

Ευρωπαϊκή Οδηγία υπ'Αριθμ. 32008L0049

Οδηγία 2008/49/ΕΚ της Επιτροπής, της 16ης Απριλίου 2008 , για την τροποποίηση του παραρτήματος ΙΙ της οδηγίας 2004/36/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τα κριτήρια για τη διενέργεια επιθεωρήσεων διαδρόμου σε αεροσκάφη τρίτων χωρών που χρησιμοποιούν κοινοτικούς αερολιμένες (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Αποφασίζουμε:

19.4.2008 EL Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης L 109/17

ΟΔΗΓΙΑ 2008/49/ΕΚ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 16ης Απριλίου 2008

για την τροποποίηση του παραρτήματος ΙΙ της οδηγίας 2004/36/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τα κριτήρια για τη διενέργεια επιθεωρήσεων διαδρόμου σε αεροσκάφη τρίτων χωρών που χρησιμοποιούν κοινοτικούς αερολιμένες

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

την οδηγία 2004/36/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Απριλίου 2004, σχετικά με την ασφάλεια των αεροσκαφών τρίτων χωρών που χρησιμοποιούν κοινοτικούς αερολιμένες (1), και ιδίως το άρθρο 12,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η οδηγία 2004/36/ΕΚ εισάγει εναρμονισμένη προσέγγιση για την αποτελεσματική επιβολή διεθνών προτύπων ασφαλείας εντός της Κοινότητας, με την εναρμόνιση των κανόνων και διαδικασιών για τις επιθεωρήσεις διαδρόμου στις οποίες υποβάλλονται αεροσκάφη τρίτων χωρών που προσγειώνονται σε αερολιμένες στο έδαφος των κρατών μελών. Τα κράτη μέλη οφείλουν να διενεργούν με βάση εναρμονισμένη διαδικασία επιθεωρήσεις διαδρόμου σε αεροσκάφη τρίτων χωρών που προσγειώνονται σε οποιονδήποτε αερολιμένα τους, ανοικτό στη διεθνή αεροπορική κίνηση, και να μετέχουν στη συλλογή και ανταλλαγή πληροφοριών για τις διενεργούμενες επιθεωρήσεις.

(2) Τα κράτη μέλη είχαν τη δυνατότητα προηγουμένως, σε μεγάλο βαθμό, να απαλλάσσονται από τις κοινοτικές υποχρεώσεις που απορρέουν από την οδηγία 2004/36/ΕΚ λόγω της εθελούσιας συμμετοχής τους

στο πρόγραμμα «Αξιολόγηση της Ασφάλειας Ξένων Αεροσκαφών» (SAFA), που άρχισε το 1996 η Ευρωπαϊκή Διάσκεψη Πολιτικής Αεροπορίας (ECAC), η διαχείριση του οποίου ανατέθηκε στο Σύνδεσμο Αεροπορικών Αρχών (JAA).

(3) Από την 1η Ιανουαρίου 2007, το πρόγραμμα SAFA είναι αποκλειστικά υπό κοινοτική αρμοδιότητα και το διαχειρίζεται πλέον η Επιτροπή, επικουρούμενη από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA), όπως προβλέπεται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 768/2006 της Επιτροπής, της 19ης Μαΐου 2006, για την εφαρμογή της οδηγίας 2004/36/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τη συλλογή και την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με την ασφάλεια των αεροσκαφών τα οποία χρησιμοποιούν κοινοτικούς αερολιμένες και τη διαχείριση του συστήματος πληροφοριών (2).

(4) Το πρόγραμμα SAFA πρέπει να συμπληρωθεί από κατάλληλα μέτρα για να εξασφαλισθούν κοινά πρότυπα επιδόσεων των επιθεωρήσεων διαδρόμου, όπως είναι το εγχειρίδιο επιθεωρήσεων διαδρόμου.

