



ΓΝΩΜΗ ΑΡΙΘ. 02/2008

ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

της 15ης Μαΐου 2008

για κανονισμό της Επιτροπής που τροποποιεί τον κανονισμό (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

ΚΑΙ

για κανονισμό της Επιτροπής που τροποποιεί τον κανονισμό (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

«Αναθεωρημένες απαιτήσεις του μέρους-Μ για αεροσκάφη που δεν χρησιμοποιούνται για εμπορικές αεροπορικές μεταφορές και τη συντήρηση από τους χειριστές-ιδιοκτήτες»

I. Γενικά

1. Σκοπός της παρούσας γνώμης είναι να προτείνει στην Επιτροπή την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1702/2003¹ (μέρος-21) και αριθ. 2042/2003². Οι λόγοι για την εν λόγω δράση θέσπισης κανόνων εκτίθενται στη συνέχεια.
2. Η γνώμη εκδόθηκε με βάση τη διαδικασία που καθορίστηκε από το διοικητικό συμβούλιο του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (ο Οργανισμός)³, όπως προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 19 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008⁴ (ο βασικός κανονισμός).

II. Διαβούλευση

3. Στο πλαίσιο της αξιολόγησης του αντίκτυπου του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 (μέρος-M), όπως απαιτείται από το άρθρο 7 παράγραφος 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003, ο Οργανισμός διοργάνωσε το 2004 δύο συσκέψεις με εκπροσώπους του κλάδου των εμπορικών αεροπορικών μεταφορών και της γενικής αεροπορίας, στο πλαίσιο των οποίων έγινε κοινώς αποδεκτό ότι ο αντίκτυπος του μέρους-M στις δραστηριότητες εμπορικών αεροπορικών μεταφορών ήταν αμελητέος και ότι η αξιολόγηση του κανονιστικού αντικτύπου θα έπρεπε να επικεντρωθεί σε άλλες δραστηριότητες.
4. Για τη διενέργεια της προαναφερθείσας αξιολόγησης αντίκτυπου, ο Οργανισμός υπέγραψε στις 21 Σεπτεμβρίου 2004 σύμβαση με τη συμβουλευτική εταιρεία Air EuroSafe. Ως αποτέλεσμα, η Air EuroSafe εξέδωσε στις 21 Φεβρουαρίου 2005 την έκθεση αξιολόγησης κανονιστικού αντικτύπου αριθ. 2004/S 122-102598, η οποία δημοσιεύτηκε ως προσάρτημα II στην κοινοποίηση προτεινόμενης τροποποίησης 07/2005 που περιγράφεται κατωτέρω.
5. Ο Οργανισμός χρησιμοποίησε την πρόταση αυτή για να προτείνει την τροποποίηση του μέρους-M για τα αεροσκάφη που δεν συμμετέχουν σε εμπορικές αεροπορικές μεταφορές (καθήκον Μ.007 της διαδικασίας θέσπισης κανόνων). Η πρόταση αυτή δημοσιεύτηκε ως κοινοποίηση προτεινόμενης τροποποίησης (NPA) 07/2005, η οποία εκδόθηκε στις 23 Ιουνίου 2005 και δόθηκε για δημόσια διαβούλευση. Η περίοδος της δημόσιας διαβούλευσης παρατάθηκε και έφτασε τελικά τους 5 μήνες κατόπιν αιτήματος της πλειονότητας των ενδιαφερομένων. Μέχρι την καταληκτική ημερομηνία της 24ης Νοεμβρίου 2005, ο Οργανισμός έλαβε 441 παρατηρήσεις από εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας, επαγγελματικούς φορείς και ιδιωτικές εταιρείες.

¹ Κανονισμός αριθ. 1702/2003 της Επιτροπής της 24ης 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. 287/2008 της Επιτροπής της 28ης Μαρτίου 2008 (ΕΕ L 87, 29.3.2008, σ. 3).

² Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής της 20ης 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 τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 376/2007 της Επιτροπής της 30ης Μαρτίου 2007 (ΕΕ L 94, 4.4.2007, σ. 18).

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 08-2007 της 11.06.2007 («Διαδικασία θέσπισης κανόνων»).

⁴ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ης 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, 19.03.2008, σ.1).

6. Βάσει των παρατηρήσεων που ελήφθησαν, καθώς και των συμπερασμάτων συνόδου εργασίας που διοργανώθηκε για την παρουσίαση και την εξέταση της πρότασης, ο Οργανισμός κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι προτεινόμενες αλλαγές δεν θα είχαν καμία πιθανότητα να γίνουν αποδεκτές εάν ο Οργανισμός δεν δρομολογούσε παράλληλα ένα ακόμα καθήκον της διαδικασίας θέσπισης κανόνων (M.017) για την εκπόνηση του σχετικού επεξηγηματικού υλικού (αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και υλικό καθοδήγησης), την εισήγηση περαιτέρω τροποποιήσεων στον κανόνα και την ταυτόχρονη παρουσίαση των δύο προτάσεων ώστε να δοθεί πλήρης εικόνα των προτεινόμενων αλλαγών. Το ενδεχόμενο αυτό εξετάστηκε εκτενώς στα τέλη του 2005 με εκπροσώπους του ευρύτερου τομέα της γενικής αεροπορίας, οι οποίοι συμφώνησαν να υποστηρίξουν τη διαδικασία αυτή. Ως εκ τούτου, η διαδικασία θέσπισης κανόνων επεκτάθηκε στα εξής:

- Αξιολόγηση και παροχή απαντήσεων στις 441 παρατηρήσεις που παρελήφθησαν σε σχέση με την NPA07/2005, στο πλαίσιο της εκπόνησης του αντίστοιχου εγγράφου απάντησης στις παρατηρήσεις (CRD).
- Εξέταση και εισήγηση περαιτέρω αλλαγών στο μέρος-M.
- Εκπόνηση του σχετικού υλικού αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης και υλικού καθοδήγησης.

Επιπλέον, τα πολύ εξειδικευμένα ζητήματα που αφορούν τη «συντήρηση από τους χειριστές-ιδιοκτήτες» υπάχθηκαν σε ξεχωριστό καθήκον (M.005).

7. Το έργο ανέλαβαν δύο κανονιστικές ομάδες (M.005 και M.017) που απαρτιζόνταν από εκπροσώπους του Οργανισμού, εθνικών αρχών πολιτικής αεροπορίας, του κατασκευαστικού κλάδου και του κλάδου της συντήρησης, καθώς και των χειριστών-ιδιοκτητών. Βάσει των στοιχείων που συνεισέφεραν οι δύο αυτές ομάδες, ο Οργανισμός εξέδωσε τα ακόλουθα έγγραφα για δημόσια διαβούλευση:

- CRD07/2005 στις 26 Απριλίου 2007 (σε απάντηση των παρατηρήσεων επί της NPA07/2005).
- NPA2007-08 στις 28 Ιουνίου 2007 (στο πλαίσιο της οποίας προτεινόταν πρόσθετες αλλαγές στο μέρος-M καθώς και τα αντίστοιχα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και το σχετικό υλικό καθοδήγησης).

8. Με στόχο την υποστήριξη και την επεξήγηση του περιεχομένου των εγγράφων αυτών, ο Οργανισμός διοργάνωσε μία σύνοδο εργασίας στην Κολωνία στις 4 Ιουλίου 2007, έξι συνόδους εργασίας σε Ελβετία, Ηνωμένο Βασίλειο, Γαλλία, Δανία, Γερμανία και Τσεχική Δημοκρατία από τις 28 Αυγούστου 2007 ως τις 13 Σεπτεμβρίου 2007 και μία σύνοδο εργασίας στην Αυστρία στις 13 Νοεμβρίου 2007.

9. Προκειμένου να διευκολυνθεί η διαδικασία έγκρισης από την Επιτροπή και η κατανόηση από όλα τα εμπλεκόμενα μέρη, ο Οργανισμός αποφάσισε ότι η τελική του απόφαση θα πρέπει να καλύπτει τα τρία καθήκοντα (M.007, M.005 και M.017) και ανέλαβε την εκπόνηση ενός κοινού εγγράφου απάντησης στις παρατηρήσεις, καθώς και ενός ενιαίου τροποποιημένου κειμένου του μέρους-M.

10. Ο Οργανισμός έλαβε δέκα αντιδράσεις επί του CRD07/2005 και 661 παρατηρήσεις επί της NPA2007-08, τα βασικά μηνύματα των οποίων συνοψίζονται ως εξής:

- Εκφράστηκαν αμφιβολίες ως προς την αναγκαιότητα αντικατάστασης των υφιστάμενων εθνικών συστημάτων από κοινοτικούς κανονισμούς.
- Να εκδοθεί ένας ειδικός ξεχωριστός κανονισμός, το μέρος M για ελαφρά αεροσκάφη, το οποίο θα επιλαμβάνεται της διαρκούς αξιοπλοΐας των αεροσκαφών γενικής αεροπορίας.

- Να ενσωματωθούν τα αποτελέσματα του καθήκοντος MDM.032 της διαδικασίας θέσπισης κανόνων για την καλύτερη ρύθμιση της γενικής αεροπορίας.
 - Να συνδυαστούν οι εγκρίσεις που προβλέπονται στη Μ.Α. τμήμα ΣΤ και τη Μ.Α. τμήμα Ζ (φορείς διαχείρισης διαρκούς αξιοπλοΐας (ΦΔΔΑ)).
 - Να γίνει δεκτή η χρήση της συμβουλευτικής εγκυκλίου FAA AC43-13 για επισκευές και τροποποιήσεις.
 - Να γίνονται απευθείας δεκτά (χωρίς διπλή διάθεση σε υπηρεσία) τα έγγραφα διάθεσης σε υπηρεσία των ΗΠΑ (FAA 8130-3) και του Καναδά (TCCA 24-0078) για τα συντηρούμενα παρελκόμενα.
 - Να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής της συντήρησης από τους χειριστές-ιδιοκτήτες και να καταργηθεί η αυτοαξιολόγηση.
 - Να γίνουν λιγότερο επαχθείς οι απαιτήσεις εποπτείας (συστήματα ποιότητας / οργανωτικές επιθεωρήσεις).
 - Να προβλέπεται η προσωρινή έγκριση ενός ΦΔΔΑ εν τη απουσία εγκεκριμένου προγράμματος συντήρησης.
 - Να αποσαφηνιστούν οι όροι που διέπουν τη συντήρηση παρελκομένων και τις σύνθετες εργασίες.
 - Να επιτρέπεται η μεταβίβαση των παρελκομένων που έχουν τεθεί εκτός λειτουργίας στον ιδιοκτήτη.
 - Να δημιουργηθεί μια νέα, απλούστερη άδεια για το προσωπικό συντήρησης αεροσκαφών.
 - Να εκδοθούν λιγότερο επαχθείς απαιτήσεις για το προσωπικό επιθεώρησης της αξιοπλοΐας και απλουστευμένες διαδικασίες για την εκτέλεση επιθεωρήσεων της αξιοπλοΐας και την έκδοση πιστοποιητικών επιθεώρησης της αξιοπλοΐας (ΠΕΑ).
 - Να δοθεί περισσότερος χρόνος για την εφαρμογή των προτεινόμενων αλλαγών.
11. Για την εξέταση αυτών των παρατηρήσεων, ο Οργανισμός συγκρότησε δύο ομάδες αξιολόγησης (Μ.005 και Μ.017), κάθε μία από τις οποίες απαρτιζόταν από τα μέλη της αντίστοιχης ομάδας εργασίας συν ένα πρόσωπο από το τμήμα Τυποποιήσεων & Εγκρίσεων (Οργανισμός) και έναν εκπρόσωπο του κλάδου ο οποίος είχε εκφράσει διαφωνίες επί της ΝΡΑ2007-08. Ως αποτέλεσμα αυτής της αξιολόγησης, ο Οργανισμός εξέδωσε στις 6 Μαρτίου 2008 το CRD2007-08, που περιείχε τις απαντήσεις σε κάθε παρατήρηση, το προτεινόμενο κείμενο για τον κανονισμό και τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και το σχετικό υλικό καθοδήγησης, το επεξηγηματικό υλικό σχετικά με το πώς αντιμετωπίστηκαν τα σημαντικότερα ζητήματα που αναφέρονται ανωτέρω και έναν οδηγό για τους ιδιοκτήτες ιδιωτικών αεροσκαφών μέγιστης μάζας κατά την απογείωση (MTOM) 2730 Kg και κάτω (περιλαμβανομένων των αερόστατων ανεξαρτήτως μεγέθους) όπου συνοψίζονται οι πιο απλουστευμένες διαδικασίες που επιτρέπονται βάσει των προτεινόμενων κανόνων.
12. Ως αποτέλεσμα της εξωτερικής διαβούλευσης του CRD2007-08, η οποία ολοκληρώθηκε στις 6 Μαΐου 2008, ο Οργανισμός έλαβε ενστάσεις από:
- 6 αρμόδιες αρχές: AustroControl-Αυστρία, CAA-Κάτω Χώρες, CAA-Ηνωμένο Βασίλειο, DGAC-Γαλλία, ENAC-Ιταλία, FOCA-Ελβετία.
 - 12 οργανισμούς και ενώσεις: Broadland Balloon Flights, British Balloon and Airship Club, GEFA-FLUG, Royal Danish Aeroclub, Europe Air Sports, Deutscher Aero Club, European

Gliding Union, European Sailplane Manufacturers, Alitalia Servizi, French Gliding Union (FFVV), Norwegian Air Sports Federation, European Microlight Federation.

- 27 ιδιώτες.

Οι ενστάσεις αυτές αναλύονται λεπτομερώς στο προσάρτημα. Καμία από τις εν λόγω ενστάσεις δεν θίγει ουσιαστικά την ουσία των συμπερασμάτων που παρουσίασε ο Οργανισμός στο CRD. Ωστόσο, σε πολλές από αυτές προτείνονται ενδιαφέρουσες βελτιώσεις του κειμένου τις οποίες ο Οργανισμός υιοθέτησε στην παρούσα γνώμη. Κάποιες άλλες δεν μπορούν να ληφθούν υπόψη στο πλαίσιο της παρούσας δράσης θέσπισης κανόνων καθώς προϋποθέτουν τη διεξαγωγή δέουσας ανοιχτής διαβούλευσης. Ως εκ τούτου, θα ληφθούν υπόψη στο πλαίσιο μελλοντικών σταδίων της κανονιστικής διαδικασίας.

III. Περιεχόμενο της γνώμης του Οργανισμού

13. Η παρούσα γνώμη λαμβάνει υπόψη κατά το δυνατό τις προτάσεις που έγιναν από πολλούς ενδιαφερομένους οι οποίοι συμμετείχαν στη διαβούλευση και διατύπωσαν ενστάσεις επί του CRD. Προτείνει μια κοινή ευρωπαϊκή προσέγγιση για τη διαρκή αξιοπλοΐα των αεροσκαφών που δεν συμμετέχουν σε εμπορικές αεροπορικές μεταφορές, η οποία θα βασίζεται στα υφιστάμενα εθνικά συστήματα, εφόσον παρέχουν ισοδύναμα μέσα για την παροχή του απαιτούμενου επιπέδου ασφάλειας, ούτως ώστε τα εν λόγω συστήματα να εξακολουθήσουν να λειτουργούν με τη μικρότερη δυνατή αναστάτωση. Με τον τρόπο αυτό, εξασφαλίζεται ότι τα συστήματα που αποδεικνύονται αποδοτικά θα είναι διαθέσιμα σε όλους τους ευρωπαίους πολίτες.
14. Η ανάγκη για παράλληλη εκπόνηση των απαιτήσεων και των μέσων συμμόρφωσης προς αυτές, καθώς και η ανάγκη για συμμετοχή και διαβούλευση όλων των ενδιαφερομένων, εξηγούν γιατί τα εν λόγω καθήκοντα θέσπισης κανόνων που κανονικά θα έπρεπε να ολοκληρωθούν το 2005, κατέστη δυνατό να τελεσφορήσουν μόλις τώρα, λίγους μήνες πριν από την εκπνοή της προσωρινής έκθεσης για τη θέση σε ισχύ των διατάξεων του μέρους M που αφορούν τη διαρκή αξιοπλοΐα αεροσκαφών που δεν συμμετέχουν σε εμπορικές αεροπορικές μεταφορές. Τούτο, όπως είναι φυσικό, προκάλεσε προβληματισμούς στους θιγόμενους ενδιαφερομένους. Η παρούσα γνώμη, λαμβάνει υπόψη αυτούς τους προβληματισμούς και προτείνει μεταβατικά μέτρα για την αντιμετώπισή τους.
15. Λαμβάνοντας υπόψη την ιεράρχηση των κανόνων του EASA, η παρούσα γνώμη επιλαμβάνεται μόνο των αλλαγών που ο Οργανισμός εισηγείται να επέλθουν στους ισχύοντες κανονισμούς της Επιτροπής (μέρος M, μέρος 145 και μέρος 21). Τα σχετικά μέσα συμμόρφωσης και υλικό καθοδήγησης, που αναλύονται στο CRD, μπορούν και πρόκειται να εκδοθούν από τον Οργανισμό μόνο αφού εγκριθούν οι προαναφερθέντες κανονισμοί από την Επιτροπή. Πρέπει ωστόσο να καταστεί σαφές ότι τα μέτρα που παρουσιάζονται στην παρούσα γνώμη πρέπει να διαβάζονται σε συνδυασμό με τα εν λόγω μέσα συμμόρφωσης και υλικό καθοδήγησης ως μέρος μιας συμφωνημένης δέσμης μέτρων.

