

Γνώμη αριθ. 02/2007

ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

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

ΚΑΙ

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

I. Γενικά

1. Σκοπός της παρούσας γνώμης είναι να προτείνει στην Επιτροπή την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1702/2003¹ και αριθ. 2042/2003² της Επιτροπής. Οι λόγοι για την εν λόγω δράση θέσπισης κανόνων εκτίθεται στη συνέχεια.
2. Η γνώμη εκδόθηκε με βάση τη διαδικασία που καθορίστηκε από το διοικητικό συμβούλιο του Οργανισμού³, όπως προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 14 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002⁴.

II. Διαβούλευση

3. Το σχέδιο γνώμης για Κανονισμό της Επιτροπής για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 δημοσιεύθηκε (Κοινοποίηση Προτεινόμενης Τροποποίησης - NPA 9/2006) στον δικτυακό τόπο του οργανισμού στις 05 Ιουλίου 2006.
4. Μέχρι την καταληκτική ημερομηνία της 5^{ης} Οκτωβρίου 2006, ο Οργανισμός έλαβε 235 παρατηρήσεις από εθνικές αρχές, επαγγελματικούς φορείς και ιδιωτικές εταιρίες.
5. Όλες οι παραληφθείσες παρατηρήσεις έχουν ληφθεί υπόψη και έχουν ενσωματωθεί σε Έγγραφο Απάντησης στις Παρατηρήσεις (ΕΑΠ), το οποίο δημοσιεύθηκε στον δικτυακό τόπο του οργανισμού στις 11 Δεκεμβρίου 2006. Αρκετές από τις παρατηρήσεις οδήγησαν σε αλλαγές στις προτεινόμενες τροποποιήσεις και αυτές αντικατοπτρίζονται στο ΕΑΠ.
6. Οι παρατηρήσεις έγιναν επί της διαδικασίας χειρισμού των αιτήσεων πτητικής άδειας. Σύμφωνα με το άρθρο 15 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 γίνεται κατανομή αρμοδιοτήτων μεταξύ του Οργανισμού και των Εθνικών Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας (ΕΑΠΑ) στον τομέα της αξιοπλοΐας. Κατά συνέπεια αμφότεροι πρέπει να εμπλέκονται στη διαδικασία έκδοσης των πτητικών αδειών. Στην εν λόγω διαδικασία, όπως αυτή περιγράφεται στην NPA 9/2006, η εμπλοκή του Οργανισμού προκλήθηκε από τις ΕΑΠΑ, που είναι αποδέκτες της αίτησης, αλλά ταυτόχρονα ο αιτών επρόκειτο να επικοινωνήσει απευθείας με τον Οργανισμό για την υποβολή των απαραίτητων εγγράφων. Αυτό φαινόταν ότι προκαλούσε σύγχυση. Ο Οργανισμός αναγνώρισε ότι η διαδικασία μπορεί να βελτιωθεί με την θέσπιση μιας ξεχωριστής διαδικασίας έγκρισης που θα καλύπτει την εμπλοκή του Οργανισμού.

¹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 της Επιτροπής της 24^{ης} 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^{ης} Μαΐου 2006 (ΕΕ L 122, 9.5.2006, σ. 16)

² Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής της 20^{ης} Νοεμβρίου 2003 για την διαρκή αξιοπλοΐα του αεροσκάφους και των αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού και για την έγκριση των φορέων και του προσωπικού που είναι αρμόδιοι για τα εν λόγω καθήκοντα (ΕΕ L 315, 28.11.2003, σ. 1). Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 707/2006 της Επιτροπής της 8^{ης} Μαΐου 2006 (ΕΕ L 122, 9.5.2006, σ. 17).

³ 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).

⁴ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15^{ης} 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^{ης} Σεπτεμβρίου 2003 (ΕΕ L 243, 27.9.2003, σ. 5).

