

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 962/2010 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 26ης Οκτωβρίου 2010

σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 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

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 100 παράγραφος 2,

τον κανονισμό (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⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1108/2009⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 5 παράγραφος 5,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Για να εξασφαλισθεί ενιαίο υψηλό επίπεδο στην ασφάλεια της αεροπορίας στην Ευρώπη, είναι αναγκαίο να διατηρηθούν οι τρέχουσες απαιτήσεις και διαδικασίες για τη διαρκή αξιοπλοΐα αεροσκαφών και αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού στοιχείων και για την έγκριση οργανισμών και προσωπικού εμπλεκόμενων στις εργασίες αυτές, ιδίως σε ό,τι αφορά τις απαιτήσεις εκπαίδευσης, εξέτασης, γνώσεων και πείρας για την έκδοση αδειών συντήρησης αεροσκαφών που δεν χρησιμοποιούνται στις εμπορικές αερομεταφορές.
- (2) Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (εφεξής «ο Οργανισμός») υπέβαλε στην Επιτροπή τρεις γνώμες⁽³⁾, τις οποίες εξέδωσε σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 2 στοιχείο β) και το άρθρο 19 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008. Είναι αναγκαίο να προβλεφθεί επαρκής χρόνος για την αξιολόγηση του αντικτύπου τυχόν αλλαγών στους ισχύοντες κανόνες, προκειμένου οι

κανόνες αυτοί να παραμείνουν σε κάθε περίπτωση απλοί, αναλογικοί, οικονομικά αποδοτικοί και αποτελεσματικοί, με βάση την ανάλυση επικινδυνότητας.

- (3) Χρειάζεται συνεπώς να επιτραπεί στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών και στα ενδιαφερόμενα μέρη να αναβάλουν για ένα επιπλέον έτος την εφαρμογή ορισμένων διατάξεων οι οποίες αφορούν τα αεροσκάφη που δεν χρησιμοποιούνται στις εμπορικές αερομεταφορές, εκτός των μεγάλων αεροσκαφών.
- (4) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής⁽⁴⁾ πρέπει επομένως να τροποποιηθεί αναλόγως.
- (5) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 65 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Το άρθρο 7 παράγραφος 3 στοιχείο ζ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

- «ζ) για αεροσκάφη μη χρησιμοποιούμενα στις εμπορικές αερομεταφορές εκτός των μεγάλων αεροσκαφών, χρειάζεται συμμόρφωση με το παράρτημα III (μέρος 66) προς τις ακόλουθες διατάξεις, μέχρι τις 28 Σεπτεμβρίου 2011:
- Μ.Α.606 στοιχείο ζ) και Μ.Α.801 στοιχείο β) σημείο 2 του παραρτήματος I (μέρος-Μ),
 - 145.Α.30 στοιχεία ζ) και η) του παραρτήματος II (μέρος-145)».

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 26 Οκτωβρίου 2010.

Για την Επιτροπή
Ο Πρόεδρος
José Manuel BARROSO

⁽¹⁾ ΕΕ L 79 της 19.3.2008, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 309 της 24.11.2009, σ. 51.

⁽³⁾ Γνώμη αριθ. 05/2008 του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας «Time limit for demonstrating compliance with knowledge and experience requirements», γνώμη αριθ. 04/2009 «Aircraft maintenance license for non-complex aircraft» και γνώμη αριθ. 05/2009 «Privileges of B1 and B2 aircraft maintenance license» και «type and group ratings» και «type rating training».

⁽⁴⁾ ΕΕ L 315 της 28.11.2003, σ. 1.