(5) Τα κριτήρια που περιέχει το παράρτημα II της οδηγίας 2004/36/ΕΚ είναι πολύ γενικά, διότι, την εποχή που εκδόθηκε η οδηγία, ο JAA δημοσίευε και επικαιροποιούσε τακτικά λεπτομερείς τεχνικές κατευθύνσεις και διαδικασίες, τις οποίες εφάρμοζαν σε εκούσια βάση οι χώρες της ECAC που μετέχουν στο πρόγραμμα SAFA.

(6) Λόγω της μεταβίβασης του προγράμματος SAFA στην Κοινότητα και της μεγάλης σημασίας που αποδίδει η Επιτροπή στα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων διαδρόμου που διενεργούνται με βάση το πρόγραμμα SAFA προκειμένου να λάβει απόφαση εάν θα περιληφθεί κάποιος αερομεταφορέας στον κοινοτικό κατάλογο απαγόρευσης αερομεταφορέων που καταρτίζεται βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2005, για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων των οποίων απαγορεύεται η λειτουργία στην Κοινότητα και την ενημέρωση των επιβατών αεροπορικών μεταφορών σχετικά με την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα, καθώς και για την κατάργηση του άρθρου 9 της οδηγίας 2004/36/ΕΚ, κρίνεται αναγκαίο να προσδιορισθεί το βασικό περιεχόμενο του εγχειριδίου διεξαγωγής των επιθεωρήσεων διαδρόμου.

(7) Τα βασικά στοιχεία του εγχειριδίου αποτελούν τα ουσιαστικά πρότυπα για την αποτελεσματική εκτέλεση των επιθεωρήσεων διαδρόμου και επομένως πρέπει να ενσωματωθούν όσο το δυνατόν συντομότερα στο παράρτημα II της οδηγίας 2004/36/ΕΚ, η οποία θεσπίζει τη διαδικασία εκτέλεσης των επιθεωρήσεων διαδρόμου, ιδίως μετά την υπαγωγή του προγράμματος SAFA στην κοινοτική αρμοδιότητα.

(8) Ο EASA έχει υποβάλει πρόταση τροποποίησης του παραρτήματος II της οδηγίας 2004/36/ΕΚ, όπως προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 768/2006 της Επιτροπής.

(9) Η οδηγία 2004/36/ΕΚ πρέπει συνεπώς να τροποποιηθεί αναλόγως.

(10) Τα μέτρα που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 12 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 (3),

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Τροποποίηση της οδηγίας 2004/36/ΕΚ

Το παράρτημα II της οδηγίας 2004/36/ΕΚ αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 2

Καθοδηγητική ύλη

Για την εκπόνηση της καθοδηγητικής ύλης που πρέπει να εφαρμόζουν τα κράτη μέλη, όπως αναφέρεται στο παράρτημα της παρούσας οδηγίας, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας θεσπίζει διαφανή διαδικασία γνωμοδότησης των κρατών μελών, στην οποία αξιοποιείται η διαθέσιμη εμπειρογνωμοσύνη των ρυθμιστικών αεροπορικών αρχών των κρατών μελών και μετέχουν, όταν χρειάζεται,

αρμόδιοι εμπειρογνώμονες από τα αντίστοιχα ενδιαφερόμενα μέρη. Προς το σκοπό αυτό, ο Οργανισμός μπορεί να δημιουργήσει ομάδα εργασίας.

Άρθρο 3

Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές ή διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία το αργότερο έξι μήνες από την έναρξη ισχύος της.

Ενημερώνουν επ' αυτού αμέσως την Επιτροπή.

Άρθρο 4

Έναρξη ισχύος

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής της στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άρθρο 5

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 16 Απριλίου 2008.

Για την Επιτροπή

Jacques BARROT

Αντιπρόεδρος

(1) ΕΕ L 143 της 30.4.2004, σ. 76. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 (ΕΕ L 344 της 27.12.2005, σ. 15).