α) Ανάγκη θέσπισης κοινών κανόνων

16. Αν και πολλοί ιδιώτες και οργανισμοί αμφισβήτησαν την ανάγκη αλλαγών και τάχθηκαν υπέρ της διατήρησης των υφιστάμενων εθνικών συστημάτων, είναι γεγονός ότι το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έχουν ήδη αποφασίσει ότι η διαρκής αξιοπλοΐα όλων των αεροσκαφών που είναι νηολογημένα στα κράτη μέλη θα συμμορφώνονται με κοινούς κανόνες

ούτως ώστε οι πολίτες να απολαύουν των δύο βασικών στόχων που καλείται να εκπληρώσει το σύστημα του EASA:

α) Ασφάλεια

Ένας από τους βασικούς στόχους είναι η εναρμόνιση του επιπέδου ασφάλειας. Αν και δεν υπάρχουν στοιχεία που να υποδεικνύουν την ύπαρξη επιφυλάξεων όσον αφορά την ασφάλεια των υφιστάμενων εθνικών συστημάτων, αυτό δεν σημαίνει ότι δεν υπάρχουν περιθώρια βελτίωσης της ασφάλειας. Στην πραγματικότητα, το επίπεδο της ασφάλειας των εθνικών συστημάτων ποικίλει από χώρα σε χώρα και η θέσπιση κοινού συνόλου κανόνων με τα κατάλληλα πρότυπα θα βελτιώσει το συνολικό επίπεδο ασφάλειας στην Ευρώπη.

β) Κοινή αγορά

Ένας άλλος στόχος στον οποίο απέβλεπε η Κοινότητα με τη θέσπιση του συστήματος του EASA ήταν η διευκόλυνση της λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς. Η ελεύθερη κυκλοφορία προϊόντων, υπηρεσιών και προσώπων προϋποθέτει τη θέσπιση κοινών κανόνων που θα διασφαλίζουν ότι τα μεταχειρισμένα αεροσκάφη θα μπορούν να πωλούνται παντού στην κοινή αγορά, ότι οι φορείς συντήρησης και διαχείρισης διαρκούς αξιοπλοΐας θα μπορούν να παρέχουν τις υπηρεσίες τους σε όλα τα κράτη μέλη και ότι οι πολίτες της ΕΕ θα μπορούν να πετούν ελεύθερα με το αεροσκάφος τους σε οποιοδήποτε κράτος μέλος.

17. Κατά συνέπεια, η κατάργηση του μέρους-M για τη γενική αεροπορία δεν είναι εφικτή επιλογή. Επίσης, ούτε το να μείνουν τα πράγματα ως έχουν είναι εφικτή επιλογή καθώς κάτι τέτοιο θα συνεπαγόταν να εφαρμοστεί το μέρος-M ως έχει από τις 28 Σεπτεμβρίου 2008 και μετά. Ως εκ τούτου, η μόνη εφικτή επιλογή υπό τις παρούσες νομοθετικές συνθήκες είναι η τροποποίηση του μέρους M ώστε να ανταποκρίνεται καλύτερα στις ανάγκες των διαφόρων κατηγοριών και μεγεθών αεροσκαφών καθώς και στους διάφορους τύπους δραστηριοτήτων. Στο πλαίσιο αυτό, ο Οργανισμός επιλήφθηκε ιδίως των βασικών θεμάτων που προσδιορίστηκαν κατά τη διαβούλευση.

β) Η μορφή των απαιτήσεων διαρκούς αξιοπλοΐας για τη γενική αεροπορία

18. Ορισμένοι ιδιώτες και φορείς ήταν της άποψης ότι οι υφιστάμενες απαιτήσεις είναι υπερβολικά πολύπλοκες και δυσνόητες και γι' αυτό τον λόγο πρότειναν τη δημιουργία ενός ξεχωριστού μέρους-M το οποίο θα αφορά αποκλειστικά τη γενική αεροπορία (το επονομαζόμενο μέρος-M για ελαφρά αεροσκάφη). Ο Οργανισμός δεν διαφωνεί ότι τα νομικά κείμενα δεν είναι πάντοτε εύκολα στη χρήση τους από τα ρυθμιζόμενα πρόσωπα, ακόμη κι αν έχει καταβληθεί κάθε δυνατή προσπάθεια για την διατύπωσή τους σε απλή γλώσσα και την οργάνωσή τους κατά τρόπο που να διευκολύνει τη χρήση τους. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι τα νομικά κείμενα δεν εκπονούνται με γνώμονα την απευθείας χρήση τους ως εγχειρίδια για καθημερινές δραστηριότητες. Κύριος στόχος τους είναι να παρέχουν ασφάλεια δικαίου όταν κάτι δεν πηγαίνει καλά. Επίσης τα εν λόγω κείμενα γεννούν δικαιώματα για τα ρυθμιζόμενα πρόσωπα που δικαιούνται να τα ερμηνεύουν με γνώμονα το συμφέρον τους. Πολλές από τις απαιτήσεις που περιέχονται στο μέρος-M είναι γεγονός ότι έχουν γενικότερο χαρακτήρα και μπορούν να προσαρμοστούν από τον κάθε αιτούντα στο μέγεθος και τον τύπο του φορέα και της δραστηριότητας.

19. Επίσης, στο πλαίσιο αυτό πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι το μέρος M εφαρμόζεται σε μεγάλη ποικιλία αεροσκαφών που χρησιμοποιούνται σε διάφορους τύπους δραστηριοτήτων:

- μεγάλα αεροσκάφη (όπως ορίζονται ήδη στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003).
- μη μεγάλα αεροσκάφη μέγιστης μάζας κατά την απογείωση (MTOM) άνω των 2730 Kg.
- αεροσκάφη μέγιστης μάζας κατά την απογείωση (MTOM) 2730 Kg και κάτω και αερόστατα.
- αεροσκάφη ELA1 (όπως ορίζονται στην παρούσα γνώμη εν αναμονή της NPA2008-07 σχετικά με τη «διαδικασία ELA», τις «Τυποποιημένες τροποποιήσεις και επισκευές» και τις «Προδιαγραφές πιστοποίησης για ελαφρά αθλητικά αεροσκάφη» και
- αεροσκάφη CS-VLA, CS-22 και LSA (όπως αυτά ορίζονται στην παρούσα γνώμη εν αναμονή της NPA2008-07).

Εάν επρόκειτο να υιοθετηθεί η λογική ξεχωριστού μέρους-M αποκλειστικά για τη γενική αεροπορία, δεν θα έπρεπε να εκπονηθεί μόνο ένα άλλα πολλά μέρη M για ελαφρά αεροσκάφη, ένα δηλαδή για κάθε κατηγορία αεροσκαφών και ενδεχομένως για κάθε τύπο δραστηριότητας. Λαμβάνοντας υπόψη τη νομολογία του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων κάτι τέτοιο θα προκαλούσε μεγάλη σύγχυση καθώς κάθε κείμενο θα έπρεπε να ερμηνεύεται ανεξάρτητα από τα υπόλοιπα με αποτέλεσμα να προκύπτουν διαφορετικές απαιτήσεις από πανομοιότυπα κείμενα.

20. Συνεπώς, οι νομικές απαιτήσεις πρέπει να διαβάζονται σε συνδυασμό με το κατάλληλο ερμηνευτικό υλικό που εκπονείται από τους κανονιστικούς φορείς και τα ίδια τα ρυθμιζόμενα πρόσωπα. Στην τελευταία περίπτωση, αυτό το ερμηνευτικό υλικό μπορεί να εκδίδεται από εμπορικές ενώσεις και ομοσπονδίες προς όφελος των μελών τους.

21. Με την επιφύλαξη των ανωτέρω, ο Οργανισμός κατανοεί την ανάγκη να παρασχεθεί στους ενδιαφερομένους της γενικής αεροπορίας υποστήριξη για την κατανόηση και την εφαρμογή των απαιτήσεων με τις οποίες οφείλουν να συμμορφώνονται. Ως εκ τούτου, ο Οργανισμός θα καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια για την έκδοση οδηγιών για τους χρήστες, όπως εκείνου που επισύναψε στο CRD για τους ιδιοκτήτες αερόστατων και ιδιωτικών αεροσκαφών μέγιστης μάζας κατά την απογείωση (MTOM) 2730 Kg και κάτω. Επίσης θα γνωστοποιήσει το περιεχόμενο και τους σκοπούς του κανόνα στις αρμόδιες αρχές και στα ρυθμιζόμενα πρόσωπα και φορείς μέσω επεξηγηματικών υπομνημάτων, επιστολών, συνόδων εργασίας κλπ.

γ) Να ενσωματωθούν τα αποτελέσματα του καθήκοντος MDM.032 της διαδικασίας θέσπισης κανόνων με σκοπό την καλύτερη ρύθμιση της γενικής αεροπορίας.

22. Ένας αριθμός ιδιωτών και φορέων πρότειναν να ληφθούν υπόψη οι απλοποιημένες διαδικασίες για τα ελαφρά αεροσκάφη που προτείνονται στο πλαίσιο του καθήκοντος MDM.032 της διαδικασίας θέσπισης κανόνων. Αν και πρέπει να σημειωθεί ότι το εν λόγω καθήκον επιλαμβάνεται κυρίως των απαιτήσεων που αφορούν τις αεροπορικές δραστηριότητες, τις άδειες χειριστών αεροσκαφών και την αρχική αξιοπλοΐα, είναι γεγονός ότι είναι ανάγκη να εξασφαλιστεί η συνεκτικότητα των απαιτήσεων που αφορούν τη διαρκή αξιοπλοΐα με εκείνες που σχετίζονται με την πιστοποίηση τροποποιήσεων και επισκευών, καθώς και με εκείνες που ισχύουν για την πιστοποίηση ανταλλακτικών εξαρτημάτων και εξοπλισμού. Οι εργασίες που έγιναν στο πλαίσιο του καθήκοντος αυτού έχουν προχωρήσει αρκετά ώστε να είναι δυνατή η έκδοση της NPA2008-07 στην οποία θα θεσπίζεται μια νέα διαδικασία με την ονομασία «Ευρωπαϊκό ελαφρύ αεροσκάφος» (European Light Aircraft – ELA), η οποία θα έχει δύο υποκατηγορίες (ELA1 και ELA2), και θα προτείνεται μια νέα προδιαγραφή πιστοποίησης (Certification Specification - CS) για τα ελαφρά αθλητικά αεροσκάφη (Light Sport Aeroplanes – LSA). Εν αναμονή αυτής της εξέλιξης, η παρούσα γνώμη περιέχει περαιτέρω ευνοϊκές ρυθμίσεις ειδικά για αυτά τα αεροσκάφη:

- α) Δυνατότητα εγκατάστασης παρελκομένων που δεν διαθέτουν πιστοποιητικό διάθεσης σε υπηρεσία, εφόσον επιτρέπεται βάση του μέρους-21 (βλ. Μ.Α.501(α)). Σκοπός είναι να προβλεφθεί η δυνατότητα ο ιδιοκτήτης να κατασκευάζει συγκεκριμένα εξαρτήματα χωρίς πιστοποιητικό διάθεσης σε υπηρεσία όπως προτείνεται στο πλαίσιο του καθήκοντος MDM.032.
- β) Δυνατότητα εκτέλεσης εργασιών συντήρησης παρελκομένων και σύνθετων εργασιών συντήρησης σε αεροσκάφη ELA1 από ανεξάρτητο προσωπικό πιστοποίησης (βλ. Μ.Α.502(δ) και Μ.Α.801(γ)).
- γ) Δυνατότητα έκδοσης συστάσεων για την έκδοση πιστοποιητικών επιθεώρησης της αξιοπλοΐας για αεροσκάφη ELA1 από ανεξάρτητο προσωπικό πιστοποίησης (βλ. Μ.Α.901(ζ)).

δ) Να συνδυαστούν οι εγκρίσεις που προβλέπονται στην Μ.Α. τμήμα ΣΤ και την Μ.Α. τμήμα Ζ (φορείς διαχείρισης διαρκούς αξιοπλοΐας (ΦΔΔΑ)).

23. Προτάθηκε ο συνδυασμός των εγκρίσεων που προβλέπονται στη Μ.Α. τμήμα ΣΤ και την Μ.Α. τμήμα Ζ, ώστε να μην απαιτούνται εγχειρίδια, έρευνες, έλεγχοι και τέλη εις διπλούν. Ωστόσο, ο Οργανισμός δεν πείστηκε ότι η εν λόγω πρόταση θα μπορούσε να αποφέρει τα προσδοκώμενα οφέλη. Πρώτον, είναι σαφές ότι θα πρέπει να τηρούνται ξεχωριστά πιστοποιητικά ώστε να καλύπτεται η περίπτωση των φορέων που επιθυμούν να έχουν μία μόνο έγκριση. Ακόμη κι αν υπήρχε η δυνατότητα να συνδυαστούν τα πιστοποιητικά αυτά, κάτι τέτοιο δεν θα εξασφάλιζε μια ενιαία διαδικασία πιστοποίησης, γιατί υπάρχει πάντοτε το ενδεχόμενο η κάθε αρμόδια αρχή να αποφασίζει τη διενέργεια ελέγχων σε διαφορετικές περιστάσεις και να διαθέτει διαφορετικά τμήματα που να επιλαμβάνονται των θεμάτων συντήρησης και διαρκούς αξιοπλοΐας. Ως εκ τούτου, δεν θα υπήρχε καμία εξασφάλιση ότι τα τέλη θα ήταν χαμηλότερα, δεδομένου ότι η αρχή μπορεί να αναπροσαρμόζει τα τέλη ανάλογα με το απαιτούμενο επίπεδο διερεύνησης, που είναι υψηλότερο για μια συνδυασμένη έγκριση από ό,τι για μια μεμονωμένη έγκριση. Σε κάθε περίπτωση, ο Οργανισμός δεν έχει κανέναν έλεγχο επί των τελών που επιβάλλουν οι αρμόδιες αρχές.

24. Αντί της δημιουργίας μιας συνδυασμένης έγκρισης, ο Οργανισμός προέκρινε τα εξής:

- α) Στα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης Μ.Α.602 και Μ.Α.702 θα διευκρινίζεται ότι ένας φορέας που αιτείται την έκδοση και των δύο εγκρίσεων θα μπορεί να χρησιμοποιεί ένα ενιαίο έντυπο 1 του EASA για την υποβολή της αίτησης.
- β) Στα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης Μ.Β.604(β) και Μ.Β.704(β) θα συνιστάται να προγραμματίζουν οι αρμόδιες αρχές τους ελέγχους έτσι ώστε να καλύπτονται αμφότερες οι εγκρίσεις και να αποφεύγονται οι επαναλαμβανόμενες επισκέψεις στην ίδια περιοχή.
- γ) Στο αποδεκτό μέσο συμμόρφωσης Μ.Α.704 θα περιληφθεί ένα παράδειγμα συνδυασμένου εγχειριδίου για τους φορείς που διαθέτουν και τις δύο αιτήσεις (Μ.Α. τμήμα ΣΤ και ΦΔΔΑ).

Προσδοκάται ότι τούτο θα αποτελέσει τη βάση για την αναπροσαρμογή των τελών ανάλογα με το απαιτούμενο επίπεδο διερεύνησης, ανεξάρτητα από την ύπαρξη ενός τελικού συνδυασμένου πιστοποιητικού ή δύο ξεχωριστών πιστοποιητικών.

ε) Να γίνει δεκτή η χρήση της συμβουλευτικής εγκυκλίου FAA AC43-13 για επισκευές και τροποποιήσεις

25. Ένας αριθμός ιδιωτών και φορέων ζήτησαν να γίνει δεκτή η χρήση της συμβουλευτικής εγκυκλίου FAA AC43-13 για επισκευές και τροποποιήσεις. Ο Οργανισμός, αν και συμφωνεί ότι

είναι ανάγκη να βρεθούν απλούστεροι τρόποι για την αντιμετώπιση του θέματος των τροποποιήσεων και των επισκευών σε ελαφρά αεροσκάφη, δεν θεωρεί ότι είναι δυνατή η απευθείας εφαρμογή του κανόνα της FAA, ο οποίος καταρτίστηκε στο πλαίσιο ενός διαφορετικού κανονιστικού περιβάλλοντος όπου παρουσιάζουν διαφορές τόσο η κατηγοριοποίηση των επισκευών ως «μειζονος» ή «ελάσσονος» σημασίας όσο και ο επιμερισμός των κανονιστικών ρόλων.