7. Η ΝΡΑ 9/2006 εξέτασε το ενδεχόμενο δημιουργίας πιθανών προνομίων σχετικά με την έκδοση πτητικής άδειας για εγκεκριμένους φορείς σχεδιασμού και εγκεκριμένους φορείς παραγωγής. Ο Οργανισμός, ανταποκρινόμενος σε διάφορες παρατηρήσεις, αποφάσισε να διευρύνει αυτά τα πιθανά προνόμια και να χορηγήσει, επίσης, προνόμια στους εγκεκριμένους φορείς διαχείρισης διαρκούς αξιοπλοΐας. Καθόσον οι προαναφερθέντες φορείς ρυθμίζονται από τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής της 20^{ης} Νοεμβρίου 2003 για τη διαρκή αξιοπλοΐα του αεροσκάφους και των αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού και για την έγκριση των φορέων και του προσωπικού που είναι αρμόδιοι για τα εν λόγω καθήκοντα, ο Κανονισμός αυτός χρειάζεται, επίσης, τροποποίηση.
8. Μετά τη δημοσίευση του ΕΑΠ 11 παρελήφθησαν αντιδράσεις από τις εθνικές αρχές, επαγγελματικούς φορείς και ιδιωτικές εταιρείες. Μετά την εξέταση των αντιδράσεων, ο Οργανισμός αποφάσισε την αντικατάσταση του όρου «αιτιολόγηση» με τον όρο «δικαιολογητικά» στις παραγράφους 21Α.708 στοιχείο γ) και 21Α.713 και τη βελτίωση της παραγράφου 21Α.710 δια του σαφούς καθορισμού της αρμοδιότητας και του αντικειμένου ευθύνης του Οργανισμού, των αρμοδίων αρχών και των εγκεκριμένων φορέων σχετικά με την έγκριση των συνθηκών πτήσεως για χορήγηση πτητικής άδειας. Άλλες αντιδράσεις παροτρύνουν για περαιτέρω τροποποιήσεις του κανονισμού αριθ. 2042/2003 που θα συμπληρώνουν το πιθανό προνόμιο των φορέων διαχείρισης διαρκούς αξιοπλοΐας με την προσθήκη διατάξεων για το προσωπικό και την αλλαγή στο έντυπο πιστοποιητικού έγκρισης.
9. Μετά την τελική εσωτερική επανεξέταση, ο Οργανισμός αποφάσισε να προβεί στις ακόλουθες πρόσθετες τροποποιήσεις για την ασφάλεια δικαίου και την εσωτερική και εξωτερική συνοχή:
- Καταργείται μία από τις περιπτώσεις όπου μια πτητική άδεια θεωρείται κατάλληλη (21Α.701 στοιχείο α) σημείο 16) και τροποποιείται μία άλλη (21Α.701 στοιχείο α) σημείο 15). Σε αυτές τις διατάξεις ο Οργανισμός είχε την ευχέρεια να αποφασίσει για το δικαίωμα υποβολής αίτησης για χορήγηση πτητικής άδειας για κάθε περίπτωση χωριστά. Η ασφάλεια δικαίου απαιτεί τον καθορισμό μετ' επιτάσεως στη νομοθεσία των περιπτώσεων για τις οποίες μπορεί να εκδοθεί πτητική άδεια.
- Η παράγραφος που αφορά το δικαίωμα υποβολής αίτησης τροποποιείται με την προσθήκη του δικαιώματος υποβολής αίτησης για αίτηση έγκρισης των συνθηκών πτήσεως. Αυτό είναι σύμφωνο προς την έννοια της ξεχωριστής έγκρισης των συνθηκών πτήσεως.
- Από την παράγραφο 21Α.710 εξαλείφεται η δυνατότητα που διαθέτουν οι διαπιστευμένες Εθνικές Αρχές Πολιτικής Αεροπορίας (ΕΑΠΑ) να εγκρίνουν τις συνθήκες πτήσεως. Η δυνατότητα ανάθεσης συγκεκριμένων καθηκόντων στις ΕΑΠΑ από τον Οργανισμό καθώς και η συσχετιζόμενη διαδικασία διαπίστευσης περιλαμβάνεται επί του παρόντος στις διαδικασίες του Οργανισμού και δεν θεωρείται δέον να αναχθεί στο επίπεδο της νομοθεσίας.