(2) ΕΕ L 134 της 20.5.2006, σ. 16.

(3) ΕΕ L 373 της 31.12.1991, σ. 4. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 79 της 19.3.2008, σ. 1).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Εγχειρίδιο διαδικασιών επιθεωρήσεων διαδρόμου βάσει του κοινοτικού προγράμματος SAFA — Βασικά στοιχεία

1. ΓΕΝΙΚΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ

1.1. Οι επιθεωρήσεις διαδρόμου SAFA διενεργούνται από επιθεωρητές που κατέχουν τις αναγκαίες για τις επιθεωρήσεις γνώσεις, οι οποίες πρέπει να καλύπτουν τεχνικά, επιχειρησιακά θέματα και θέματα αξιοπιστίας σε περίπτωση που εξετάζονται όλα τα σημεία του καταλόγου ελέγχου. Όταν διενεργείται επιθεώρηση διαδρόμου από δύο ή περισσότερους επιθεωρητές, τα κύρια στοιχεία της επιθεώρησης—οπτική εξέταση του εξωτερικού του αεροσκάφους, επιθεώρηση του θαλάμου διακυβέρνησης και επιθεώρηση του θαλάμου επιβατών ή/και των διαμερισμάτων φορτίου— επιτρέπεται να κατανέμονται μεταξύ των επιθεωρητών.

1.2. Οι επιθεωρητές οφείλουν πριν την έναρξη της επιθεώρησης εντός του αεροσκάφους, να δηλώνουν την ταυτότητά τους στον κυβερνήτη του αεροσκάφους ή, εφόσον απουσιάζει, σε μέλος του ιπταμένου πληρώματος ή στον ανώτερο εκπρόσωπο του αερομεταφορέα. Όταν δεν είναι δυνατόν να ενημερωθεί εκπρόσωπος του αερομεταφορέα ή όταν αυτός δεν είναι παρών εντός ή πλησίον αεροσκάφους, γενική αρχή είναι να μη διενεργείται επιθεώρηση διαδρόμου SAFA. Σε ειδικές περιπτώσεις επιτρέπεται να αποφασισθεί να διενεργηθεί επιθεώρηση διαδρόμου SAFA, τότε όμως η επιθεώρηση περιορίζεται σε οπτικό έλεγχο του εξωτερικού του αεροσκάφους.

1.3. Η επιθεώρηση είναι όσο το δυνατόν πιο διεξοδική εντός των διαθέσιμων χρονικών ορίων και πόρων. Αυτό σημαίνει ότι, εάν ο χρόνος ή οι πόροι είναι περιορισμένοι, επιτρέπεται να μην ελεγχθούν όλα τα προς εξέταση σημεία αλλά ορισμένα από αυτά. Ανάλογα με το χρόνο και τους πόρους που διατίθενται για

επιθεώρηση SAFA, τα προς εξέταση σημεία επιλέγονται σύμφωνα με τους στόχους του κοινοτικού προγράμματος SAFA.

1.4. Οι επιθεωρήσεις διαδρόμου δεν πρέπει να προκαλούν αδικαιολόγητη καθυστέρηση στην αναχώρηση του επιθεωρούμενου αεροσκάφους. Πιθανές αιτίες καθυστέρησης, χωρίς να είναι οι μοναδικές, αποτελούν οι αμφιβολίες για την ορθότητα της προετοιμασίας της πτήσης, της αξιοπλοΐας του αεροσκάφους ή άλλα θέματα που σχετίζονται άμεσα με την ασφάλεια του αεροσκάφους και των επιβαινόντων.

2. ΕΠΑΡΚΕΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΩΝ

2.1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι από την 1η Ιανουαρίου 2009, όλες οι επιθεωρήσεις SAFA διενεργούνται στο έδαφός τους από ειδικευμένους επιθεωρητές.

2.2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι επιθεωρητές τους πληρούν τα κριτήρια επάρκειας που αναφέρονται στη συνέχεια.