Ως εκ τούτου, κάποιοι πρότειναν τη μεταφορά της διαδικασίας έγκρισης επισκευών που θεσπίζεται βάσει της FAA AC43-13a στο σύστημα του EASA. Τούτο εξετάζεται επί του παρόντος στο πλαίσιο του καθήκοντος MDM.032 της διαδικασίας θέσπισης κανόνων καθώς δεν αποτελεί θέμα που αφορά τη συντήρηση αλλά άπτεται της διαρκούς αξιοπλοΐας η οποία εξετάζεται στο πλαίσιο του μέρους -21 τμήμα Δ και τμήμα Μ, τα οποία περιέχουν τις απαιτήσεις που πρέπει να πληρούν οι τροποποιήσεις και οι επισκευές. Ως εκ τούτου, ο Οργανισμός μελετά κατάλληλες απαιτήσεις πιστοποίησης, όπως περιγράφεται στη NPA2008-07, οι οποίες θα επιτρέπουν ανάλογες δυνατότητες ευελιξίας με αυτές που παρέχει η AC43-13, αλλά σύμφωνα με την πραγματικότητα του EASA.

στ) Να γίνονται απευθείας δεκτά τα έγγραφα διάθεσης σε υπηρεσία των ΗΠΑ και του Καναδά για τα συντηρούμενα παρελκόμενα

26. Πολλοί φορείς και ιδιοκτήτες αεροσκαφών έχουν επί του παρόντος στην κατοχή τους παρελκόμενα τα οποία διατέθηκαν σε υπηρεσία μετά από συντήρηση βάσει των αντίστοιχων εντύπων FAA 8130-3 ή TCCA 24-0078. Ωστόσο, τα έντυπα αυτά δεν εκδόθηκαν από φορείς σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο και, κατά συνέπεια, δεν μπορούν να τοποθετηθούν μετά τις 28 Σεπτεμβρίου 2008. Επίσης, φορείς συντήρησης στις ΗΠΑ και τον Καναδά που εκτελούν εργασίες συντήρησης σε παρελκόμενα που έχουν τοποθετηθεί σε αεροσκάφη της γενικής αεροπορίας δεν φαίνεται να δείχνουν ενδιαφέρον για την απόκτηση ευρωπαϊκής έγκρισης, με αποτέλεσμα να υπάρχει το ενδεχόμενο να δημιουργηθεί έλλειψη σε εγκεκριμένους φορείς συντήρησης για την κάλυψη των αναγκών του τομέα της γενικής αεροπορίας στην Ευρώπη.

27. Ως εκ τούτου, ο Οργανισμός θα διευκρινίσει στο πλαίσιο του αποδεκτού μέσου συμμόρφωσης Μ.Α.613(α) ότι οι φορείς συντήρησης (μη πιστοποιημένοι για παρελκόμενα) που περιγράφονται στη Μ.Α. τμήμα στ ή στο μέρος-145 μπορούν να εκδίδουν έντυπο 1 μετά από κατάλληλους ελέγχους και επαληθεύσεις, για εξαρτήματα που διατέθηκαν σε υπηρεσία μετά από συντήρηση βάσει του εντύπου 8130-3 (FAA) ή του εντύπου TCCA 24-0078 (Καναδάς) χωρίς διπλή διάθεση σε υπηρεσία. Αυτή η λιγότερο επιβαρυντική διαδικασία βασίζεται στις τεχνολογικές δυνατότητες των φορέων αυτών και στην εμπιστοσύνη που μπορούμε να επιδεικνύουμε στην εποπτεία που ασκείται από τις αρμόδιες αρχές των ΗΠΑ και του Καναδά, με βάση τις αξιολογήσεις που έγιναν στο πλαίσιο της ολοκλήρωσης των εκκρεμουσών διμερών συμφωνιών ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας με τις χώρες αυτές.

ζ) Να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής της συντήρησης από τους χειριστές-ιδιοκτήτες και να καταργηθεί η αυτοαξιολόγηση

28. Όσον αφορά τη συντήρηση από τους χειριστές-ιδιοκτήτες, ο Οργανισμός συμπεριφέρει την άποψη ότι η εμπειρία από ορισμένα κράτη μέλη και από άλλα κανονιστικά συστήματα δείχνει ότι ο ιδιοκτήτης του αεροσκάφους μπορεί να κάνει περισσότερα, δεδομένου ότι αυτός είναι που επηρεάζεται κατά κύριο λόγο από τις εργασίες που εκτελούνται για τη διασφάλιση της ασφάλειας του αεροσκάφους που χρησιμοποιεί. Αποφασίστηκε ως εκ τούτου να επανεξεταστεί εκ βάθρων ο κατάλογος των εργασιών συντήρησης των χειριστών-ιδιοκτητών, οι οποίες θα προσδιορίζονται ανά κατηγορία αεροσκάφους και θα μεταφερθούν στο υλικό των αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης (νέα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης στο προσάρτημα VIII του μέρους Μ). Στους καταλόγους αυτούς είναι σαφές ότι δεν περιλαμβάνονται στοιχεία ζωτικής σημασίας για

την ασφάλεια. Αντιστρόφως, για ακόμα μεγαλύτερη σιγουριά, στο προσάρτημα VIII διευκρινίζονται οι εργασίες που δεν μπορεί να εκτελούνται από τους χειριστές-ιδιοκτήτες.

29. Προκειμένου να υπάρξει επαρκής βεβαιότητα ως προς την ικανότητα του χειριστή-ιδιοκτήτη να αναλάβει τις εν λόγω εργασίες συντήρησης, το προσάρτημα VIII περιέχει τις βασικές αρχές στις οποίες πρέπει να συμμορφώνεται ο χειριστής-ιδιοκτήτης όσον αφορά:

- ο Την ικανότητα και τις ευθύνες.
- ο Την εκτέλεση των εργασιών συντήρησης και την τήρηση αρχείων.

Οι διατάξεις αυτές βασίζονται στην έννοια της «αυτοαξιολόγησης του χειριστή». Οι συναφείς κίνδυνοι μετριάζονται από το γεγονός ότι οι εργασίες που εκτελούνται από έναν συγκεκριμένο χειριστή-ιδιοκτήτη πρέπει να απαριθμούνται στο πρόγραμμα συντήρησης. Ως εκ τούτου, όταν το αεροσκάφος τελεί υπό τη διαχείριση ενός ΦΔΔΑ, ο εν λόγω φορέας θα διακριβώνει εάν η συντήρηση εκτελείται σωστά. Όταν το αεροσκάφος δεν τελεί υπό τη διαχείριση ενός ΦΔΔΑ, παρόμοιος έλεγχος ποιότητας θα διενεργείται από την αρμόδια αρχή κατά τις περιοδικές επιθεωρήσεις αξιοπλοΐας. Ανάλογα θα αξιολογείται η αποτελεσματικότητα της συντήρησης του χειριστή-ιδιοκτήτη και το πρόγραμμα συντήρησης θα τροποποιείται ώστε να προσαρμόζονται, εάν κρίνεται σκόπιμο, οι εργασίες του χειριστή-ιδιοκτήτη στις πραγματικές ικανότητές του.

η) Να γίνουν λιγότερο επιβαρυντικές οι απαιτήσεις εποπτείας (συστήματα ποιότητας / οργανωτικές επιθεωρήσεις)

30. Οι απαιτήσεις για την έγκριση των ΦΔΔΑ, ιδίως δε η ανάγκη για εσωτερικούς / εξωτερικούς ελέγχους ποιότητας ή εσωτερικές οργανωτικές επιθεωρήσεις, θεωρούνται από κάποιους ως δυσανάλογες καθώς, κατά την άποψή τους, οι ΦΔΔΑ ασχολούνται μόνο με γραφειοκρατικές λειτουργίες που δεν περιλαμβάνουν την εκτέλεση εργασιών στο αεροσκάφος. Βάσει αυτού, προτείνουν να θεωρηθεί ότι επαρκούν οι έλεγχοι που εκτελούνται από την αρμόδια αρχή. Ο Οργανισμός πρώτα οφείλει να διευκρινίσει ότι η διαχείριση της διαρκούς αξιοπλοΐας του αεροσκάφους είναι εξίσου σημαντική για την ασφάλεια του αεροσκάφους με τη συντήρηση που εκτελείται σε αυτό. Εάν δεν εκτελεστούν σωστά τα καθήκοντα που συνδέονται με τη διαρκή αξιοπλοΐα ελλοχεύει σαφέστατα ο κίνδυνος να μην εκτελεστούν όλες οι απαιτούμενες εργασίες συντήρησης. Τούτο πρέπει επομένως να ληφθεί σοβαρά υπόψη και δεν πρέπει να παρέχονται στους ιθύνοντες προνόμια σε αυτόν τον τομέα χωρίς επαρκείς διαβεβαιώσεις ότι οι τελευταίοι μπορούν να τα ασκήσουν σωστά.

31. Στο πλαίσιο αυτό, το να βασιστεί κανείς μόνο στους ελέγχους που διενεργούνται από την αρμόδια αρχή δεν θεωρείται αποδεκτό για τους ακόλουθους λόγους:

- Όλα τα προνόμια που παραχωρούνται σε έναν ΦΔΔΑ (τα ίδια που παραχωρούνται σε φορείς των Μ.Α. τμήμα ΣΤ, μέρος-145 και μέρος-147) βασίζονται στο γεγονός ότι υπάρχει μια εσωτερική διαδικασία που παρακολουθεί τη συμμόρφωση με τους κανονισμούς. Ανάλογα με το μέγεθος του φορέα αυτό θα εξασφαλίζεται μέσω οργανωτικών επιθεωρήσεων.
- Το σύστημα ποιότητας είναι θεμελιώδους σημασίας όταν ο φορέας γίνεται πιο σύνθετος, γιατί τότε υπάρχουν πολυάριθμες διαδικασίες εργασιών και συντρέχει η ανάγκη να εξασφαλιστεί κατάλληλη επικοινωνία μεταξύ των διαφόρων τμημάτων και λειτουργιών.
- Ο φορέας είναι ο μόνος που γνωρίζει ανά πάσα στιγμή τα προβλήματα, τις δυσκολίες και τις μη συμμορφώσεις που υπάρχουν και ο μόνος που μπορεί να διασφαλίσει τη λήψη των κατάλληλων διορθωτικών ενεργειών και παρακολούθηση.

32. Μολοταύτα, ο Οργανισμός αναγνωρίζει ότι οι απαιτήσεις για την έγκριση ενός φορέα πρέπει να είναι ανάλογες με το μέγεθος και τη συνθετότητα του φορέα. Ο Οργανισμός θα τροποποιήσει αναλόγως το προσάρτημα VIII στο αποδεκτό μέσο συμμόρφωσης Μ.Α.616 και θα συντάξει ένα νέο προσάρτημα XIII στο αποδεκτό μέσο συμμόρφωσης Μ.Α.712(στ) προκειμένου να προσαρμόσει τις διατάξεις τους στο μικρότερο βαθμό συνθετότητας των μικρών φορέων των Μ.Α.τμήμα ΣΤ και Μ.Α.τμήμα Ζ. Στο πλαίσιο αυτό, ο Οργανισμός υπενθυμίζει επίσης ότι, αντίθετα με την εντύπωση που φαίνεται να έχουν σχηματίσει πολλοί ενδιαφερόμενοι, ο κανονισμός δεν επιβάλλει να είναι ανεξάρτητο το προσωπικό που πραγματοποιεί τις επιθεωρήσεις αξιοπλοΐας ούτε οι φορείς να είναι μεγαλύτεροι από μονοπρόσωπους ΦΔΔΑ.

θ) Να προβλέπεται η προσωρινή έγκριση ενός ΦΔΔΑ εν τη απουσία εγκεκριμένου προγράμματος συντήρησης.

33. Η προσωρινή έγκριση ανεξάρτητων ΦΔΔΑ (που δεν συνδέονται με κάτοχο ΠΑ) μοιάζει ενδεχομένως με το γνωστό δίλημμα της κότας και του αυγού όταν οι ΦΔΔΑ δεν διαθέτουν συμβάσεις με πελάτες και συνεπώς δεν μπορούν να εξασφαλίσουν την αναγκαία έγκριση προκειμένου να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους. Αυτό το πρόβλημα ενδέχεται να προκαλείται από το γεγονός ότι:

- Το Έντυπο 14 που περιέχεται στο Προσάρτημα VI του μέρους-Μ περιλαμβάνει αναφορά στο πρόγραμμα συντήρησης και
- Δεν υπάρχει καθοδήγηση ή αποδεκτό μέσο συμμόρφωσης που να διευκρινίζει τι μπορεί να γίνει αποδεκτό ως αναφορά σε πρόγραμμα συντήρησης στο Έντυπο 14.

Κατά συνέπεια, ορισμένες αρμόδιες αρχές θεωρούν απαραίτητο το Έντυπο 14 να περιέχει ειδικά προγράμματα συντήρησης για κάθε αεροσκάφος ξεχωριστά υπό την εποπτεία του αιτούντος. Με την εν λόγω ερμηνεία δεν παρέχεται η δυνατότητα αναφοράς σε «γενικά προγράμματα συντήρησης» που καλύπτουν διαφορετικούς τύπους και μοντέλα αεροσκαφών.

34. Καταρχάς, ο Οργανισμός επιθυμεί να υπενθυμίσει ότι η εν λόγω ερμηνεία δεν υποστηρίζεται από τον κανόνα ή από τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης. Επιπλέον δεν επιθυμεί να υποχρεώσει τους ανεξάρτητους ΦΔΔΑ να συνάπτουν σύμβαση με πιθανό πελάτη πριν υποβάλουν αίτηση για έγκριση. Ο Οργανισμός πιστεύει ότι όλοι οι φορείς θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να εξασφαλίσουν την έγκριση προκειμένου να έρθουν σε επαφή με πελάτη που διαθέτει σύμβαση με άλλο φορέα, ούτως ώστε οι ιδιοκτήτες/φορείς εκμετάλλευσης να δύνανται να επιλέξουν μεταξύ διαφορετικών εναλλακτικών λύσεων. Συνεπώς:

- Η Μ.Α.709 τροποποιείται ώστε να συμπεριλάβει την έννοια των «Βασικών» και των «Γενικών» προγραμμάτων συντήρησης και να αποσαφηνιστεί ότι στόχος είναι να επιτρέπεται η χορήγηση έγκρισης σε ανεξάρτητους ΦΔΔΑ χωρίς να είναι απαραίτητο να διαθέτουν πελάτες. Το αποδεκτό μέσο συμμόρφωσης Μ.Α.709 θα προσαρμοστεί για την περαιτέρω αποσαφήνιση αυτής της έννοιας.
- Το Προσάρτημα VI του Μέρους-Μ τροποποιείται ούτως ώστε να:
 - ο Καταργηθεί η αναφορά σε πρόγραμμα συντήρησης στο Έντυπο 14· οι σχετικές διατάξεις μεταφέρονται στο εγχειρίδιο λειτουργιών διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας (CAME).
 - ο Προβλέπεται η συμπερίληψη τύπων, σειρών και ομάδων στο Έντυπο 14. Θα υπάρξει περαιτέρω διευκρίνιση στο αποδεκτό μέσο συμμόρφωσης Μ.Β.703.
 - ο Προσαρμοστεί καλύτερα το Έντυπο 14 για την περίπτωση όπου ένας φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους μη εμπορικής αερομεταφοράς αναλαμβάνει επίσης τη

διαχείριση της διαρκούς αξιοποίησης αεροσκάφους που δεν εκτελεί εμπορικές αερομεταφορές.