III. Περιεχόμενο της γνώμης του Οργανισμού

10. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1592/2002, στο άρθρο 5 παράγραφος 3 στοιχείο α), προβλέπει την έκδοση πτητικής άδειας κατά παρέκκλιση των κανόνων για έκδοση πιστοποιητικών αξιοπλοΐας. Γενικά μια πτητική άδεια εκδίδεται όταν το πιστοποιητικό αξιοπλοΐας είναι

προσωρινά άκυρο (π.χ. ως αποτέλεσμα μιας βλάβης) ή όταν το πιστοποιητικό αξιοπλοΐας δεν μπορεί να εκδοθεί (π.χ. όταν το αεροσκάφος δεν συμμορφώνεται με τις βασικές απαιτήσεις αξιοπλοΐας ή στην περίπτωση που η συμμόρφωση δεν έχει ακόμη αποδειχθεί), αλλά ωστόσο το αεροσκάφος είναι ικανό να εκτελεί ασφαλή πτήση. Κατά τη σύνταξη του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 της Επιτροπής αναγνωρίστηκε το γεγονός ότι ήταν αναγκαίες οι κοινές απαιτήσεις προκειμένου να δρομολογηθεί το ζήτημα της έκδοσης πτητικής άδειας. Ωστόσο, λόγω έλλειψης χρόνου δεν αναπτύχθηκε ένα λεπτομερές και διεξοδικό σύνολο απαιτήσεων και Αποδεκτών Μέσων Συμμόρφωσης (ΑΜΣ) καθώς και Υλικού Καθοδήγησης (ΥΚ). Κατά συνέπεια, θεσπίστηκε μια μεταβατική περίοδος μέχρι τις 28 Μαρτίου 2007 κατά τη διάρκεια της οποίας όλα τα σχετικά με την πτητική άδεια θέματα εξακολουθούσαν να εμπίπτουν στην αρμοδιότητα των Εθνικών Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας (ΕΑΠΑ), δίνοντας τον χρόνο στον οργανισμό να καταρτίσει γνώμη για την τροποποίηση του κανονισμού 1702/2003. Πολλές παρατηρήσεις για το σχέδιο του Μέρους 21Α.185 («Έκδοση Πτητικών Αδειών»), που έγιναν κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης στην αρχική έκδοση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 της Επιτροπής, μετατέθηκαν χρονικά και προορίζονταν να δρομολογηθούν σε αυτή τη διαδικασία θέσπισης κανόνων. Η παρούσα γνώμη περιέχει προτάσεις για την αντιμετώπιση αυτών των ζητημάτων.

11. Η παρούσα γνώμη βασίζεται στην ισχύουσα έκδοση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002. Ο Οργανισμός αναγνώρισε ότι είχε γίνει μια πρόταση για αλλαγή του άρθρου 15 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002, η οποία θα μπορούσε να επηρεάσει μακροπρόθεσμα τη νομική βάση για την έκδοση πτητικών αδειών. Επί του παρόντος, και πριν γίνει μια τελική τροποποίηση, η πρόταση αυτή συζητείται από τον ευρωπαϊό νομοθέτη και μπορεί να αλλάξει πριν την έγκρισή της. Όταν εγκριθεί η τελική τροποποίηση στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1592/2002, ο Οργανισμός θα εξετάσει την ανάγκη για περαιτέρω τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 της Επιτροπής.
12. Μία από τις κύριες προκλήσεις για την κατάρτιση της παρούσας γνώμης ήταν η αντιμετώπιση της κατανομής αρμοδιοτήτων μεταξύ του Οργανισμού και των Αρμοδίων Αρχών των Κρατών Μελών. Ο Οργανισμός είναι σαφώς αρμόδιος για όλες τις σχετικές με την έγκριση σχεδιασμού εκδόσεις ενώ τα Κράτη Μέλη είναι αρμόδια για την γνωμοδότηση που αφορά στη συμμόρφωση μεμονωμένων αεροσκαφών με τον εγκεκριμένο από τον Οργανισμό σχεδιασμό. Η παραδοσιακή πτητική άδεια περιελάμβανε και τα δύο στοιχεία σε ένα πιστοποιητικό. Εντούτοις, επειδή οι περισσότερες πτητικές άδειες εκδίδονται για αεροσκάφη, τα οποία δεν πληρούν έναν εγκεκριμένο σχεδιασμό, μπορεί να εκδοθεί πτητική άδεια μόνο από την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους αφού ο Οργανισμός έχει αποφασίσει ότι το αεροσκάφος μπορεί να εκτελεί ασφαλείς πτήσεις. Επομένως οι κανόνες έπρεπε να καταρτιστούν λαμβάνοντας υπόψη τις δύο σφαίρες αρμοδιότητας, προσπαθώντας ταυτόχρονα να διατηρήσουν τη διαδικασία ώστε αυτή να μπορεί να καταστεί λειτουργική σε καθημερινή πρακτική βάση. Συνεπώς, και στην προσπάθεια να ληφθούν υπόψη όλες αυτές οι ιδιαιτερότητες, προτείνεται η δημιουργία Τμήματος ΙΣΤ στο Προσάρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 (Μέρος 21), προκειμένου να αντιμετωπιστεί με σαφήνεια η υπόθεση της πτητικής άδειας, συμπεριλαμβανομένων των διαφόρων κοινών χαρακτηριστικών.
13. Το προτεινόμενο Τμήμα ΙΣΤ περιέχει επεξεργασμένους λεπτομερώς κανόνες για την αίτηση και έκδοση πτητικής άδειας. Το δικαίωμα υποβολής αίτησης για πτητική άδεια περιορίζεται σε καθορισμένες περιπτώσεις προκειμένου να αποτραπεί η χρήση της πτητικής άδειας για την

