεί να εκληφθεί ως κανονικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας, αποκλείοντας, κατά συνέπεια, τα περιορισμένα πιστοποιητικά αξιοπλοΐας. Αυτό πρέπει να διορθωθεί πριν την έναρξη ισχύος της εν λόγω παράτασης (πιθανόν τον Ιούνιο του 2008). Ο Οργανισμός προτίθεται να δρομολογήσει αυτό το ζήτημα, κατά την ανάπτυξη των εκτελεστικών κανόνων για παράταση του βασικού κανονισμού στις αερομεταφορές και θα κάνει προτάσεις, εν ευθέτω χρόνω, στην Επιτροπή.
18. Έχει μνημονευθεί στις παρατηρήσεις ότι αποτελεί διεθνή πρακτική να θεωρείται ότι αεροσκάφη με περιορισμένο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας δεν είναι επιλέξιμα για ελεύθερη κυκλοφορία όπως προβλέπεται από την σύμβαση του Σικάγου. Κατά συνέπεια, νηολογημένα στην Ευρώπη αεροσκάφη που διαθέτουν περιορισμένο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας θα μπορούσαν να υπόκεινται σε περιορισμούς, που ισχύουν σε άλλα συμβαλλόμενα κράτη του ΔΟΠΑ. Σε αυτό το πλαίσιο ο Οργανισμός επιθυμεί να καταστήσει σαφές ότι, παρότι συμμορφώνονται πλήρως ελάχιστα πρότυπα του ΔΟΠΑ, που περιλαμβάνονται στο παράρτημα 8, η Κοινότητα αποφάσισε να καθιερώσει αυστηρότερες απαιτήσεις δεδομένου ότι θεώρησε ανεπαρκή τα ισχύοντα πρότυπα αξιοπλοΐας του ΔΟΠΑ σχετικά με την πρόβλεψη επαρκούς επιπέδου προστασίας των πολιτών της. Με την ενέργεια αυτή, οι περιλαμβανόμενες στο παράρτημα I του κανονισμού 1592/2002 στοιχειώδεις απαιτήσεις προβλέπουν επομένως την συμμόρφωση με τα πρότυπα του ΔΟΠΑ, ενώ αντίθετα η αμοιβαιότητα μπορεί να μην είναι πραγματική. Το γεγονός αυτό μπορεί να υποδηλώνει ότι αεροσκάφη που δεν συμμορφώνονται με τις στοιχειώδεις απαιτήσεις της Κοινότητας, αλλά, παρόλ' αυτά, συμμορφώνονται με τα πρότυπα του ΔΟΠΑ, δεν περιορίζονται ως προς την ελεύθερη κυκλοφορία τους, δικαίωμα που τους έχει παραχωρηθεί από την σύμβαση του Σικάγου και τις εφαρμοστέες διμερείς συμφωνίες για την αεροπορική υπηρεσία. Τέτοια είναι η περίπτωση των αεροσκαφών που καλύπτονται από το προβλεπόμενο μέτρο, καθώς έχουν εκδοθεί πρότυπα πιστοποιητικά αξιοπλοΐας από έναν αριθμό συμβαλλομένων κρατών του ΔΟΠΑ και δεν έχει αμφισβητηθεί από



κανέναν η συμμόρφωσή τους με τα εφαρμόσιμα πρότυπα του ΔΟΠΑ. Για αποφυγή τυχόν παρερμηνειών, τα περιορισμένα πιστοποιητικά θα αναγράφουν την μνεία ότι συμμορφώνονται με τα πρότυπα του ΔΟΠΑ. Αυτό πρέπει να είναι αποδεκτό από όλα τα συμβαλλόμενα κράτη του ΔΟΠΑ δεδομένου ότι δεν πρέπει να γίνονται διακρίσεις για τον ίδιο τύπο αεροσκάφους, δηλαδή να έχει διαφορετική μεταχείριση είτε αυτό είναι νηολογημένο σε ένα από τα κράτη μέλη της ΕΕ ή σε άλλα συμβαλλόμενα κράτη του ΔΟΠΑ.