2.3. Κριτήρια επάρκειας

2.3.1. Κριτήρια επιλεξιμότητας

Ως προϋπόθεση για την επιλεξιμότητα των επιθεωρητών, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι υποψήφιοι επιθεωρητές SAFA έχουν την απαραίτητη αεροναυτική εκπαίδευση ή/και τις πρακτικές γνώσεις που αφορούν το (τα) πεδίο(-α) επιθεώρησης, και πιο συγκεκριμένα:

- α) τη λειτουργία αεροσκαφών
- β) την αδειοδότηση πληρώματος
- γ) την αξιοπλοΐα του αεροσκάφους
- δ) τα επικίνδυνα είδη.

2.3.2. Απαιτήσεις εκπαίδευσης

Προτού αποκτήσουν την επάρκεια, οι υποψήφιοι πρέπει να έχουν ολοκληρώσει με επιτυχία την εκπαίδευσή τους, η οποία συνίσταται σε:

— παρακολούθηση θεωρητικών μαθημάτων που παραδίδονται από εκπαιδευτικό φορέα SAFA, όπως ορίζει η παράγραφος 2.4,

— πρακτική εκπαίδευση παρεχόμενη από εκπαιδευτικό φορέα SAFA, όπως ορίζει η παράγραφος 2.4, ή από ανώτερο επιθεωρητή διορισμένο από κράτος μέλος, όπως προβλέπει η παράγραφος 2.5, του οποίου η δραστηριότητα είναι ανεξάρτητη εκπαιδευτικού φορέα SAFA,

— επαγγελματική εξάσκηση: παρέχεται μετά από σειρά επιθεωρήσεων από ανώτερο επιθεωρητή διορισμένο από κράτος μέλος, όπως προβλέπει η παράγραφος 2.5.

2.3.3. Απαιτήσεις για τη διατήρηση της εγκυρότητας της πρόκρισης

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι επιθεωρητές, από τη στιγμή που λάβουν την επάρκεια, διατηρούν σε ισχύ την επάρκειά τους με:

α) συνεχή εκπαίδευση, η οποία συνίσταται σε θεωρητικά μαθήματα που παραδίδονται από εκπαιδευτικό φορέα SAFA, όπως ορίζει η παράγραφος 2.4

β) διενέργεια ελάχιστου αριθμού επιθεωρήσεων διαδρόμου εντός κάθε δωδεκάμηνης περιόδου από την τελευταία εκπαίδευση SAFA, εκτός εάν πρόκειται ταυτόχρονα για επιθεωρητή ειδικών διαδικασιών πτήσης ή αξιοπλοΐας της υπηρεσίας πολιτικής αεροπορίας κράτους μέλους, ο οποίος μετέχει τακτικά στη διενέργεια επιθεωρήσεων σε αεροσκάφη των εθνικών αερομεταφορέων.

2.3.4. Υλικό καθοδήγησης

Ο EASA συντάσσει και δημοσιεύει, το αργότερο μέχρι τις 30 Σεπτεμβρίου 2008, λεπτομερή καθοδηγητική ύλη, ούτως ώστε να βοηθούνται τα κράτη μέλη στην εφαρμογή των παραγράφων 2.3.1, 2.3.2 και 2.3.3.

2.4. Εκπαιδευτικοί φορείς SAFA

2.4.1. Εκπαιδευτικός φορέας SAFA μπορεί να είναι τμήμα αρμόδιας αρχής κράτους μέλους ή οργανισμός τρίτου μέρους.

Φορέας τρίτου μέρους μπορεί να είναι:

— τμήμα αρμόδιας αρχής άλλου κράτους μέλους,

— ανεξάρτητος φορέας.

2.4.2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τα εκπαιδευτικά μαθήματα που αναφέρονται στις παραγράφους 2.3.2 και 2.3.3 στοιχείο α) που αναλαμβάνει η αρμόδια αρχή τους πραγματοποιούνται, τουλάχιστον, με βάση τη σχετική διδακτέα ύλη που ορίζει και δημοσιεύει ο EASA.