ι) Να αποσαφηνιστούν οι όροι που διέπουν τη συντήρηση παρελκομένων και τις σύνθετες εργασίες

35. Σύμφωνα με τον τρέχοντα κανόνα, η συντήρηση των παρελκομένων πρέπει να πραγματοποιείται από εγκεκριμένους οργανισμούς συντήρησης με την αντίστοιχη ικανότητα για τα παρελκόμενα. Η μοναδική εξαίρεση είναι η περίπτωση όπου η συντήρηση ενός παρελκόμενου γίνεται ενώ είναι τοποθετημένο στο αεροσκάφος ή ενώ έχει αφαιρεθεί προσωρινά, εφόσον η αφαίρεσή του επιτρέπεται ρητά από το εγχειρίδιο συντήρησης του αεροσκάφους ώστε να διευκολυνθεί η πρόσβαση στην περίπτωση αυτή η συντήρηση μπορεί να πραγματοποιηθεί από ανεξάρτητο προσωπικό πιστοποίησης. Επιπλέον, οι σύνθετες εργασίες συντήρησης (Προσάρτημα VII) πρέπει να εκτελούνται από εγκεκριμένο φορέα συντήρησης.
36. Οι εν λόγω διατάξεις εγείρουν πολλά ερωτήματα και ανησυχίες στα ρυθμιζόμενα πρόσωπα και τις αρμόδιες αρχές. Συγκεκριμένα:
- Δεν αναφέρεται εάν η συντήρηση θα πραγματοποιείται σύμφωνα με τα στοιχεία συντήρησης του αεροσκάφους ή των παρελκομένων. Αυτό ενδέχεται να οδηγήσει στο συμπέρασμα ότι η συντήρηση οποιουδήποτε παρελκόμενου μπορεί να πραγματοποιηθεί από ανεξάρτητο πρόσωπο πιστοποίησης εφόσον το παρελκόμενο παραμείνει τοποθετημένο στο αεροσκάφος (παράδειγμα: επιθεώρηση θερμού τομέα στροβιλοκινητήρα).
 - Το κείμενο δεν αναφέρει ποιον τύπο άδειας ή αξιολόγησης (αεροσκάφους ή παρελκομένου) πρέπει να διαθέτει το ανεξάρτητο προσωπικό πιστοποίησης για τη συντήρηση παρελκομένων.
 - Το κείμενο δεν διευκρινίζει ποιος τύπος διάθεσης σε υπηρεσία εκδίδεται σε κάθε περίπτωση (Έντυπο 1 ή πιστοποιητικό διάθεσης αεροσκάφους σε υπηρεσία)
 - Δεν υπάρχει καμία διάκριση ανάλογα με την πολυπλοκότητα του εμπλεκόμενου αεροσκάφους.
37. Προκειμένου να αντιμετωπιστούν αυτά τα ζητήματα, η M.A.502, η M.A.613(a), οι M.A.802(a)&(β), το Προσάρτημα IV του Μέρους-M «Εγκρινόμενες Ικανότητες» και το Προσάρτημα II του Μέρους-145 «Σύστημα έγκρισης κατηγορίας και ικανοτήτων φορέων» τροποποιούνται ώστε:
- Να προβλέπεται η συντήρηση των παρελκομένων από ανεξάρτητο προσωπικό πιστοποίησης με ικανότητα τύπου αεροσκάφους (ικανότητα κατηγορίας A) και από φορείς συντήρησης με ικανότητα τύπου αεροσκάφους ενώ το παρελκόμενο είναι τοποθετημένο στο αεροσκάφος ή έχει αφαιρεθεί προσωρινά από αυτό, εφόσον η συντήρηση πραγματοποιείται σύμφωνα με τα στοιχεία συντήρησης αεροσκάφους ή, εάν υπάρχει ειδική συμφωνία με την αρχή, σύμφωνα με τα στοιχεία συντήρησης παρελκομένων (για απλή συντήρηση παρελκομένων). Η εν λόγω συντήρηση δεν θεωρείται κατάλληλη για την έκδοση Εντύπου 1 και θα υπόκειται σε απαιτήσεις διάθεσης αεροσκάφους.
 - Να προβλέπεται η συντήρηση των παρελκομένων από φορείς συντήρησης με ικανότητα συντήρησης κινητήρων/βοηθητικών μονάδων ισχύος (APU) (ικανότητα κατηγορίας B) ενώ το παρελκόμενο είναι τοποθετημένο στον κινητήρα/την βοηθητική μονάδα ισχύος ή έχει αφαιρεθεί προσωρινά από αυτό, εφόσον η συντήρηση πραγματοποιείται σύμφωνα με τα στοιχεία συντήρησης κινητήρων/βοηθητικών μονάδων ισχύος ή, εάν υπάρχει ειδική

συμφωνία με την αρχή, σύμφωνα με τα στοιχεία συντήρησης παρελκομένων (για απλή συντήρηση παρελκομένων).

- Να προβλέπεται η εκτέλεση των ακόλουθων εργασιών από ανεξάρτητο προσωπικό πιστοποίησης για αεροσκάφη ELA1:
 - ο Συντήρηση παρελκομένων σύμφωνα με τα στοιχεία συντήρησης παρελκομένων ενώ το παρελκόμενο είναι τοποθετημένο στο αεροσκάφος ή έχει αφαιρεθεί προσωρινά. Αυτό δεν ισχύει για γενική επισκευή παρελκομένων.
 - ο Οι σύνθετες εργασίες που αναφέρονται στο Προσάρτημα VII, κατόπιν συμφωνίας μεταξύ του ιδιοκτήτη και της αρμόδιας αρχής.
- Να προβλέπεται η εκτέλεση γενικών επισκευών κινητήρων αεροσκαφών CS-VLA, CS-22 και LSA από ανεξάρτητο προσωπικό πιστοποίησης με ικανότητα τύπου αεροσκάφους, κατόπιν συμφωνίας μεταξύ του ιδιοκτήτη και της αρμόδιας αρχής. Αυτό ισχύει μόνο για κινητήρες που έχουν αφαιρεθεί προσωρινά από το αεροσκάφος για γενική επισκευή, οι οποίοι στη συνέχεια επανατοποθετούνται και διατίθενται σε υπηρεσία μαζί με το αεροσκάφος. Δεν μπορεί να εκδοθεί Έντυπο 1 του EASA.

ια) Να επιτρέπεται η μεταβίβαση των παρελκομένων που έχουν τεθεί εκτός λειτουργίας στον ιδιοκτήτη.

38. Ο τρέχων κανόνας προβλέπει τα παρελκόμενα που έχουν τεθεί εκτός λειτουργίας να βρίσκονται υπό τον έλεγχο ενός αρμόδιου φορέα συντήρησης μέχρι να ληφθεί απόφαση σχετικά με την επισκευή ή την απόρριψή τους. Η απαίτηση αυτή δεν συνάδει με την ευελιξία που εισάγει η παρούσα γνώμη. Συνεπώς, είναι απαραίτητη η επέκταση των δικαιωμάτων φύλαξης ώστε να περιλαμβάνει οποιονδήποτε εγκεκριμένο φορέα συντήρησης (με έγκριση για παρελκόμενα ή για αεροσκάφος) αλλά και τον ιδιοκτήτη του αεροσκάφους. Σε αυτή την περίπτωση, το παρελκόμενο πρέπει να έχει προσδιοριστεί προηγουμένως ως εκτός λειτουργίας και η μεταφορά του στον ιδιοκτήτη πρέπει να καταγραφεί στο μητρώο του αντίστοιχου αεροσκάφους. Η εν λόγω τροποποίηση υιοθετήθηκε στα πλαίσια της M.A.504(β).

ιβ) Να δημιουργηθεί μια νέα, απλούστερη άδεια για το προσωπικό συντήρησης αεροσκαφών

39. Από τις παρατηρήσεις που έλαβε ο Οργανισμός προέκυψε ότι οι απαιτήσεις προσόντων για την χορήγηση άδειας B1.2 είναι υπερβολικά αυστηρές για το κατώτερο φάσμα (από άποψη πολυπλοκότητας) αεροπλάνων με εμβολοφόρους κινητήρες. Επιπλέον, καμία ευρωπαϊκή άδεια δεν καλύπτει τα ανεμόπλانا και τα αερόστατα. Η εν λόγω ανάγκη για μια ευρωπαϊκή άδεια προσαρμοσμένη κατάλληλα στον ευρύτερο τομέα της Γενικής Αεροπορίας προσδιορίστηκε επίσης και στην προκαταρκτική ανακοίνωση προτεινόμενης τροποποίησης 14/2006.

Τούτο εξετάζεται επί του παρόντος στο πλαίσιο του καθήκοντος 66.022, ενώ λαμβάνουν χώρα εξωτερικές διαβουλεύσεις σχετικά με την NPA2008-03.

ιγ) Να εκδοθούν λιγότερο επιβαρυντικές απαιτήσεις για το προσωπικό επιθεώρησης της αξιοπιστίας και απλουστευμένες διαδικασίες για την εκτέλεση επιθεωρήσεων της αξιοπιστίας και την έκδοση πιστοποιητικών επιθεώρησης της αξιοπιστίας (ΠΕΑ).

40. Απαιτείται διευκρίνιση σχετικά με την κατάσταση αεροσκαφών που είναι νηολογημένα σε κράτη μέλη και λειτουργούν υπό την εποπτεία τρίτης χώρας, όταν η κανονιστική πλευρά της επιτήρησης της ασφάλειας δεν έχει ανατεθεί στην τρίτη χώρα. Δεδομένου ότι τα αεροσκάφη αυτά είναι κατά πλειοψηφία μεγάλα, η διαχείρισή τους πρέπει να γίνει από ΦΔΔΑ, ο οποίος στην

πλειονότητα των περιπτώσεων είναι ΦΔΔΑ τρίτης χώρας· οι τρέχουσες διατάξεις του Μέρους Μ δεν προβλέπουν την έκδοση ΠΕΑ από τέτοιους ΦΔΔΑ. Παρότι ο Οργανισμός εξετάζει το ενδεχόμενο αναθεώρησης του εν λόγω περιορισμού στα πλαίσια της Συνθήκης του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου, η εν λόγω αναθεώρηση δεν αποτελεί μέρος του τρέχοντος καθήκοντος της διαδικασίας θέσπισης κανόνων και θα εξεταστεί εν ευθέτω χρόνω στα πλαίσια ξεχωριστού καθήκοντος. Ως προσωρινή λύση, η Μ.Α.901 τροποποιείται ώστε να προβλέπονται τα εξής:

- Ο ΦΔΔΑ που διαχειρίζεται το αεροσκάφος να δύναται να παρατείνει το ΠΕΑ που έχει εκδοθεί από άλλο ΦΔΔΑ ή από την αρμόδια αρχή, εφόσον το αεροσκάφος βρίσκεται σε ελεγχόμενο περιβάλλον. Αυτό ισχύει ακόμα και αν ο ΦΔΔΑ δεν έχει το δικαίωμα εκτέλεσης επιθεώρησης αξιοπλοΐας και έκδοσης ΠΕΑ. Τούτο βασίζεται στο γεγονός ότι ο ΦΔΔΑ δεν υποχρεούται να εκτελέσει επιθεώρηση αξιοπλοΐας και να απασχολεί προσωπικό επιθεώρησης της αξιοπλοΐας για να παρατείνει ένα ΠΕΑ. Η εν λόγω τροποποίηση συμπεριλήφθηκε στην Μ.Α.711(α)4 και στην Μ.Α.901(στ).
- Το εν λόγω μέτρο βασίζεται στο γεγονός ότι, προκειμένου να παραταθεί ένα ΠΕΑ, δεν είναι απαραίτητο να πραγματοποιηθεί επιθεώρηση της αξιοπλοΐας, αλλά μόνο να επιβεβαιωθεί ότι το αεροσκάφος παρέμεινε σε ελεγχόμενο περιβάλλον. Κατά συνέπεια, δεν απαιτείται η ύπαρξη προσωπικού επιθεώρησης αξιοπλοΐας.
- Η αρμόδια αρχή να έχει τη δυνατότητα να πραγματοποιήσει την επιθεώρηση αξιοπλοΐας και να εκδώσει ΠΕΑ για αεροσκάφη που δεν εκτελούν εμπορικές αεροπορικές μεταφορές και τη διαχείρισή τους έχει αναλάβει ΦΔΔΑ τρίτης χώρας. Η εν λόγω τροποποίηση συμπεριλήφθηκε στην Μ.Α.901(θ).

Με τα ανωτέρω μέτρα, η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους νηολόγησης δύναται να πραγματοποιήσει την επιθεώρηση αξιοπλοΐας και να εκδώσει το ΠΕΑ. Επιπλέον, υποχρεούται να το κάνει μόνο μία φορά ανά 3 χρόνια, καθώς ο αλλοδαπός ΦΔΔΑ δύναται να παρατείνει το ΠΕΑ που έχει εκδοθεί από την εν λόγω αρμόδια αρχή εάν το αεροσκάφος παραμείνει σε ελεγχόμενο περιβάλλον.

Επιπροσθέτως, το άρθρο 7, παράγραφος 3α του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 τροποποιήθηκε ώστε να συμπεριλάβει μια περίοδο αυτοεξαίρεσης από την υποχρέωση σύναψης σύμβασης με ΦΔΔΑ για τα προαναφερθέντα μεγάλα αεροσκάφη (που χρησιμοποιούνται από φορείς εκμετάλλευσης τρίτων χωρών), η οποία διαρκεί ως τις 28 Σεπτεμβρίου 2009.

41. Ο Οργανισμός επισημαίνει ότι η διάταξη που υιοθετήθηκε με τις Μ.Α.711(α)4 και Μ.Α.901(στ), όπως αναφέρεται ανωτέρω, ισχύει για όλα τα αεροσκάφη, περιλαμβανομένων όσων συμμετέχουν σε εμπορικές αεροπορικές μεταφορές. Στόχος είναι να δύναται ο ΦΔΔΑ που διαχειρίζεται το αεροσκάφος να παρατείνει το ΠΕΑ που εκδόθηκε από την αρμόδια αρχή κατά την έκδοση του αρχικού πιστοποιητικού αξιοπλοΐας για αεροσκάφος που εισήχθη στην ΕΕ.
42. Η αποσαφήνιση και απλοποίηση των διατάξεων που σχετίζονται με την πραγματοποίηση των επιθεωρήσεων αξιοπλοΐας και την έκδοση του πιστοποιητικού επιθεώρησης αξιοπλοΐας (ΠΕΑ) αποτελούν αναγκαίο επακόλουθο της αυξημένης ευελιξίας που εισάγεται στο Μέρος Μ για τα αεροσκάφη μη εμπορικής χρήσης, και ιδιαίτερα τα μικρά. Στο πλαίσιο αυτό, η παρούσα γνώμη εισάγει τις ακόλουθες τροποποιήσεις:
 - Για όλα τα νέα αεροσκάφη που παράγονται στην ΕΕ, το αρχικό ΠΕΑ εκδίδεται μαζί με το αρχικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας σύμφωνα με την παράγραφο 1 του 21Α.183. Δεν απαιτείται επιθεώρηση αξιοπλοΐας. Η εν λόγω τροποποίηση συμπεριλήφθηκε στην Μ.Α.901(κ).
 - Για αεροσκάφη που δεν χρησιμοποιούνται σε εμπορικές αεροπορικές μεταφορές, με εξαίρεση τα μεγάλα αεροσκάφη, ο ιδιοκτήτης δύναται να αναθέσει την ανάπτυξη και έμμεση

έγκριση του προγράμματος συντήρησης σε οποιονδήποτε ΦΔΔΑ, ακόμα κι αν η αξιοploία τους δεν υπόκειται στη διαχείριση ΦΔΔΑ. Η εν λόγω τροποποίηση συμπεριλήφθηκε στην Μ.Α.201(ε).

- Για αεροσκάφη μέγιστης μάζας κατά την απογείωση (ΜΤΟΜ) 2730 Kg και κάτω και αερόστατα που δεν χρησιμοποιούνται σε εμπορικές αεροπορικές μεταφορές:
 - ο Λιγότερο επιβαρυντικές απαιτήσεις προσόντων για το προσωπικό των επιθεωρήσεων αξιοploίας, τόσο του ΦΔΔΑ όσο και των αρμόδιων αρχών. Σε αυτές περιλαμβάνονται μειωμένες απαιτήσεις όσον αφορά την εμπειρία και δυνατότητα αντικατάστασης της επίσημης εκπαίδευσης με αξιολόγηση ικανοτήτων. Η εν λόγω τροποποίηση συμπεριλήφθηκε στην Μ.Α.707(α)2 και στην Μ.Β.902(β)2.
 - ο Ο ιδιοκτήτης δύναται να αποφασίσει η επιθεώρηση αξιοploίας και η έκδοση του ΠΕΑ να γίνει από τις αρμόδιες αρχές ή από οποιονδήποτε εγκεκριμένο ΦΔΔΑ, ανεξάρτητα από το εάν το αεροσκάφος βρίσκεται σε ελεγχόμενο περιβάλλον ή όχι. Η εν λόγω τροποποίηση συμπεριλήφθηκε στην Μ.Α.901(ζ)2.
- Για αεροσκάφη ELA1:
 - ο Ανεξάρτητο προσωπικό πιστοποίησης που έχει γίνει αποδεκτό από την αρμόδια αρχή, δύναται να εκδίδει συστάσεις για την έκδοση ΠΕΑ. Η εν λόγω τροποποίηση συμπεριλήφθηκε στην Μ.Α.901(ζ).

ιδ) Μεταβατικές διατάξεις

43. Το ανωτέρω περιγραφόμενο τροποποιημένο σύνολο κανόνων μπορεί να τεθεί σε ισχύ μόνο αφού λάβει έγκριση από την Επιτροπή. Εν τούτοις, εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- η τρέχουσα προθεσμία για την εφαρμογή του Μέρους-Μ για αεροσκάφη που δεν συμμετέχουν σε εμπορικές αεροπορικές μεταφορές είναι η 28η Σεπτεμβρίου 2008·
- η πλειονότητα των οργανισμών ανέβηκαν την υποβολή των αιτήσεών τους για τις εγκρίσεις που προβλέπονται στο Μ.Α. τμήμα ΣΤ και Μ.Α. τμήμα Ζ ώσπου να έχουν μια σαφή εικόνα των αλλαγών που εισάγονται με το Μέρος-Μ για την Γενική Αεροπορία, και
- οι αρμόδιες αρχές δεν θα είναι σε θέση να ολοκληρώσουν τις αντίστοιχες έρευνες και να εκδώσουν τα πιστοποιητικά έγκρισης πριν από τη λήξη της προθεσμίας της 28ης Σεπτεμβρίου 2008,

ο Οργανισμός θεώρησε απαραίτητο να προβλέψει κατάλληλες μεταβατικές ρυθμίσεις για τις διατάξεις που δεν μπορούν να εφαρμοστούν εύλογα πριν από τις 28 Σεπτεμβρίου 2008, ούτως ώστε οι οργανισμοί και οι αρχές που επηρεάζονται από αυτές να έχουν χρόνο να τις εφαρμόσουν, εξασφαλίζοντας τη διαρκή αξιοploία των αεροσκαφών δυνάμει των εθνικών κανόνων.