19. Σε ό,τι αφορά στην διαρκή αξιοπλοΐα, τα αεροσκάφη με περιορισμένο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας υπόκεινται στις διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής για την συντήρηση αεροσκαφών (Μέρος Μ). Συνεπώς, γι' αυτά θα εκδοθεί πιστοποιητικό επιθεώρησης της αξιοπλοΐας (ARC), του οποίου η ισχύς θα συμμορφώνεται με τις εφαρμοστέες διατάξεις αυτού του κανονισμού. Πρέπει να σημειωθεί ότι μεταξύ των διακυβευόμενων αεροσκαφών, τα μεγάλα και αυτά που απασχολούνται σε εμπορικές αερομεταφορές, έπρεπε ήδη να έχουν συμμορφωθεί με τις διατάξεις αυτές και ότι, δυστυχώς, η έκδοση των εγκρίσεων του Μέρους 145 και των αδειών του Μέρους 66 για τα διακυβευόμενα αεροσκάφη ήταν πρακτικά αδύνατη λόγω μη διαθεσιμότητας των στοιχείων σχεδιασμού. Κατά συνέπεια αυτά τα αεροσκάφη εκτελούν πτήσεις παράνομα. Το ίδιο θα συμβεί σε όλα τα άλλα αεροσκάφη όταν το Μέρος Μ τεθεί πλήρως σε ισχύ την 28<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου 2008. Συνεπώς, διεξάγεται σχετική εργασία εκ παραλλήλου από τον Οργανισμό και ορισμένα από τα πλέον θιγόμενα κράτη μέλη με σκοπό να βρεθεί λύση βάσει των διατάξεων του άρθρου 10 παράγραφοι 5 και 6 του βασικού κανονισμού. Αν και μία τέτοια εξαίρεση θα αφορούσε μόνο τη συντήρηση του αεροσκάφους An-26, κάτω από τις ίδιες συνθήκες θα ήταν προσαρμόσιμη και σε άλλους τύπους αεροσκαφών. Αυτό θα επέτρεπε την κατάλληλη συντήρηση σε ένα επαρκώς ελεγχόμενο περιβάλλον των αεροσκαφών με περιορισμένο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας, το οποίο εκδίδεται σύμφωνα με το προβλεπόμενο μέτρο.
20. Κατά την κατάρτιση της τροποποίησης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 της Επιτροπής, η οποία αντιστοιχεί στο παραπάνω περιγραφόμενο μέτρο, ο Οργανισμός συνειδητοποίησε ότι το κείμενο του τροποποιημένου άρθρου, που είναι ήδη δύσκολο να γίνει αντιληπτό, θα γινόταν εξαιρετικά πολύπλοκο εάν δεν δοθεί ευκαιρία για ανασκευή του. Θεώρησε, επίσης, δέον να αποσαφηνιστεί η ερμηνεία, η οποία θα δινόταν στην πρώτη πρόταση της παραγράφου 2.3, καθώς υπάρχουν ορισμένα αεροσκάφη, τα οποία σχεδιάστηκαν σε χρόνο κατά τον οποίο δεν υπήρχε η έννοια του πιστοποιητικού τύπου. Αυτό δεν αποτελεί αιτία για μη εξαίρεση από νομικές μεταβολές του εγκεκριμένου σχεδιασμού τους, καθώς τα πιστοποιητικά αξιοπλοΐας, που εκδόθηκαν εκείνη την χρονική περίοδο, είχαν την ίδια βαρύτητα με εκείνη ενός πιστοποιητικού τύπου. Η επισυναπτόμενη τροποποίηση του κανονισμού αποβλέπει στην εκπλήρωση αυτών των αντικειμενικών σκοπών χωρίς να επηρεάσει περισσότερο από όσο κρίνεται απαραίτητο την αρχική πρόθεση του νομοθέτη, ώστε να επιτρέπεται η συνέχιση της λειτουργίας των αεροσκαφών, τα οποία δεν μπορούν αλλιώς να ενταχθούν στο σύστημα του ΕΟΑΑ. Ωστόσο, πρέπει να σημειωθεί ότι

εκλείπουν οι διατάξεις ή παράγραφοι 10 και 11 του άρθρου 2 καθώς ισχύουν μόνο μέχρι την 27<sup>η</sup> Μαρτίου 2007.

21. Από τις παραληφθείσες παρατηρήσεις σχετικά με την έννοια των «συγκεκριμένων πιστοποιητικών αξιοπλοΐας», ο Οργανισμός αντιλήφθηκε ότι δημιουργήθηκε κάποια σύγχυση από το γεγονός ότι τα μέρη 21Α.173 (στοιχείο β) σημείο 2) και 21Α.184 δεν συνάδουν με τις διατάξεις των άρθρων 5.3 (στοιχείο β) και 15 (στοιχείο 1) σημείο β) του βασικού κανονισμού, καθώς αναφέρουν ότι τα περιορισμένα πιστοποιητικά αξιοπλοΐας βασίζονται στα «συγκεκριμένες προδιαγραφές πιστοποίησης». Αυτό αποτελεί προφανώς συντακτικό σφάλμα, το οποίο πρέπει να διορθωθεί με τροποποίηση αυτών των διατάξεων του Μέρους 21.