2.4.3. Τα κράτη μέλη που αναθέτουν σε φορέα τρίτου μέρους την εκπαίδευση SAFA θέτουν σε εφαρμογή σύστημα αξιολόγησης του φορέα αυτού. Το σύστημα είναι απλό, διαφανές και αναλογικό, λαμβάνεται δε υπόψη το υλικό καθοδήγησης που εκπονεί και δημοσιεύει ο EASA. Στο σύστημα λαμβάνονται υπόψη οι αξιολογήσεις άλλων κρατών μελών.

2.4.4. Εκπαιδευτικός φορέας τρίτου μέρους είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί μόνον εφόσον από την αξιολόγηση προκύπτει ότι η εκπαίδευση παρέχεται με βάση τη διδακτέα ύλη που καθορίζει και δημοσιεύει ο EASA.

2.4.5. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τα εκπαιδευτικά προγράμματα των αρμοδίων αρχών τους ή/και τα συστήματά τους για την αξιολόγηση εκπαιδευτικών φορέων τρίτου μέρους τροποποιούνται κατά τρόπο ώστε να ανταποκρίνονται στις συστάσεις που απορρέουν από τους ελέγχους τυποποίησης που διεξάγει ο EASA σύμφωνα με τις μεθόδους εργασίας που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 736/2006 της Επιτροπής (1).

2.4.6. Κράτος μέλος μπορεί να ζητήσει από τον EASA να αξιολογήσει τον εκπαιδευτικό φορέα και να εκδώσει γνωμοδότηση, στην οποία το κράτος μέλος μπορεί να βασίσει τη δική του αξιολόγηση.

2.4.7. Ο EASA εκπονεί και δημοσιεύει λεπτομερή καθοδηγητική ύλη, το αργότερο μέχρι τις 30 Σεπτεμβρίου 2008, προκειμένου να βοηθήσει τα κράτη μέλη στην εφαρμογή της παρούσας παραγράφου.

2.5. Ανώτεροι επιθεωρητές

2.5.1. Ένα κράτος μέλος μπορεί να διορίσει ανώτερους επιθεωρητές με την προϋπόθεση ότι πληρούν τα σχετικά κριτήρια επάρκειας που καθορίζει το αντίστοιχο κράτος μέλος.

2.5.2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι στα κριτήρια που αναφέρονται στο σημείο 2.5.1 περιλαμβάνονται τουλάχιστον οι κάτωθι απαιτήσεις, σύμφωνα με τις οποίες ο διοριζόμενος:

— έχει διατελέσει ειδικευμένος επιθεωρητής SAFA κατά την τριετία που προηγήθηκε του διορισμού του,

— έχει διενεργήσει τουλάχιστον 36 επιθεωρήσεις SAFA κατά την τριετία που προηγήθηκε του διορισμού του.

2.5.3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η πρακτική εκπαίδευση ή/και η επαγγελματική εξάσκηση που παρέχεται από ανώτερους επιθεωρητές βασίζεται στη σχετική διδακτέα ύλη που συντάσσει και δημοσιεύει ο EASA.

2.5.4. Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να αναθέσουν σε ανώτερους επιθεωρητές τους να παρέχουν πρακτική εκπαίδευση ή/και επαγγελματική εξάσκηση στους ασκούμενους άλλων κρατών μελών.

Ο EASA συντάσσει και δημοσιεύει λεπτομερές υλικό καθοδήγησης, προκειμένου να βοηθούνται τα κράτη μέλη στην εφαρμογή της παρούσας παραγράφου το αργότερο μέχρι τις 30 Σεπτεμβρίου 2008.