44. Τα εν λόγω μεταβατικά μέτρα, τα οποία περιλαμβάνονται στον προτεινόμενο κανονισμό που τροποποιεί τις μεταβατικές διατάξεις του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003, προβλέπουν τα ακόλουθα:

- α) Για αεροσκάφη που δεν χρησιμοποιούνται σε εμπορικές αεροπορικές μεταφορές:
 - ο Οι αρμόδιες αρχές και οι εθνικοί ΦΔΔΑ δύναται, μετά την 28η Σεπτεμβρίου 2008, να εκδίδουν/παρατείνουν το πιστοποιητικό επιθεώρησης αξιοploίας δύο φορές κατά μέγιστο (στην περίπτωση των εθνικών αρχών πολιτικής αεροπορίας) ή μόνο μία φορά (στην περίπτωση των εθνικών ΦΔΔΑ), και για ένα έτος κάθε φορά, σύμφωνα

με τις απαιτήσεις των κρατών μελών. (Βλ. άρθρο 3, σημείο 5 του τροποποιημένου Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003)

- ο Το κράτος μέλος δύναται έως τις 28 Σεπτεμβρίου 2009 να αυτοεξαιρεθεί από την υποχρέωση σύναψης σύμβασης με ΦΔΔΑ (για μεγάλα αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται από φορέα εκμετάλλευσης τρίτης χώρας). (Βλ. άρθρο 7, σημείο 3, στοιχείο α του τροποποιημένου Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003)

β) Για αεροσκάφη που δεν χρησιμοποιούνται σε εμπορικές αεροπορικές μεταφορές εκτός από τα μεγάλα αεροσκάφη, έως τις 28 Σεπτεμβρίου 2009:

- ο Οι εργασίες διαχείρισης της διαρκούς αξιοπολοΐας είναι δυνατόν να εκτελούνται από εγκεκριμένο ΦΔΔΑ βάσει των απαιτήσεων των κρατών μελών. (Βλ. άρθρο 3, σημείο 4 του τροποποιημένου Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003)
- ο Η συντήρηση και διάθεση σε υπηρεσία των αεροσκαφών και των παρελκομένων είναι δυνατόν να εκτελούνται από εγκεκριμένο φορέα συντήρησης βάσει των απαιτήσεων των κρατών μελών. (Βλ. άρθρο 4, σημείο 4 του τροποποιημένου Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003)
- ο Το κράτος μέλος δύναται να αυτοεξαιρεθεί από την υποχρέωση σύναψης σύμβασης με ΦΔΔΑ ή με εγκεκριμένο φορέα συντήρησης (για αεροσκάφη που αφορά η Μ.Α.201(θ)). (Βλ. άρθρο 7, σημείο 3, στοιχείο α του τροποποιημένου Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003)
- ο Δυνατότητα χρήσης ισοδύναμων εθνικών προγραμμάτων συντήρησης. (Βλ. άρθρο 3, σημείο 6 του τροποποιημένου Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003)
- ο Δυνατότητα συνέχισης της χρήσης πιστοποιημένου προσωπικού με προσόντα σύμφωνα με τις απαιτήσεις των κρατών μελών. (Βλ. άρθρο 5, σημείο 1 του τροποποιημένου Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003)
- ο Τα πιστοποιητικά διάθεσης σε υπηρεσία που εκδίδονται από φορέα συντήρησης εγκεκριμένο σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κράτους μέλους θα θεωρούνται ισοδύναμα με αυτά που απαιτούνται δυνάμει των Μ.Α.801 και Μ.Α.802. (Βλ. άρθρο 4, σημείο 4 του τροποποιημένου Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003)

Ο Οργανισμός επισημαίνει ότι οι ιδιοκτήτες/φορείς εκμετάλλευσης μεγάλων αεροσκαφών που δεν χρησιμοποιούνται σε εμπορικές αεροπορικές μεταφορές (εκτός από τους φορείς εκμετάλλευσης τρίτων χωρών) υποχρεούνται να συνάψουν σύμβαση με ΦΔΔΑ μετά τις 28 Σεπτεμβρίου 2008 .

45. Κατά τη διάρκεια της περιόδου υποβολής παρατηρήσεων της κοινοποίησης προτεινόμενης τροποποίησης ένα κράτος μέλος ζήτησε τη θέσπιση τριετούς μεταβατικής περιόδου στη διάρκεια της οποίας το προσωπικό πιστοποίησης με προσόντα σύμφωνα με τους εθνικούς κανόνες θα μπορούσε να ασκεί τα δικαιώματά του ούτως ώστε να αμβλυνθεί ο αντίκτυπος της συνταξιοδότησης του τρέχοντος προσωπικού πιστοποίησης και να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι οι άδειες για Β3 και για ΕΛΑ δεν θα είναι διαθέσιμες για κάποιο διάστημα. Ο Οργανισμός θεωρεί ότι μια τέτοια περίπτωση δεν μπορεί να αντιμετωπισθεί μέσω διαδικασίας θέσπισης κανόνων και προτείνει αντ' αυτού να χρησιμοποιηθούν οι διατάξεις ευελιξίας του άρθρου 14 του Βασικού Κανονισμού.

IV. Αξιολόγηση Κανονιστικού Αντικτύπου

46. Όπως αναφέρθηκε ήδη στο κεφάλαιο II ανωτέρω, η αρχική Αξιολόγηση Κανονιστικού Αντικτύπου της εφαρμογής του Μέρους Μ πραγματοποιήθηκε από τη συμβουλευτική εταιρεία Air EuroSafe. Ως αποτέλεσμα, η Air EuroSafe εξέδωσε στις 21 Φεβρουαρίου 2005 την έκθεση αξιολόγησης κανονιστικού αντικτύπου αριθ. 2004/S 122-102598, η οποία δημοσιεύτηκε ως προσάρτημα II στην κοινοποίηση προτεινόμενης τροποποίησης 07/2005. Η εν λόγω έκθεση περιείχε ένα κατάλογο των παραγράφων που επρόκειτο να αλλάξουν, μαζί με την ανάλυση του αντίστοιχου αντικτύπου. Το συμπέρασμα ήταν ότι οι προτεινόμενες αλλαγές είχαν θετικό αντίκτυπο στα ρυθμιζόμενα πρόσωπα χωρίς να επηρεάζουν το επίπεδο της ασφάλειας, και προτάθηκαν ως μέρος της κοινοποίησης προτεινόμενης τροποποίησης 07/2005 (καθήκον Μ.007).
47. Εν τούτοις, δεδομένου ότι το εν λόγω καθήκον συμπληρώθηκε από τα καθήκοντα Μ.005 και Μ.017 προκειμένου να προταθούν πρόσθετες αλλαγές στο Μέρος-Μ και να παραχθεί υλικό αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης και υλικό καθοδήγησης, πραγματοποιήθηκαν περαιτέρω αξιολογήσεις κανονιστικού αντικτύπου πάνω στα ακόλουθα θέματα:
- Προσόντα προσωπικού επιθεώρησης αξιοπλοΐας για αεροσκάφη μέγιστης μάζας κατά την απογείωση (MTOM) 2730 Kg και κάτω που δεν χρησιμοποιούνται σε εμπορικές αεροπορικές μεταφορές (τόσο για τους φορείς του Μ.Α. Τμήμα Ζ όσο και για τις αρμόδιες αρχές).
 - Έκδοση και ανανέωση του Πιστοποιητικού Επιθεώρησης Αξιοπλοΐας.
 - Υπανάθεση εξειδικευμένων υπηρεσιών από φορείς του τμήματος ΣΤ του Μ.Α.
 - Συντήρηση από τους χειριστές-ιδιοκτήτες.
48. Πραγματοποιήθηκε πλήρης αξιολόγηση των προαναφερθέντων αντικτύπων στην ΝΡΑ2007-08 και το συμπέρασμα ήταν ότι με εξαίρεση την «Έκδοση και ανανέωση του Πιστοποιητικού Επιθεώρησης Αξιοπλοΐας», οι προτεινόμενες αλλαγές είχαν θετικό ή καθόλου αντίκτυπο σε όλους τους τομείς με τους οποίους σχετίζονταν.
49. Στην συγκεκριμένη περίπτωση της «Έκδοσης και ανανέωσης του Πιστοποιητικού Επιθεώρησης Αξιοπλοΐας», η δυνατότητα που επιλέχθηκε ήταν να επιτρέπεται στον ιδιοκτήτη να αποφασίσει εάν η επιθεώρηση αξιοπλοΐας και η έκδοση του ΠΕΑ θα πραγματοποιείται από ΦΔΔΑ ή από την αρμόδια αρχή. Τούτο ισχύει για αεροσκάφη μέγιστης μάζας κατά την απογείωση (MTOM) 2730 Kg και κάτω που δεν χρησιμοποιούνται σε εμπορικές αεροπορικές μεταφορές. Η εν λόγω δυνατότητα προτιμήθηκε σαφώς από όλους τους εκπροσώπους του κλάδου. Αντιθέτως, η πλειονότητα των εκπροσώπων των αρμόδιων αρχών ισχυρίστηκαν ότι η δυνατότητα αυτή αποτελεί ανυπολόγιστη επιβάρυνση για αυτούς, καθώς δεν θα είναι σε θέση να εκτιμήσουν εάν τα ρυθμιζόμενα πρόσωπα θα αναθέσουν στους ίδιους ή σε ΦΔΔΑ την ανανέωση των ΠΕΑ· κατά συνέπεια, υπάρχει κίνδυνος να προσλάβουν περισσότερα ή λιγότερα άτομα από ότι χρειάζεται. Ωστόσο ο Οργανισμός επέλεξε αυτή τη δυνατότητα γιατί συνεπάγεται μεγαλύτερη ευελιξία για τον ιδιοκτήτη και προωθεί τη γενική αεροπορία. Επιπλέον, θεωρεί ότι η αγορά θα προσαρμοστεί γρήγορα στα νέα δεδομένα, ούτως ώστε οι αρμόδιες αρχές να είναι σε θέση να προσδιορίζουν κατάλληλα τις ανάγκες τους σε προσωπικό.
50. Όσον αφορά τη διαρκή αξιοπλοΐα αεροσκαφών που είναι νηολογημένα σε κράτη μέλη, λειτουργούν υπό την εποπτεία τρίτης χώρας και η κανονιστική πλευρά της επιτήρησης της ασφάλειας δεν έχει ανατεθεί στην τρίτη χώρα, ο Οργανισμός διαπίστωσε ότι η συντριπτική πλειονότητα των αεροσκαφών που αφορά η τροποποίηση είναι νηολογημένα στη Γαλλία.

Σύμφωνα με πληροφορίες που ελήφθησαν από την DGAC-Γαλλία στις 16 Μαΐου 2007, υπήρχαν 66 μεγάλα αεροσκάφη με 19 φορείς εκμετάλλευσης τρίτων χωρών σε 16 χώρες εκτός ΕΕ.

Το εν λόγω ζήτημα αντιμετωπίστηκε μέσω των αλλαγών που προτάθηκαν στις Μ.Α.711(α)4, Μ.Α.901(στ), Μ.Α.901(θ) και στο άρθρο 7, σημείο 3, στοιχείο α του τροποποιημένου Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003.

Κολωνία, 15 Μαΐου 2008

P. GOUDOU
Εκτελεστικός Διευθυντής

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ: Αντιδράσεις στο CRD2007-08

Γενικές αντιδράσεις:

- (1) Η «European Sailplane Manufacturers» και ένας ιδιώτης επέμειναν να υπάρχει η δυνατότητα οι ιδιοκτήτες να επιλέγουν ελεύθερα μεταξύ του Μέρους-Μ και των εθνικών απαιτήσεων και υποστήριξαν την άποψή τους προβάλλοντας το επιχείρημα ότι οι εθνικές απαιτήσεις έπρεπε να διατηρηθούν για τα αεροσκάφη του Παραρτήματος II και ότι ο αριθμός των αεροσκαφών του Παραρτήματος II δεν είναι αμελητέος.

Εκτός από τις απαντήσεις που παρέσχε ήδη στο CRD2007-08, ο Οργανισμός επιθυμεί να επισημάνει ότι η ύπαρξη του Παραρτήματος II δεν δικαιολογεί την εφαρμογή των εθνικών κανόνων για αεροσκάφη που δεν περιλαμβάνονται στο εν λόγω Παράρτημα.

Επιπλέον, σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη (5) του βασικού κανονισμού, *«θα πρέπει να ληφθούν ανάλογα μέτρα προκειμένου να αυξηθεί γενικά το επίπεδο ασφαλείας των αεροσκαφών αναψυχής. Θα πρέπει ιδίως να δοθεί προσοχή σε αεροπλάνα και ελικόπτερα με χαμηλή μέγιστη μάζα απογείωσης και με αυξανόμενες επιδόσεις, τα οποία μπορούν να κυκλοφορούν σε όλη την επικράτεια της Κοινότητας και παράγονται με βιομηχανικό τρόπο, και τα οποία, επομένως, μπορούν να ρυθμισθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο ώστε να παρέχεται το απαιτούμενο ομοιόμορφο επίπεδο ασφαλείας και περιβαλλοντικής προστασίας».*

Συνεπώς, δεν είναι βέβαιο ότι τα αεροσκάφη του Παραρτήματος II θα παραμείνουν για πάντα στο εν λόγω παράρτημα.

- (2) Παρότι δεν επηρεάζεται από τους ισχύοντες κανονισμούς της ΕΕ, η «European Microlight Federation» (EMF) εξέφρασε τη διαφωνία της με τις αιτιολογήσεις που παρέσχε ο Οργανισμός στο CRD2007-08 για να υποστηρίξει την προτεινόμενη τροποποίηση των κανονισμών. Η EMF δεν είναι ικανοποιημένη με το προτεινόμενο Μέρος-Μ και ανησυχεί για τα αποτελέσματα του καθήκοντος MDM.032.

Κατά συνέπεια, η EMF εξέφρασε την έντονη επιθυμία της τα αεροσκάφη μέγιστης μάζας κατά την απογείωση κάτω των 450 kg να παραμείνουν στο Παράρτημα II, όπου βρίσκονται επί του παρόντος.

Ο Οργανισμός επισημαίνει ότι, όπως προαναφέρθηκε στο ανωτέρω σημείο, δεν είναι βέβαιο ότι τα αεροσκάφη του Παραρτήματος II θα παραμείνουν για πάντα στο εν λόγω παράρτημα.

Εν τούτοις, ο Οργανισμός θεωρεί ότι το σύστημα που πρότεινε στο Μέρος-Μ της γνώμης του ενδέχεται με την εμπειρία να αποδειχθεί ελκυστικό για τον ευρύτερο τομέα των υπερελαφρών αεροσκαφών. Επιπλέον, οι εργασίες που σχετίζονται με το καθήκον MDM.032 βρίσκονται σε εξέλιξη και θα καταβληθεί κάθε δυνατή προσπάθεια για να προσαρμοστούν οι κανόνες στο κατώτερο φάσμα της Γενικής Αεροπορίας από άποψη πολυπλοκότητας.

Ο Οργανισμός θα παράσχει απευθείας στην EMF μια λεπτομερή απάντηση στην αντίδρασή της.

- (3) Ένας ιδιώτης παρατήρησε ότι, όπως την αντιλαμβάνεται ο ίδιος, η φάση διαβούλευσης του CRD αντιστοιχεί στην Φάση 5 της Κανονιστικής Διαδικασίας που αναφέρεται στην ιστοσελίδα του Οργανισμού και επομένως η διαβούλευση θα πρέπει να διαρκέσει 3 μήνες.

Ο Οργανισμός επισημαίνει ότι η Φάση 5 «Περίοδος παρατηρήσεων και αναθεώρησης» αντιστοιχεί στην περίοδο που μεσολαβεί μεταξύ της ολοκλήρωσης της εξωτερικής διαβούλευσης της NPA και της έκδοσης του CRD.

Η περίοδος αντίδρασης για το CRD αντιστοιχεί στη Φάση 6 «Έγκριση και δημοσίευση». Ο Οργανισμός δεν μπορεί να εκδώσει την τελική του γνώμη/απόφαση νωρίτερα από 2 μήνες μετά την έκδοση του CRD, ώστε να μεσολαβεί επαρκής χρόνος για τις αντιδράσεις. Αυτό αναφέρεται στην παράγραφο 6 (σελίδα 3) του CRD2007-08 και αποτελεί ένα επιπλέον στάδιο που δεν προβλέπεται σε πολλές κανονιστικές διαδικασίες.

- (4) Ένας ιδιώτης ρώτησε πού μπορεί κανείς να βρει τον κατάλογο των εγκεκριμένων κατά το μέρος-M φορέων.