#### **IV. Αξιολόγηση των συνεπειών των κανονιστικών ρυθμίσεων**

22. Από την αξιολόγηση των συνεπειών των κανονιστικών ρυθμίσεων, η οποία περιλαμβάνεται στην NPA 17, καθορίστηκαν 5 πιθανές εναλλακτικές δυνατότητες για την αντιμετώπιση του διακυβευόμενου ζητήματος. Ωστόσο, μετά την συζήτηση της σκοπιμότητάς τους από την άποψη των χρονικών περιορισμών, ο Οργανισμός κατέληξε στο συμπέρασμα ότι μόνο δύο ήταν πρακτικά εφικτές: η μία που περιγράφηκε παραπάνω και η δεύτερη του «να μην γίνει τίποτα». Ο Οργανισμός καταλήγει στο συμπέρασμα ότι δεν είναι πρακτικά εφαρμόσιμη η επιλογή του «να μην γίνει τίποτα», βασιζόμενος στην περιλαμβανόμενη στην NPA λεπτομερή αξιολόγηση, την οποία δεν αμφισβήτησε κανείς στις παραληφθείσες παρατηρήσεις. Οι αρνητικές οικονομικές, κοινωνικές και διεθνείς επιπτώσεις υπερτερούν, σε μεγάλο βαθμό, των λίγων πιθανών οφελών στην ασφάλεια και στο περιβάλλον. Η γνώμη του Οργανισμού, επομένως, ότι ένα μέτρο εξαίρεσης από νομικές μεταβολές, το οποίο επιτρέπει την συνέχιση της λειτουργίας των ενδιαφερομένων αεροσκαφών με περιορισμένα πιστοποιητικά αξιοπλοΐας, είναι από εδώ και στο εξής ο καλύτερος τρόπος, υπό την προϋπόθεση ότι αποβλέπει σε κατάλληλες διασφαλίσεις με κριτήριο τέτοιο ώστε να αποφευχθεί η εξάπλωση των αεροσκαφών, τα οποία έχουν σχεδιαστεί στην πρώην Σοβιετική Ένωση, στον στόλο των κρατών μελών και να ενθαρρύνεται η ενσωμάτωση αυτών των τύπων αεροσκαφών στο κανονιστικό σύστημα του ΕΟΑΑ. Αυτός είναι ο αντικειμενικός σκοπός της τροποποίησης του κανονισμού της Επιτροπής, που επισυνάπτεται στην παρούσα γνώμη.

Κολωνία, 30 Ιανουαρίου 2007

P. GOUDOU  
Εκτελεστικός διευθυντής

## **Αεροσκάφη Σοβιετικού σχεδιασμού που υπάγονται στο Μέρος 21**

Η παρούσα κατάσταση περιλαμβάνει τους τύπους αεροσκαφών για τους οποίους κράτη μέλη έχουν εκδώσει πιστοποιητικά αξιοπλοΐας ή πτητικές άδειες. Η παρούσα κατάσταση έχει συνταχθεί βασιζόμενη στις πληροφορίες που κατέστησαν διαθέσιμες στον Οργανισμό· δεν πρόκειται για επίσημο έγγραφο, το οποίο δεσμεύει τον Οργανισμό.

Πρέπει να σημειωθεί ότι μόνον τα αεροσκάφη, για τα οποία έχει εκδοθεί πιστοποιητικό αξιοπλοΐας όπως ορίζεται στο Μέρος 21 (αυτός ο ορισμός εξαιρεί τα περιορισμένα πιστοποιητικά αξιοπλοΐας), θα ήταν επιλέξιμα σύμφωνα με το μέτρο που περιγράφεται στην παρούσα γνώμη.

### **Μεγάλα μεταφορικά αεροσκάφη**

- Antonov
  - An-24
  - An-24B
  - An-26
  - An-26B
  - An-28
  - An-72-100
  - An-72-100D
  - An-74
  - An-74-200
  - An-74-TK-100
- Tupolev
  - Tu-154M
- Yakovlev
  - Yak-40

### **Στροφειόπτερα**

- Kamov
  - Ka-26
  - Ka-32
  - Ka-32A11BC
  - Ka-32AO
  - Ka-32C
  - Ka-32T

### **Γενικής αεροπορίας**

- Interavia Servis
  - 62TA
  - 70TA
  - 80TA
  - 82TA
- Sukhoï
  - Su-26\*
  - Su-26M\*

- Su-26M2\*
- Su-29
- Su-31
- Su-31M
- Yakovlev
  - Yak-18T
  - Yak-54
  - Yak-55
  - Yak-55M

\* Σύμφωνα με τα αρχεία του ΕΟΑΑ, μόνο γι' αυτά τα αεροσκάφη έχουν εκδοθεί πιστοποιητικά αξιοπλοΐας ή πτητικές άδειες από κράτη μέλη.