2.6. Μεταβατικά μέτρα

2.6.1. Οι επιθεωρητές SAFA, οι οποίοι πληρούν τα κριτήρια επιλεξιμότητας που αναφέρονται στην παράγραφο 2.3.1, καθώς και τα κριτήρια πρόσφατης πείρας που αναφέρονται στην παράγραφο 2.3.3 στοιχείο β), κατά την ημερομηνία που ορίζεται βάσει του άρθρου 3 της οδηγίας 2008/49/ΕΚ της Επιτροπής, θεωρούνται ότι προκρίνονται ως επιθεωρητές σύμφωνα με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο παρόν

τμήμα.

2.6.2. Με την επιφύλαξη των διατάξεων της παραγράφου 2.3.3 στοιχείο α), οι επιθεωρητές που κρίνονται ότι διαθέτουν επάρκεια σύμφωνα με την παράγραφο 2.6.1 υφίστανται συνεχή εκπαίδευση, την οποία παρέχει σταδιακά εκπαιδευτικός φορέας SAFA το αργότερο την 1η Ιουλίου 2010 και στη συνέχεια όπως προβλέπεται στην παράγραφο 2.3.3 στοιχείο α).

3. ΠΡΟΤΥΠΑ

3.1. Τα πρότυπα της ΔΟΠΑ και οι ευρωπαϊκές περιφερειακές συμπληρωματικές διαδικασίες της ΔΟΠΑ αποτελούν τη βάση για την επιθεώρηση αεροσκάφους και του αερομεταφορέα του με βάση το κοινοτικό πρόγραμμα SAFA. Όταν επιθεωρείται η τεχνική κατάσταση ενός αεροσκάφους, αυτή ελέγχεται επίσης με βάση τις προδιαγραφές του κατασκευαστή του αεροσκάφους.

4. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ

Σημεία του καταλόγου ελέγχου

4.1. Τα προς έλεγχο σημεία επιλέγονται από τα σημεία που περιέχει ο κατάλογος ελέγχου της έκθεσης επιθεωρήσεων διαδρόμου SAFA, ο οποίος περιλαμβάνει συνολικά 54 σημεία (βλ. προσάρτημα 1).

4.2. Η επιθεώρηση και τα τυχόν ευρήματά της σημειώνονται στην έκθεση επιθεωρήσεων διαδρόμου SAFA μετά την ολοκλήρωση της επιθεώρησης.

Λεπτομερής καθοδήγηση SAFA

4.3. Για κάθε σημείο του καταλόγου ελέγχου της έκθεσης επιθεωρήσεων διαδρόμου SAFA, καθορίζεται λεπτομερής περιγραφή που περιλαμβάνει το πεδίο και τη μέθοδο της επιθεώρησης. Επιπλέον, σημειώνονται οι σχετικές απαιτήσεις στα παραρτήματα ΔΟΠΑ. Τα ανωτέρω συντάσσονται και δημοσιεύονται από τον EASA ως λεπτομερές υλικό καθοδήγησης και τροποποιούνται εφόσον χρειάζεται για να ληφθούν υπόψη τα τελευταία ισχύοντα πρότυπα.

Καταχώριση των εκθέσεων στην κεντρική βάση δεδομένων SAFA

4.4. Οι εκθέσεις επιθεώρησης καταχωρίζονται στην κεντρική βάση δεδομένων SAFA όσο το δυνατόν συντομότερα και ούτως ή άλλως το αργότερο εντός 15 εργάσιμων ημερών από την ημερομηνία διενέργειας της επιθεώρησης, ακόμη και εάν δεν υπάρξουν ευρήματα.

5. ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΕΥΡΗΜΑΤΩΝ

5.1. Για κάθε σημείο επιθεώρησης, καθορίζονται ως ευρήματα τρεις κατηγορίες δυνατών παρεκκλίσεων από τα σχετικά πρότυπα που ορίζονται στην παράγραφο 3.1. Τα ευρήματα αυτά κατηγοριοποιούνται ως εξής:

- εύρημα της κατηγορίας 1 θεωρείται ότι έχει ελάχισονα επιρροή στην ασφάλεια πτήσεων,
- εύρημα της κατηγορίας 2 ενδέχεται να έχει σημαντική επιρροή στην ασφάλεια πτήσεων, και
- εύρημα της κατηγορίας 3 ενδέχεται να έχει μείζονα επιρροή στην ασφάλεια πτήσεων.