Ο Οργανισμός επισημαίνει ότι η έγκριση των φορέων της M.A. Τμήμα ΣΤ και της M.A. Τμήμα Ζ που βρίσκονται εντός της ΕΕ αποτελεί αποκλειστική ευθύνη των κρατών μελών και συνεπώς τα κράτη μέλη είναι υπεύθυνα για τους αντίστοιχους καταλόγους των εγκεκριμένων φορέων.

Στην περίπτωση των φορέων τρίτων χωρών, η ευθύνη έγκειται στον EASA και ο κατάλογος των εγκεκριμένων φορέων θα αναρτηθεί στην ιστοσελίδα του Οργανισμού.

Αντιδράσεις στον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 και Εκτελεστικοί Κανόνες:

- (1) Η CAA-Ηνωμένο Βασίλειο και η ENAC-Ιταλία πρότειναν την ευθυγράμμιση του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 με τον βασικό κανονισμό, και συγκεκριμένα τις διατάξεις εφαρμοσιμότητας, τον αριθμό του κανονισμού και την αναφορά σε «*σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη*» αντί για «*μεγάλα αεροσκάφη*».

Ο Οργανισμός επισημαίνει ότι η εν λόγω ευθυγράμμιση θα πραγματοποιηθεί στα πλαίσια του καθήκοντος MDM.044, περιλαμβανομένων των κατάλληλων φάσεων διαβούλευσης. Πρέπει να αξιολογηθεί ο αντίκτυπος ορισμένων από αυτές τις αλλαγές, γι' αυτό δεν μπορούν να υιοθετηθούν επί του παρόντος και στα πλαίσια της παρούσας γνώμης.

Ωστόσο, ο Οργανισμός αντικατέστησε την αναφορά στον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 που περιλαμβάνεται στα Έντυπα 15α και 15β με τη νέα αναφορά στον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

Στο μεταξύ, για οποιεσδήποτε άλλες αναφορές στον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 μπορεί να χρησιμοποιηθεί το άρθρο 69 παράγραφος 1 του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008, το οποίο ορίζει ότι κάθε αναφορά στον καταργούμενο κανονισμό αριθ. 1592/2002 θεωρείται ότι γίνεται στον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και διαβάζεται σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας που περιέχεται στο παράρτημα VI του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

- (2) Η FOCA-Ελβετία ζήτησε από τον EASA να διευκρινίσει εάν ένα αερόστατο μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε εμπορικές αεροπορικές μεταφορές ή όχι, με σκοπό να καταστούν σαφείς οι διατάξεις του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 με τις οποίες πρέπει να διασφαλιστεί συμμόρφωση.

Η θέση του Οργανισμού είναι ότι το βασικό ζήτημα δεν είναι εάν τα αερόστατα μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε «εμπορικές αεροπορικές μεταφορές» ή όχι, αλλά εάν οι διατάξεις του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 που σχετίζονται με τις «εμπορικές αεροπορικές μεταφορές» ισχύουν για τα αερόστατα.

Το άρθρο 1, παράγραφος 3 του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 ορίζει ότι «οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού που αφορούν τις εμπορικές αεροπορικές μεταφορές ισχύουν για τους αερομεταφορείς στους οποίους έχει χορηγηθεί άδεια, όπως ορίζεται από την κοινοτική νομοθεσία».

Κατά συνέπεια, ο ισχύων κανονισμός είναι ο Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992 περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων.

Τα αερόστατα συγκεκριμένα εξαιρούνται από τον κανονισμό 2407/92 μέσω του άρθρου 1, παράγραφος 2 και συνεπώς οι διατάξεις του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 που αφορούν τις «εμπορικές αεροπορικές μεταφορές» δεν ισχύουν επί του παρόντος για αυτά.

Εντούτοις, η κατάσταση ενδέχεται να αλλάξει στο εγγύς μέλλον, όταν εκδοθούν εκτελεστικοί κανόνες που θα καλύπτουν τις απαιτήσεις πτητικής λειτουργίας για αεροσκάφη που συμμετέχουν σε εμπορικές δραστηριότητες. Τούτο ενδέχεται να οδηγήσει στην ανάγκη τροποποίησης του Κανονισμού (ΕΚ) 2042/2003.

- (3) Η AustroControl πρότεινε την ευθυγράμμιση των ορισμών του «αεροσκάφους ELA1» που παρέχονται στο CRD2007-08, στην NPA2008-03 και στην NPA2008-07. Επιπλέον, η "European Sailplane Manufacturers", η "British Balloon and Airship Club" και δύο ιδιώτες πρότειναν ορισμένες τροποποιήσεις στον ορισμό του «αεροσκάφους ELA1».

Ο Οργανισμός επισημαίνει ότι ο ορισμός του «αεροσκάφους ELA1» που θα υιοθετηθεί στην παρούσα γνώμη, στο άρθρο 2 του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003, είναι ο ίδιος με αυτόν που προτάθηκε στα πλαίσια της NPA2008-07 «διαδικασία ELA, Τυποποιημένες τροποποιήσεις και επισκευές και Προδιαγραφές πιστοποίησης για ελαφρά αθλητικά αεροσκάφη». Ωστόσο, στην NPA2008-03, η «άδεια ELA» δεν καλύπτει μόνο τα αεροσκάφη ELA1, αλλά και ορισμένα αεροσκάφη ELA2.

Ο Οργανισμός συνιστά να αποσταλούν ξανά οι προαναφερθείσες παρατηρήσεις κατά τη διάρκεια της φάσης διαβούλευσης της NPA2007-08, η οποία ολοκληρώνεται στις 18 Ιουλίου 2008.

- (4) Οι AustroControl, CAA-UK, DGAC-Γαλλία, ENAC-Ιταλία και η "Deutscher Aero Club" πρότειναν ορισμένες συντακτικές και διευκρινιστικές αλλαγές στις παρεκκλίσεις M.A.302(θ) και M.A.901(ια).

Επιπλέον, η DGAC-Γαλλία πρότεινε αλλαγές στις παρεκκλίσεις M.A.606(η) and M.A.801(δ) για να διασφαλιστεί ότι καλύπτουν όλα τα αεροσκάφη που δεν χρησιμοποιούνται σε εμπορικές αεροπορικές μεταφορές εκτός από τα μεγάλα αεροσκάφη, ανεξάρτητα από τον τύπο του φορέα ή του προσώπου που εκτελεί τη συντήρηση.

Ο Οργανισμός αναδιατύπωσε αναλόγως τις προαναφερθείσες παρεκκλίσεις. Επιπλέον, και προκειμένου να αποσαφηνιστεί το κείμενο, όλες οι προτεινόμενες παρεκκλίσεις μεταφέρθηκαν από το Μέρος-M στον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 ως ακολούθως:

- ο Η M.A.904(στ) μεταφέρθηκε στο Άρθρο 3, παράγραφος 4.
- ο Η M.A.901(ια) και η M.A.903(γ) μεταφέρθηκαν στο Άρθρο 3, παράγραφος 5.
- ο Η M.A.302(θ) μεταφέρθηκε στο Άρθρο 3, παράγραφος 6.
- ο Η M.A.802(γ) μεταφέρθηκε στο Άρθρο 4, παράγραφος 4.
- ο Η M.A.606(η) και η M.A.801(δ) μεταφέρθηκαν στο Άρθρο 5, παράγραφος 1.

- (5) Η «Royal Danish Aeroclub», η «Europe Air Sports» και η «Norwegian Air Sports Federation» ζήτησαν να παραταθεί η μεταβατική περίοδος έως τις 28 Σεπτεμβρίου 2010.

Η άποψη του Οργανισμού είναι ότι η μεταβατική περίοδος έως τις 28 Σεπτεμβρίου 2009 είναι επαρκής για την κατάλληλη εφαρμογή των προτεινόμενων τροποποιήσεων.

- (6) Η AustroControl πρότεινε να συμπεριληφθεί στον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 ένας ορισμός του όρου «εμπορικές δραστηριότητες» που υιοθετήθηκε στην Μ.Α.201(θ) και επίσης να αφορά μόνο τα αεροσκάφη κατηγορίας ανώτερης από τα ανεμόπλانا και τα ανεμόπλانا με κινητήρα.

Ο Οργανισμός επισημαίνει ότι ο όρος «εμπορικές δραστηριότητες» έχει ήδη οριστεί στον βασικό κανονισμό. Επίσης, ο εν λόγω όρος καλύπτει και τα ανεμόπλانا και τα ανεμόπλانا με κινητήρα.

- (7) Η DGAC-Γαλλία πρότεινε, όπως και στην NPA2007-08, τα προγράμματα συντήρησης για αεροσκάφη που δεν χρησιμοποιούνται σε εμπορικές αεροπορικές μεταφορές, με εξαίρεση τα μεγάλα αεροσκάφη, να μην υπόκεινται σε έγκριση αλλά να γίνονται απλώς αποδεκτά από την αρμόδια αρχή. Στόχος της πρότασης είναι το περιεχόμενο του προγράμματος συντήρησης για αυτά τα αεροσκάφη, εκτός από τους περιορισμούς αξιοπιστίας (ALI), τις οδηγίες αξιοπιστίας και άλλα υποχρεωτικά δεδομένα, να αποτελεί ευθύνη του ιδιοκτήτη και να μην υπόκειται στην έγκριση της αρμόδιας αρχής.

Η θέση του Οργανισμού είναι ότι πριν θεωρηθεί το πρόγραμμα συντήρησης «εγκεκριμένο» ή «αποδεκτό», η αρμόδια αρχή πρέπει να έχει εξακριβώσει ότι το περιεχόμενο ικανοποιεί τις απαιτήσεις που περιγράφονται στο Μ.Α.302, ιδιαίτερα στις παραγράφους Μ.Α.302(δ) και (η). Επίσης, πρέπει πάντα να υπάρχει κοινοποίηση σχετικά με αυτή την έγκριση/αποδοχή.

Κατά συνέπεια, δεδομένου ότι ο Οργανισμός δεν διακρίνει τη διαφορά μεταξύ των όρων «εγκεκριμένο» και «αποδεκτό», το προτεινόμενο κείμενο δεν τροποποιήθηκε.

- (8) Ένας ιδιώτης παρατήρησε ότι το κείμενο που προκύπτει της παραγράφου Μ.Α.302(ζ) είναι διαφορετικό στο CRD2007-08 και στο CRD2007-01 και ζήτησε να δημιουργηθεί ένα ενιαίο κείμενο.

Ο Οργανισμός επισημαίνει ότι η παράγραφος Μ.Α.302(ζ) του CRD2007-01 αντιστοιχεί στην παράγραφο Μ.Α.302(η) του CRD2007-08.

Ο Οργανισμός αποδέχεται την παρατήρηση και τροποποιεί την Μ.Α.302(η) στην παρούσα γνώμη, ώστε να ευθυγραμμιστεί με την πρόταση που διατυπώθηκε για το CRD2007-01. Ο Οργανισμός επισημαίνει ότι η περίοδος υποβολής παρατηρήσεων για το CRD2007-01 ολοκληρώθηκε και ότι δεν υπήρξαν δυσμενείς αντιδράσεις για το προτεινόμενο κείμενο.

Με την εν λόγω τροποποίηση δεν είναι απαραίτητη η ενσωμάτωση της πρότασης που υπέβαλε η CAA-Ηνωμένο Βασίλειο, ήτοι να αντικατασταθούν στην Μ.Α.302(η) οι λέξεις «ο κάτοχος έγκρισης της τροποποίησης» με τις λέξεις «ο κάτοχος έγκρισης της ελάσσονος αλλαγής»

- (9) Η «Deutscher Aero Club» και η «Europe Air Sports» ζήτησαν να τροποποιηθεί η Μ.Α.403(β), ούτως ώστε ο χειριστής-ιδιοκτήτης να επιτρέπεται να αποφασίσει, για τις εργασίες που παρατίθενται στο Προσάρτημα VIII, εάν μια βλάβη του αεροσκάφους θέτει σε σοβαρό κίνδυνο την ασφάλεια των πτήσεων, και κατά συνέπεια να αποφασίσει πότε και ποιες ενέργειες αποκατάστασης της βλάβης θα γίνουν πριν από την επόμενη πτήση και

ποιες ενέργειες αποκατάστασης μπορούν να αναβληθούν. Η αιτιολόγηση που παρέσχαν είναι ότι μέχρι να τεθεί σε ισχύ η άδεια συντήρησης αεροσκαφών ELA που προτείνεται από την NPA2008-03, θα υπάρχει έλλειψη προσωπικού πιστοποίησης για την υποστήριξη των εν λόγω ζητημάτων.

Η θέση του Οργανισμού είναι ότι δεν μπορεί να εξασφαλιστεί ότι ο χειριστής-ιδιοκτήτης έχει τις ανάλογες ικανότητες για να αποφασίσει αν η αποκατάσταση μιας βλάβης μπορεί να αναβληθεί ή όχι. Κατά συνέπεια, αν η βλάβη που εντοπίστηκε μπορεί να αποκατασταθεί με κάποια από τις εργασίες του Προσαρτήματος VIII, ο χειριστής-ιδιοκτήτης δύναται να εκτελέσει την εν λόγω εργασία πριν από την πτήση, αλλά δεν μπορεί να την αναβάλει.

Επιπλέον, ο Οργανισμός δεν συμφωνεί με την αιτιολόγηση της αντίδρασης, γιατί δεν υπάρχουν στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι ο αριθμός των κατόχων αδειών ELA θα είναι μεγαλύτερος στο μέλλον από τον τρέχοντα αριθμό προσωπικού πιστοποίησης που διαθέτει προσόντα σύμφωνα με τους εθνικούς κανόνες. Μέχρι να θεσπισθούν οι άδειες συντήρησης αεροσκαφών ELA, το προσωπικό πιστοποίησης για τα ανεμόπλانا και τα αερόστατα δύναται να αξιολογείται σύμφωνα με τις απαιτήσεις των κρατών μελών, όπως συμβαίνει επί του παρόντος.

(10) Η AustroControl και η DGAC-Γαλλία υπέβαλαν παρατηρήσεις σχετικά με τις ειδικές διατάξεις των M.A.502(δ) και M.A.801(γ) για αεροσκάφη ELA1 που δεν χρησιμοποιούνται στις εμπορικές αεροπορικές μεταφορές, οι οποίες αφορούν τις σύνθετες εργασίες συντήρησης. Συγκεκριμένα, διατηρούσαν ανησυχίες σχετικά με την επιβάρυνση που ενδέχεται να υποστεί η αρμόδια αρχή λόγω της απαίτησης σύναψης συμφωνίας μεταξύ του ιδιοκτήτη και της αρμόδιας αρχής, και της υποχρέωσής της να εξακριβώσει ότι το ανεξάρτητο προσωπικό πιστοποίησης διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα, πρόσφατη εμπειρία, τα κατάλληλα δεδομένα συντήρησης παρελκομένων, εργαλεία, εξοπλισμό και υλικά και ότι διαθέτει πρόσβαση στις αντίστοιχες εγκαταστάσεις:

- ο Η AustroControl πρότεινε να διατηρηθούν οι απαιτήσεις της M.A.801(γ) σχετικά με τα προσόντα, την εμπειρία, τα δεδομένα συντήρησης, τα εργαλεία, τον εξοπλισμό, τα υλικά και τις εγκαταστάσεις του προσωπικού πιστοποίησης, αλλά να μην απαιτείται ο έλεγχός τους από την αρμόδια αρχή.
- ο Η DGAC-Γαλλία πρότεινε:
 - Να αφαιρεθούν από την M.A.502(δ) οι διατάξεις που επιτρέπουν σε ανεξάρτητο προσωπικό πιστοποίησης να εκτελεί σύνθετες εργασίες συντήρησης παρελκομένων και γενική επισκευή κινητήρων και ελίκων.
 - Να διαγραφεί η M.A.801(γ) και να συμπεριληφθεί στην M.A.801(β)2 η δυνατότητα εκτέλεσης σύνθετων εργασιών συντήρησης αεροσκαφών σε αεροσκάφη ELA1 από ανεξάρτητο προσωπικό πιστοποίησης, χωρίς ειδικές απαιτήσεις σχετικά με τα προσόντα, την εμπειρία, τα δεδομένα συντήρησης, τα εργαλεία, τον εξοπλισμό, τα υλικά και τις εγκαταστάσεις.

Η άποψη του Οργανισμού είναι ότι η πρόταση που υπέβαλε η DGAC-Γαλλία στερείται συνέπειας, γιατί δεν επιτρέπει την εκτέλεση σύνθετων εργασιών συντήρησης παρελκομένων, αλλά επιτρέπει την εκτέλεση σύνθετων εργασιών συντήρησης αεροσκαφών χωρίς επιπλέον απαιτήσεις.