καταστρατήγηση των κανόνων που αφορούν τα πιστοποιητικά αξιοπλοΐας. Μία ειδική περίπτωση δικαιώματος υποβολής αίτησης είναι η πτητική άδεια για κάποια αεροσκάφη που δεν μπορούν επ' αόριστον να συμμορφώνονται με τους κανόνες που αφορούν τα πιστοποιητικά αξιοπλοΐας αλλά θεωρείται ότι είναι ικανά να εκτελούν ασφαλή πτήση κάτω από συγκεκριμένες συνθήκες. Αυτό ισχύει για κάποια αεροσκάφη για τα οποία δεν υπάρχει πλέον ένας φορέας που να έχει τη μέριμνα για την ευθύνη διαρκούς αξιοπλοΐας («ορφανά αεροσκάφη»).

Ο αιτών απευθύνεται στις ΕΑΠΑ για πτητική άδεια αλλά προκειμένου να λάβει την πτητική άδεια πρέπει, επίσης, να διασφαλίσει ότι είναι εγκεκριμένες οι συνθήκες πτήσεως. Αυτές οι συνθήκες πτήσεως εγκρίνονται με ξεχωριστή διαδικασία έγκρισης που απαιτεί ξεχωριστή αίτηση. Οι συνθήκες πτήσεως μπορεί να εγκριθούν από τον Οργανισμό ή έναν κάτοχο έγκρισης του φορέα σχεδιασμού για περιπτώσεις σχετικές με τον σχεδιασμό ή από τις ΕΑΠΑ ή έναν κάτοχο έγκρισης του φορέα παραγωγής ή έναν εγκεκριμένο φορέα διαχείρισης διαρκούς αξιοπλοΐας για περιπτώσεις μη σχετικές με τον σχεδιασμό.

Η πτητική άδεια μπορεί να εκδοθεί από τις ΕΑΠΑ, έναν κάτοχο έγκρισης του φορέα σχεδιασμού, έναν κάτοχο έγκρισης του φορέα παραγωγής ή έναν εγκεκριμένο φορέα διαχείρισης διαρκούς αξιοπλοΐας.

14. Προκειμένου να διασφαλιστεί μια ομαλή μεταβατική περίοδος από τους ισχύοντες εθνικούς κανόνες στους νέους κοινοτικούς κανόνες, οι υφιστάμενες πτητικές άδειες εξαιρούνται για ένα μέγιστο χρονικό διάστημα ενός έτους. Οι συνθήκες για πτητική άδεια εξαιρούνται επ' αόριστον εκτός από τα αντικείμενα αρμοδιότητας του Οργανισμού. Για τη βελτίωση της ασφάλειας δικαίου προστέθηκε ένα χρονικό περιθώριο για πιθανές διαφωνίες από τον Οργανισμό.

Κολωνία, 08 Φεβρουαρίου 2007

P. GOUDOU
Εκτελεστικός διευθυντής