5.2. Οδηγίες για την κατηγοριοποίηση των ευρημάτων συντάσσονται και δημοσιεύονται από τον EASA ως λεπτομερές υλικό καθοδήγησης και τροποποιούνται, εφόσον χρειάζεται, ώστε να ανταποκρίνονται στη σχετική επιστημονική και τεχνική πρόοδο.

6. ΜΕΤΡΑ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ

6.1. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 1.2, συμπληρώνεται αποδεικτικό επιθεώρησης που περιέχει τουλάχιστον τα στοιχεία του προσαρτήματος 2, αντίγραφο του οποίου παραδίδεται ιδιοχείρως στον κυβερνήτη του αεροσκάφους ή, εφόσον αυτός απουσιάζει, σε μέλος του ιπταμένου πληρώματος ή σε ανώτερο εκπρόσωπο του αερομεταφορέα που είναι παρών ή βρίσκεται πλησίον του αεροσκάφους κατά την ολοκλήρωση της επιθεώρησης SAFA. Από τον αποδέκτη ζητείται να υπογράψει τη βεβαίωση παραλαβής του αποδεικτικού της επιθεώρησης, την οποία κρατεί ο επιθεωρητής. Η άρνηση του αποδέκτη να υπογράψει καταγράφεται στο έγγραφο. Σχετικές λεπτομερείς οδηγίες συντάσσονται και δημοσιεύονται ως λεπτομερές

υλικό καθοδήγησης από τον EASA.

6.2. Με βάση την κατηγοριοποίηση των ευρημάτων, καθορίζονται ορισμένα μέτρα παρακολούθησης. Οι σχέσεις της κατηγορίας ευρημάτων με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν στη συνέχεια παρουσιάζονται στην κλάση των μέτρων, τα οποία καθορίζονται και δημοσιεύονται ως λεπτομερές υλικό καθοδήγησης από τον EASA.

6.3. Μέτρο της κλάσης 1: Πρόκειται για την παροχή πληροφοριών σχετικών με τα αποτελέσματα της επιθεώρησης διαδρόμου SAFA στον κυβερνήτη του αεροσκάφους ή, εφόσον αυτός απουσιάζει, σε μέλος του ιπταμένου πληρώματος ή σε ανώτερο εκπρόσωπο του αερομεταφορέα που είναι παρών. Το μέτρο συνίσταται σε προφορική αναφορά και παράδοση του αποδεικτικού της επιθεώρησης. Το μέτρο της κλάσης 1 λαμβάνεται μετά από κάθε επιθεώρηση, ανεξαρτήτως εάν εντοπίστηκαν ευρήματα ή όχι.

6.4. Μέτρο της κλάσης 2: Το μέτρο αυτό συνίσταται σε

1. γραπτή κοινοποίηση προς τον ενδιαφερόμενο αερομεταφορέα, στην οποία του ζητείται απόδειξη των διορθωτικών μέτρων που έχουν ληφθεί, και

2. γραπτή κοινοποίηση προς το ενδιαφερόμενο κράτος (κράτος του αερομεταφορέα ή/και νηολόγησης), η οποία περιέχει τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων που διενεργήθηκαν στο αεροσκάφος υπό την εποπτεία ασφάλειας πτήσεων του αντίστοιχου κράτους. Η κοινοποίηση περιέχει, εφόσον χρειάζεται, αίτημα να επιβεβαιωθεί ότι έχουν ολοκληρωθεί τα διορθωτικά μέτρα που είχαν ληφθεί βάσει του σημείου 1.