Επιπλέον, ο Οργανισμός δεν συμφωνεί με την παρατήρηση της DGAC-Γαλλία ότι αυτές οι εγκρίσεις κατά περίπτωση δεν βασίζονται σε λεπτομερείς απαιτήσεις και ενδέχεται να οδηγήσουν σε ζητήματα ευθύνης και σε άδικη μεταχείριση των χρηστών, ενώ ταυτόχρονα η DGAC-Γαλλία προτείνει να χρησιμοποιούνται οι διατάξεις ευελιξίας του άρθρου 14 του βασικού κανονισμού για αυτές τις περιπτώσεις. Η πρόταση του Οργανισμού περιλαμβάνει

ήδη απαιτήσεις και η αρμόδια αρχή που θεσπίζει τις διαδικασίες πρέπει να αποφεύγει τις περιπτώσεις άδικης μεταχείρισης, ανεξάρτητα από το αν πρόκειται για έγκριση κατά περίπτωση βάσει της πρότασης του Οργανισμού ή για έκδοση εξαιρέσης βάσει του άρθρου 14.

Όσον αφορά την πρόταση της AustroControl, η γνώμη του Οργανισμού είναι ότι η κατάργηση της απαίτησης για έλεγχο από την αρμόδια αρχή καταργεί πλήρως και το αντισταθμιστικό μέτρο, γιατί η απαίτηση σχετικά με τα κατάλληλα προσόντα, την εμπειρία, τα δεδομένα συντήρησης, τα εργαλεία, τον εξοπλισμό, τα υλικά και τις εγκαταστάσεις ισχύει ήδη για κάθε εργασία συντήρησης που εκτελείται από οποιοδήποτε πρόσωπο ή φορέα σε οποιοδήποτε αεροσκάφος και παρελκόμενο.

Εν τούτοις, ο Οργανισμός θα εισαγάγει υλικό αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης ώστε να αποσαφηνίσει ότι η συμφωνία μεταξύ ιδιοκτήτη και αρμόδιας αρχής είναι δυνατόν να περιλαμβάνει την εκτέλεση μιας σειράς σύνθετων εργασιών για μεγάλο χρονικό διάστημα, εφόσον η εν λόγω συμφωνία περιγράφει τα δεδομένα, τα εργαλεία, τον εξοπλισμό, τα υλικά και τις εγκαταστάσεις που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν, και η αρμόδια αρχή εκτελεί τυχαίους ελέγχους για να επαληθεύσει τη συμμόρφωση.

- (11) Η AustroControl και η CAA-Ηνωμένο Βασίλειο υπέβαλαν παρατηρήσεις σχετικά με τις ειδικές διατάξεις της Μ.Α.901(ζ) για τα αεροσκάφη ELA1 που δεν χρησιμοποιούνται σε εμπορικές αεροπορικές μεταφορές.
- ο Η AustroControl πρότεινε να τροποποιηθεί η Μ.Α.901(ζ) ούτως ώστε το ανεξάρτητο προσωπικό πιστοποίησης να μπορεί όχι μόνο να εκδίδει σύσταση, αλλά και να εκδίδει και να παρατείνει το ΠΕΑ. Επίσης, η AustroControl πρότεινε να καταργηθεί η απαίτηση αξιολόγησης και αποδοχής του προσωπικού πιστοποίησης από την αρμόδια αρχή.
 - ο Η CAA-Ηνωμένο Βασίλειο πρότεινε να τροποποιηθεί η Μ.Α.901(ζ) ούτως ώστε να ορίζει ότι η εν λόγω διάταξη δεν ισχύει για αεροσκάφη ELA1 που συμμετέχουν σε εμπορικές δραστηριότητες, με την αιτιολόγηση ότι τα εν λόγω αεροσκάφη υποχρεούνται να συνάψουν σύμβαση με ΦΔΔΑ.

Η άποψη του Οργανισμού είναι ότι η πρόταση που υπέβαλε η AustroControl δεν περιλαμβάνει έλεγχο της διαδικασίας επιθεώρησης αξιοπλοΐας και της καταλληλότητας του προσωπικού. Επιπλέον, η έκδοση ΠΕΑ δεν αποτελεί προνόμιο που αφορά τους κατόχους αξιολόγησης σύμφωνα με το Μέρος-66.

Όσον αφορά την πρόταση της CAA-Ηνωμένο Βασίλειο, ο Οργανισμός συμφωνεί, αλλά αντί για «εμπορικές δραστηριότητες» θα γίνεται αναφορά σε αεροσκάφη που καλύπτονται από την Μ.Α.201(θ), γιατί είναι πιθανόν για ορισμένους τύπους «εμπορικών δραστηριοτήτων» να μην απαιτείται σύμβαση με φορέα σύμφωνα με το Μ.Α.Τμήμα Ζ. Η Μ.Α.901(ζ) τροποποιήθηκε αναλόγως.

- (12) Η «Europe Air Sports» επέμεινε στο ενδεχόμενο ενοποίησης των εγκρίσεων που προβλέπονται από τα Μ.Α.Τμήμα ΣΤ και Μ.Α.Τμήμα Ζ.

Ο Οργανισμός επαναλαμβάνει τη γνώμη που εξέφρασε στο CRD2007-08.

- (13) Ένας ιδιώτης ζήτησε να υπάρχει δυνατότητα για φορείς σύμφωνα με το Μ.Α.Τμήμα ΣΤ να έχει και τα δικαιώματα φορέα σύμφωνα με το Μ.Α.Τμήμα Ζ χωρίς να πληρούν τις απαιτήσεις του Μ.Α.Τμήμα Ζ.

Η θέση του Οργανισμού είναι ότι αυτό δεν είναι δυνατόν δεδομένου ότι το Μ.Α.Τμήμα ΣΤ δεν περιλαμβάνει απαιτήσεις σχετικά με τη διαρκή αξιοπλοΐα.

- (14) Η ENAC-Ιταλία πρότεινε να συμπεριληφθούν ορισμένες διατάξεις ευελιξίας για τους φορείς του Μ.Α.Τμήμα ΣΤ που συντηρούν αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται σε εμπορικές δραστηριότητες πλην των εμπορικών αεροπορικών μεταφορών. Οι εν λόγω διατάξεις θα είναι παρόμοιες με αυτές που υπάρχουν επί του παρόντος στο Μέρος-145.

Ο Οργανισμός αποδέχθηκε την πρόταση και τροποποίησε το κείμενο ως εξής:

- ο Προστέθηκε μία νέα παράγραφος, η Μ.Α.606(η), για να συμπεριλάβει την εκτέλεση επαναλαμβανόμενων οδηγιών ενεργειών ελέγχου της αξιοπιστίας πριν από την πτήση από τον κυβερνήτη και την έκδοση περιορισμένων εξουσιοδοτήσεων πιστοποίησης προς τον κυβερνήτη όταν εκτελεί πτήσεις μακριά από υποστηριζόμενη τοποθεσία.
- ο Η Μ.Α. 615 τροποποιήθηκε ώστε να προβλέπεται η πραγματοποίηση συντήρησης σε οποιαδήποτε τοποθεσία λόγω της λειτουργικής ανετοιμότητας του αεροσκάφους ή της ανάγκης υποστήριξης έκτακτης συντήρησης.

- (15) Η CAA-Ηνωμένο Βασίλειο πρότεινε να προβλέπεται στην Μ.Β.902(β) η παραχώρηση της ίδιας ευελιξίας στην αρμόδια αρχή για τη χρήση πρόσθετης εμπειρίας αντί για τα προσόντα που προβλέπονται στην Μ.Α.707(α).

Ο Οργανισμός αποδέχθηκε την πρόταση.

- (16) Η AustroControl πρότεινε να διαγραφούν από το Μ.Α.709 οι αναφορές στο MPD (έγγραφο προγραμματισμού συντήρησης) και το έγγραφο της MRB (επιτροπή αξιολόγησης συντήρησης) για το «*βασικό*» πρόγραμμα συντήρησης, ισχυριζόμενη ότι αυτά τα έγγραφα δεν χρησιμοποιούνται για μικρά αεροσκάφη.

Ο Οργανισμός δεν αποδέχθηκε την πρόταση γιατί «*βασικό*» πρόγραμμα συντήρησης μπορεί να πραγματοποιηθεί και από ανεξάρτητο ΦΔΔΑ που επιθυμεί να λάβει έγκριση για μεγάλο αεροσκάφος που δεν χρησιμοποιείται σε εμπορικές αεροπορικές μεταφορές. Για αυτά τα αεροσκάφη ενδέχεται να ισχύουν τα έγγραφα MPD και MRB.

- (17) Η ENAC-Ιταλία πρότεινε να συμπεριληφθεί στην Μ.Α.711(α), ως δικαίωμα, η έγκριση προγραμμάτων συντήρησης μέσω έμμεσων διαδικασιών έγκρισης.

Ο Οργανισμός δεν συμφωνεί με την πρόταση γιατί ένα πρόγραμμα συντήρησης που έχει εγκριθεί μέσω έμμεσης διαδικασίας έγκρισης θεωρείται εγκεκριμένο από την αρμόδια αρχή.

- (18) Στα πλαίσια ορισμένων παρατηρήσεων από ιδιώτες ζητήθηκαν διευκρινίσεις σχετικά με την έννοια του «ελεγχόμενου περιβάλλοντος» και τι συνεπάγεται. Τα ανωτέρω σχόλια θα απαντηθούν μεμονωμένα στους υποβάλλοντες παρατηρήσεις.

Εν τούτοις, ο Οργανισμός επισημαίνει ότι:

- ο Ο ορισμός του «ελεγχόμενου περιβάλλοντος» υπάρχει στην Μ.Α.901(β).
- ο Ο ορισμός του «ελεγχόμενου περιβάλλοντος» είναι ο ίδιος για όλους τους τύπους αεροσκαφών και δραστηριοτήτων, ακόμα και για τις ιδιωτικές δραστηριότητες. Ωστόσο, στα πλαίσια της ευελιξίας που εισάγει η Μ.Α.901(ε)1 προβλέπεται για ορισμένα αεροσκάφη η έκδοση του ΠΕΑ από ΦΔΔΑ ακόμα και αν το αεροσκάφος δεν βρίσκεται σε «ελεγχόμενο περιβάλλον».
- ο Για να θεωρηθεί ότι ένα αεροσκάφος βρίσκεται σε «ελεγχόμενο περιβάλλον», όλες οι εργασίες συντήρησης πρέπει να εκτελούνται από φορείς σύμφωνα με το Μ.Α.Τμήμα ΣΤ ή με το Μέρος-145. Η μοναδική εξαίρεση είναι οι εργασίες συντήρησης χειριστή-

ιδιοκτήτη, οι οποίες εκτελούνται είτε από το χειριστή-ιδιοκτήτη είτε από ανεξάρτητο προσωπικό πιστοποίησης.

- (19) Η CAA-Ηνωμένο Βασίλειο πρότεινε να ισχύει το δικαίωμα των ΦΔΔΑ να παρατείνουν ένα ΠΕΑ που εκδόθηκε από την αρμόδια αρχή και για τις εμπορικές αεροπορικές μεταφορές. Στόχος είναι να προβλέπεται η παράταση των ΠΕΑ που εκδόθηκαν αρχικά από την αρμόδια αρχή για περιπτώσεις όπου το αεροσκάφος έχει εισαχθεί στην ΕΕ και έχει παραμείνει σε ελεγχόμενο περιβάλλον.

Η Μ.Α.901(στ) και το Έντυπο 15α του EASA τροποποιήθηκαν αναλόγως.

- (20) Η «French Gliding Union» ζήτησε να τροποποιηθεί η Μ.Α.901(ζ) ούτως ώστε να προβλέπεται για τα αεροσκάφη ELA1 η έκδοση του ΠΕΑ από ΦΔΔΑ βάσει σύστασης από ανεξάρτητο προσωπικό πιστοποίησης.

Ο Οργανισμός δεν υποστηρίζει την πρόταση. Σε αυτή την περίπτωση το ΠΕΑ είναι δυνατόν να εκδοθεί μόνο από την αρμόδια αρχή γιατί αυτή εγκρίνει το προσωπικό πιστοποίησης που εκδίδει τη σύσταση.

- (21) Ένας ιδιώτης επέμεινε στην ανάγκη να ληφθούν ενέργειες στο μέλλον ώστε να επιτρέπεται η εκτέλεση επιθεωρήσεων αξιοπλοΐας και η έκδοση ΠΕΑ για αεροσκάφη ELA από ειδικευμένους φορείς ή φορείς αξιολόγησης.

Ο Οργανισμός εξήγησε ήδη στο CRD2007-08 ότι ο υφιστάμενος ορισμός των ειδικευμένων φορέων που περιλαμβάνεται στο βασικό κανονισμό δεν προβλέπει αυτή τη δυνατότητα. Επιπλέον, ο βασικός κανονισμός δεν περιέχει την έννοια των φορέων αξιολόγησης.

- (22) Η AustroControl και η CAA-Ηνωμένο Βασίλειο εξέφρασαν τη διαφωνία τους με την υποχρέωση της αρμόδιας αρχής να εκτελεί επιθεωρήσεις αξιοπλοΐας και να εκδίδει το ΠΕΑ εάν το επιλέξει ο ιδιοκτήτης, όπως περιγράφεται στην Μ.Α.901(η)2. Και οι δύο φορείς προτείνουν να εναπόκειται στην αρμόδια αρχή η απόφαση σχετικά με την εκτέλεση ή όχι της επιθεώρησης αξιοπλοΐας και η AustroControl προτείνει να αρθούν όλοι οι περιορισμοί που σχετίζονται με το βάρος και τη χρήση.

Η θέση του Οργανισμού είναι ότι η λήψη της απόφασης από την αρμόδια αρχή θα είχε ως αποτέλεσμα να υπάρχει άδικη μεταχείριση στις διαφορετικές χώρες και θα είχε αντίκτυπο στον ανταγωνισμό.

- (23) Η AustroControl πρότεινε να προστεθεί μία νέα παράγραφος στο Μ.Α.901 ούτως ώστε να επιτρέπεται στην αρμόδια αρχή να εκδίδει το ΠΕΑ βάσει ενός Εντύπου 52 για νέα αεροσκάφη που κατασκευάζονται στην ΕΕ, χωρίς να απαιτείται επιθεώρηση αξιοπλοΐας.

Η πρόταση έγινε αποδεκτή και προστέθηκε μία νέα παράγραφος, Μ.Α.901(ια).

- (24) Η ENAC-Ιταλία παρατήρησε ότι το Μ.Α.903 και το Μ.Α.904 αναφέρουν τη μεταβίβαση της νηολόγησης των αεροσκαφών εντός της ΕΕ και την επιθεώρηση της αξιοπλοΐας για αεροσκάφη που εισάγονται στην ΕΕ. Ισχυρίστηκε ότι δεδομένου ότι η Νορβηγία, η Ελβετία, το Λιχτενστάιν και η Ισλανδία δεν είναι χώρες της ΕΕ, αυτό σημαίνει ότι η διαχείριση των αεροσκαφών αυτών των χωρών πρέπει να γίνεται σύμφωνα με το Μ.Α.904. Ως εκ τούτου, πρότεινε να αντικατασταθεί ο όρος «ΕΕ» με τον όρο «κράτη μέλη του EASA»

Ο Οργανισμός επισημαίνει ότι ο βασικός κανονισμός αναφέρεται σε «κράτη μέλη» με την έννοια των «κρατών μελών της ΕΕ». Οι υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες θεωρούνται «τρίτες χώρες».

Εν τούτοις, οι τέσσερις χώρες που αναφέρονται ανωτέρω καλύπτονται από τις αντίστοιχες διεθνείς συμφωνίες:

- ο Τη Συμφωνία ΕΟΧ (Ευρωπαϊκός Οικονομικός Χώρος) στην περίπτωση της Νορβηγίας, του Λιχτενστάιν και της Ισλανδίας.
- ο Τη συμφωνία μεταξύ ΕΕ και Ελβετίας.

Με τις ανωτέρω συμφωνίες ορίζονται οι διατάξεις των κανονισμών της ΕΕ που ισχύουν για κάθε χώρα, συνεπώς το τελικό συμπέρασμα είναι ότι οι εν λόγω τέσσερις χώρες χρησιμοποιούν τις ίδιες διαδικασίες μεταβίβασης με τα κράτη μέλη της ΕΕ.

Κατά συνέπεια, ο Οργανισμός δεν αποδέχεται την πρόταση.

- (25) Ένας ιδιώτης ζήτησε να έχουν όλοι οι χειριστές-ιδιοκτήτες το δικαίωμα να εκτελούν τις ίδιες εργασίες, ανεξάρτητα από την κατηγορία του αεροσκάφους (ανεμόπλانا, αεροπλάνα με κινητήρα...). Η αιτιολόγηση είναι ότι καμία ομάδα χειριστών δεν υπερέχει ή μειονεκτεί σε πείρα.

Η θέση του Οργανισμού είναι ότι οι εργασίες που επιτρέπεται να εκτελούνται από χειριστές-ιδιοκτήτες διαφέρουν για κάθε κατηγορία αεροσκάφους λόγω των διαφορών στα συστήματα και την πολυπλοκότητά τους. Η διαφοροποίηση δεν σχετίζεται με την πείρα του χειριστή.