Τα κράτη μέλη θέτουν στη διάθεση του EASA μηνιαία έκθεση των μέτρων παρακολούθησης που έλαβαν μετά από επιθεωρήσεις διαδρόμου.

Μέτρα της κλάσης 2 λαμβάνονται μετά από επιθεωρήσεις κατά τις οποίες έχουν εντοπισθεί ευρήματα της κατηγορίας 2 ή 3.

Σχετικές λεπτομερείς οδηγίες συντάσσονται και δημοσιεύονται ως λεπτομερές υλικό καθοδήγησης από τον EASA.

6.5. Μέτρο της κλάσης 3: Μέτρο της κλάσης 3 λαμβάνεται μετά από επιθεώρηση κατά την οποία εντοπίστηκαν ευρήματα της κατηγορίας 3. Λόγω της σημασίας των ευρημάτων της κατηγορίας 3 όσον αφορά τη δυνατότητα επιρροής τους στην ασφάλεια πτήσης του αεροσκάφους και των επιβαινόντων, έχουν προκύψει οι εξής υποκατηγορίες:

1. Κλάση 3α — Περιορισμός της πτητικής λειτουργίας του αεροσκάφους: Η αρμόδια αρχή που διενεργεί την επιθεώρηση διαδρόμου καταλήγει ότι, εξαιτίας των βλαβών που εντοπίστηκαν κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης, το αεροσκάφος επιτρέπεται να αναχωρήσει μόνον υπό ορισμένους περιορισμούς.

2. Κλάση 3β — Διορθωτικά μέτρα πριν από την πτήση: Κατά την επιθεώρηση διαδρόμου εντοπίζονται βλάβες, για τις οποίες απαιτούνται διορθωτικά μέτρα πριν πραγματοποιηθεί η προγραμματισμένη πτήση.

3. Κλάση 3γ — Απαγόρευση απογείωσης του αεροσκάφους από την αρμόδια εθνική αρχή επιθεώρησης: Αεροσκάφος κρατείται στο έδαφος εφόσον εντοπισθούν ευρήματα της κατηγορίας 3 (σοβαρά), η αρμόδια αρχή που διενεργεί την επιθεώρηση διαδρόμου δεν είναι πεπεισμένη ότι θα ληφθούν διορθωτικά μέτρα από τον αερομεταφορέα για να αντιμετωπίσει τις βλάβες πριν την αναχώρηση του αεροσκάφους, θέτοντας έτσι σε άμεσο κίνδυνο την ασφάλεια του αεροσκάφους και των επιβαινόντων του. Στις περιπτώσεις αυτές, η αρμόδια αρχή που διενεργεί την επιθεώρηση διαδρόμου απαγορεύει την απογείωση του αεροσκάφους μέχρι να εκλείψει ο κίνδυνος και ενημερώνει αμέσως τις αρμόδιες αρχές του ενδιαφερόμενου αερομεταφορέα και του κράτους νηολόγησης του αεροσκάφους.

Στα μέτρα που λαμβάνονται βάσει των παραγράφων 2 και 3 συμπεριλαμβάνεται μη εμπορική πτήση χωρίς επιβάτες προς τη βάση συντήρησης.

4. Κλάση 3δ — Άμεση απαγόρευση λειτουργίας: Τα κράτη μέλη μπορούν να αντιδράσουν σε άμεσο και

προφανή κίνδυνο ασφάλειας πτήσης επιβάλλοντας απαγόρευση λειτουργίας, όπως προβλέπεται στην ισχύουσα εθνική και κοινοτική νομοθεσία.

Προσάρτημα 1

Έντυπο έκθεσης επιθεώρησης διαδρόμου SAFA

Προσάρτημα 2

Αποδεικτικό επιθεώρησης διαδρόμου

(1) ΕΕ L 129 της 17.5.2006, σ. 10.

Βρυξέλλες, 2008-04-19