- (26) Η DGAC-Γαλλία παρατήρησε ότι σύμφωνα με τη δική τους ερμηνεία του ισχύοντος κανόνα, σε ορισμένες περιπτώσεις οι φορείς του Μέρους-145 με ικανότητα Α στη Γαλλία είχαν τη δυνατότητα να εκτελούν απλή συντήρηση παρελκομένων «πάνω στην πτέρυγα» χρησιμοποιώντας δεδομένα συντήρησης παρελκομένων.

Παρατήρησε επίσης ότι στη Γαλλία αποτελεί συνήθη πρακτική η εκτέλεση ορισμένων μη σύνθετων εργασιών συντήρησης σε εμβολοφόρους κινητήρες σύμφωνα με τα δεδομένα συντήρησης κινητήρων.

Και στις δύο περιπτώσεις η διάθεση σε υπηρεσία διενεργείται σε επίπεδο αεροσκάφους.

Δεδομένου ότι το κείμενο που προτείνεται από την παρούσα γνώμη για τις Μ.Α.502(β) και (γ) απαιτεί όλες οι εργασίες συντήρησης που εκτελούνται σύμφωνα με δεδομένα συντήρησης παρελκομένων να πραγματοποιούνται από φορείς με ικανότητα Β/Γ, η DGAC-Γαλλία διαπίστωσε ότι οι εν λόγω πρακτικές δεν μπορούν να συνεχιστούν και προβλέπει σημαντικό αντίκτυπο για τους φορείς συντήρησης, το ανεξάρτητο προσωπικό πιστοποίησης και τους ιδιοκτήτες/φορείς εκμετάλλευσης.

Εν τούτοις, θεωρεί ότι για την απλή συντήρηση παρελκομένων που δεν απαιτεί εξειδικευμένη εμπειρία, η υιοθέτηση της εν λόγω πρακτικής δεν συνεπάγεται αντίκτυπο για την ασφάλεια.

Την ανωτέρω θέση συμμερίστηκε και η «Alitalia Servizi», ένας ιταλικός φορέας ικανότητας Α σύμφωνα με το Μέρος-145, ο οποίος επί του παρόντος εκτελεί ορισμένες εργασίες σύμφωνα με δεδομένα συντήρησης παρελκομένων κατά τη διάρκεια της συντήρησης γραμμής αεροσκαφών, για παράδειγμα αντικατάσταση των βραχιόνων των καθισμάτων και των θυρών της κουζίνας του αεροσκάφους.

Ο Οργανισμός αναγνωρίζει ότι η τρέχουσα πρόταση ενδέχεται να αποτελεί αδικαιολόγητη επιβάρυνση στην περίπτωση της εκτέλεσης απλής συντήρησης παρελκομένων κατά τη διάρκεια της συντήρησης του αεροσκάφους (έλεγχος του βάρους των πυροσβεστήρων,

απλές επισκευές των καθισμάτων και των κουζινών κλπ). Εν τούτοις, ο Οργανισμός δεν προτίθεται να επιτρέψει οποιονδήποτε τύπο συντήρησης παρελκομένων «πάνω στην πτέρυγα» (ή που έχουν «αφαιρεθεί προσωρινά») από φορέα που δεν διαθέτει την κατάλληλη ικανότητα Β/Γ (επιθεώρηση και επισκευή δομοστοιχείων κινητήρα,...).

Κατά συνέπεια, σύμφωνα με την πρόταση που υπέβαλε η DGAC-Γαλλία, ο Οργανισμός τροποποίησε τις παραγράφους Μ.Α.502(β) και (γ) ούτως ώστε η αρμόδια αρχή να δύναται να συνάπτει ειδική συμφωνία όταν αυτός ο τύπος συντήρησης μπορεί να εκτελεστεί χωρίς ικανότητα Β/Γ.

Επιπλέον, ο Οργανισμός θα προσθέσει υλικό αποδεκτών μέσω συμμόρφωσης προκειμένου να αποσαφηνιστεί ποιες εργασίες συντήρησης είναι δυνατόν να εγκριθούν και ποιες διαδικασίες ελέγχου πρέπει να ισχύουν. Ένας από τους κύριους στόχους του εν λόγω μέτρου είναι να εξασφαλιστεί ότι το προσωπικό διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα για τις εργασίες. Σε πολλές περιπτώσεις, όταν πρόκειται για σύνθετα παρελκόμενα, απαιτούνται ειδικά προσόντα και η κατοχή άδειας Β1 ή Β2 δεν επαρκεί.

(27) Επιπλέον, ο Οργανισμός εισήγαγε συντακτικές και ελάσσονες αλλαγές στις ακόλουθες παραγράφους:

- ο Στην Μ.Α.201(ε) η αρχή της παραγράφου αντικαταστάθηκε με το αρχικό κείμενο, με αποτέλεσμα την εξής διατύπωση (κατόπιν πρότασης της DGAC-Γαλλία):

«Προκειμένου να εκπληρωθούν τα καθήκοντα που αναφέρονται στο στοιχείο α), ο ιδιοκτήτης αεροσκάφους σύμφωνα με το προσάρτημα 1 μπορεί να αναθέσει...»

Στόχος της εν λόγω αλλαγής είναι η αποφυγή τυχόν παρερμηνείας της πρόθεσης του κανονισμού.

Σύμφωνα με όσα ορίζονται στην Μ.Α.201(α), ο ιδιοκτήτης είναι υπεύθυνος για την διαρκή αξιοπλοΐα του αεροσκάφους, χωρίς να διευκρινίζεται εάν ο ιδιοκτήτης εκτελεί ο ίδιος τις εργασίες ή εάν τις υπαναθέτει σε άλλο πρόσωπο υπό την ευθύνη του.

Η Μ.Α.201(ε) παρέχει στον ιδιοκτήτη την δυνατότητα να συνάψει σύμβαση με ΦΔΔΑ και να μεταφέρει την ευθύνη της εκτέλεσης των εργασιών διαρκούς αξιοπλοΐας στον ΦΔΔΑ.

- ο Στην Μ.Α.201(ε) προστέθηκαν οι λέξεις «εάν ο φορέας διαθέτει τις κατάλληλες εγκεκριμένες διαδικασίες». (Κατόπιν πρότασης της CAA-Ηνωμένο Βασίλειο)
 - ο Στην Μ.Α.302(δ)2 οι λέξεις «αφού εγκριθούν από την αρμόδια αρχή» αντικαταστάθηκαν από τις λέξεις «αφού εγκριθούν σύμφωνα με τις παραγράφους Μ.Α.302(β) ή Μ.Α.302(γ)». (Κατόπιν πρότασης της CAA-Κάτω Χώρες)
 - ο Στην Μ.Α.302(θ), η οποία μεταφέρθηκε στο άρθρο 3, παράγραφος 6 του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003, αφαιρέθηκε η απαίτηση συμπλήρωσης των εθνικών προγραμμάτων συντήρησης με διαδικασίες που διασφαλίζουν τη συμμόρφωση με τις παραγράφους Μ.Α.302(ζ) and (η). (Κατόπιν πρότασης της CAA-Κάτω Χώρες)
- Ο Οργανισμός επισημαίνει ότι το Προσάρτημα Ι των αποδεκτών μέσω συμμόρφωσης Μ.Α.302 και Μ.Β.301(β) δεν ορίζει ότι το πρόγραμμα συντήρησης πρέπει να περιλαμβάνει τις εν λόγω διαδικασίες.
- ο Η Μ.Α.502(δ) αναδιατυπώθηκε για να διευκολυνθεί η κατανόησή της. (Κατόπιν πρότασης της AustroControl και της CAA-Ηνωμένο Βασίλειο)

- ο Στην Μ.Α.711(α)3 η διατύπωση «που έχει αναλάβει» αντικαταστάθηκε από τη διατύπωση «που έχει αναλάβει υπεργολαβικά». (Κατόπιν πρότασης της CAA-Ηνωμένο Βασίλειο)
 - ο Στην Μ.Α.711(β)1 προστέθηκαν οι λέξεις «και στη συνέχεια να το παρατείνει σύμφωνα με τις προϋποθέσεις της Μ.Α.901(γ)2 ή της Μ.Α.901(ε)2». (Κατόπιν πρότασης της ENAC-Ιταλία)
 - ο Στην Μ.Α.714(β) προστέθηκαν οι λέξεις «ή, κατά περίπτωση, παρέτεινε». (Κατόπιν πρότασης της ENAC-Ιταλία)
 - ο Στο Μέρος-Μ, Προσάρτημα Ι, παράγραφος 5.1, προστέθηκε ένα νέο στοιχείο 8 για να συμπεριλάβει την υποχρέωση του ΦΔΔΑ να αποστείλει εντός 10 ημερών στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους νηολόγησης ένα αντίγραφο οποιουδήποτε ΠΕΑ που εκδόθηκε ή παρατάθηκε. (Κατόπιν πρότασης της ENAC-Ιταλία)
 - ο Στο Μέρος-Μ, Προσάρτημα VI, όρος 6 η λέξη «αναθέτει» αντικαταστάθηκε από τη λέξη «υπαναθέτει». (Κατόπιν πρότασης της CAA-Ηνωμένο Βασίλειο)
- (28) Οι ακόλουθες προτάσεις δεν ενσωματώθηκαν στην παρούσα Γνώμη διότι ο Οργανισμός θεωρεί ότι το κείμενο είναι ήδη επαρκώς σαφές.
- ο Η AustroControl πρότεινε να συμπεριληφθούν τα ανεμόπλانا και τα ανεμόπλانا με κινητήρα στην Μ.Α.901(ε).
Ο Οργανισμός επισημαίνει ότι η Μ.Α.901(ε) αναφέρει ήδη «αεροσκάφη μέγιστης μάζας κατά την απογείωση (MTOM) 2730 Kg και κάτω». Στον όρο «αεροσκάφη» περιλαμβάνονται τα ανεμόπλانا και τα ανεμόπλانا με κινητήρα.
 - ο Η CAA-Ηνωμένο Βασίλειο πρότεινε να διαγραφεί ο όρος 7 από το Προσάρτημα VI του Μέρους-Μ, προβάλλοντας το επιχείρημα ότι η αναστολή του ΠΕΑ ενδέχεται να μην επηρεάζει τις ενέργειες του οργανισμού βάσει του Μέρους-Μ, Τμήμα Ζ.
Ο Οργανισμός επισημαίνει ότι ο όρος 7 ήδη αναφέρει:
«...εκτός και εάν δηλώνεται διαφορετικώς με ρητό τρόπο από την αρμόδια αρχή»
Αυτό σημαίνει ότι η αρμόδια αρχή έχει ήδη τη δυνατότητα να διατηρήσει την έγκριση του ΦΔΔΑ.
 - ο Η CAA-Ηνωμένο Βασίλειο πρότεινε να τροποποιηθεί το Προσάρτημα VI του Μέρους-Μ ούτως ώστε να έχει την εξής διατύπωση:
«Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής όπως τροποποιήθηκε και με την προϋπόθεση εκπλήρωσης των όρων που αναφέρονται παρακάτω, το κράτος μέλος πιστοποιεί με το παρόν τον»
Ο Οργανισμός επισημαίνει ότι το τρέχον κείμενο είναι ορθό γιατί αναφέρεται στον «κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής για όσο χρόνο ισχύει...». Αυτό σημαίνει τον κανονισμό που ισχύει κατά την έκδοση της έγκρισης από την αρμόδια αρχή.
- (29) Οι ακόλουθες προτάσεις δεν ενσωματώθηκαν στην παρούσα γνώμη είτε γιατί δεν εμπίπτουν στους όρους αναφοράς του καθήκοντος είτε γιατί ενδέχεται να εγείρουν σημαντικές παρατηρήσεις και συζητήσεις. Κατά συνέπεια, πρέπει να διεξαχθούν επίσημες συζητήσεις και διαβουλεύσεις επ' αυτών και πρέπει να καλυφθούν από ξεχωριστό καθήκον της διαδικασίας θέσπισης κανόνων. Ο Οργανισμός θα ενσωματώσει τις εν λόγω προτάσεις στην «Κανονιστική Απογραφή».

- ο Η CAA-Ηνωμένο Βασίλειο πρότεινε να συμπεριληφθεί ορισμός του «Προγράμματος Συντήρησης» και του «Χρονοδιαγράμματος συντήρησης»:
- ο Η CAA-Ηνωμένο Βασίλειο πρότεινε να απαιτείται επίσημο Σύστημα Ποιότητας για τους μεγάλους φορείς όπως ορίζονται στο Μ.Α. Τμήμα ΣΤ, με την αιτιολόγηση ότι απαιτείται ήδη για τους μεγάλους φορείς του Μ.Α. Τμήμα Ζ που διαχειρίζονται αεροσκάφη που δεν συμμετέχουν σε εμπορικές αεροπορικές μεταφορές.
- ο Η ENAC-Ιταλία πρότεινε τα πρόσωπα που είναι υπεύθυνα για το σύστημα ποιότητας ή τις οργανωτικές επιθεωρήσεις, κατά περίπτωση, των φορέων του Μ.Α.Τμήμα ΣΤ και Τμήμα Ζ να εγκρίνονται από την αρμόδια αρχή με τη χρήση του Εντύπου 4.

Ο Οργανισμός επισημαίνει ότι επί του παρόντος η έγκριση αυτή δεν απαιτείται ούτε για τους φορείς του Μέρους-145.

- ο Η CAA-Ηνωμένο Βασίλειο πρότεινε το διαχωριστικό σημείο για τη σχετική πείρα που αναφέρεται στις παραγράφους Μ.Α.707(α) και Μ.Β.902(β) να εξαρτάται από τη μέγιστη μάζα κατά την απογείωση και όχι από τη χρήση. Επομένως, πρότεινε το διαχωριστικό σημείο να οριστεί στα 2730 kg μέγιστης μάζας κατά την απογείωση ανεξάρτητα από το αν το αεροσκάφος χρησιμοποιείται σε εμπορικές αεροπορικές μεταφορές ή όχι. Η αιτιολόγηση ήταν ότι για τα μη μεγάλα αεροσκάφη ανεξάρτητα από τη χρήση τους, είναι πολύ δύσκολη η εύρεση τυποποιημένων μαθημάτων κατάρτισης.

Παρότι αυτή η πρόταση δεν ενσωματώθηκε, η ENAC-Ιταλία πρότεινε να τροποποιηθούν τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης Μ.Α.606(γ), Μ.Α.706, παράγραφος 4.7, Μ.Α.707(α)(1) και Μ.Α.707(α)(2) ούτως ώστε να διευκρινιστεί περαιτέρω ο τρόπος και ο τόπος όπου είναι δυνατόν να εκτελεστούν τυποποιημένα μαθήματα κατάρτισης και ο χρόνος κατά τον οποίο είναι δυνατόν να αντικατασταθεί η εν λόγω κατάρτιση με αξιολόγηση από την αρμόδια αρχή για αερόστατα και αεροσκάφη με μέγιστη μάζα κατά την απογείωση κάτω των 2730 kg, τα οποία χρησιμοποιούνται σε εμπορικές αεροπορικές μεταφορές.

Η παρούσα πρόταση από την ENAC θα υποβληθεί σε ανάλυση και εάν είναι απαραίτητο θα τροποποιηθούν τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης πριν από την έκδοση της απόφασης.

- ο Η CAA-Ηνωμένο Βασίλειο και η ENAC-Ιταλία πρότειναν να επιτρέπεται η αναβολή της παράτασης του ΠΕΑ χωρίς απώλεια της συνέχειας του προγραμματισμού της επιθεώρησης αξιοπλοΐας. Στόχος ήταν η μεγαλύτερη ευελιξία στον ιδιοκτήτη, ώστε να δύναται να τοποθετήσει το ΠΕΑ στο αεροσκάφος όταν αυτό βρίσκεται στη βάση του.

Ωστόσο η CAA-Ηνωμένο Βασίλειο πρότεινε η αναβολή να διαρκεί 30 ημέρες ενώ η ENAC 5 ημέρες.

Αντιδράσεις στο υλικό αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης:

Οι ακόλουθες προτάσεις σχετικά με αλλαγές ή προσθήκες στο υλικό αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης θα εξετασθούν από τον Οργανισμό και το κείμενο θα τροποποιηθεί αναλόγως πριν από την έκδοση της απόφασης. Η εν λόγω απόφαση θα εκδοθεί μετά την έγκριση της παρούσας γνώμης από την Επιτροπή:

- (1) Η CAA-Κάτω Χώρες πρότεινε να διαγραφεί ο περιορισμός του βάρους από το αποδεκτό μέσο συμμόρφωσης Μ.Α.401(γ)4.

Ο Οργανισμός αποδέχθηκε την πρόταση.

- (2) Η CAA-Ηνωμένο Βασίλειο, η "Broadland Balloon Flights", η "British Balloon and Airship Club", η "GEFA-FLUG" και ορισμένοι ιδιώτες δήλωσαν ότι δίνεται η εντύπωση ότι το αποδεκτό μέσο συμμόρφωσης M.A.605(a) απαιτεί να διατίθεται υπόστεγο για την επιθεώρηση αερόστατων και ανεμόπλανων.

Κατά την έκδοση της τελικής απόφασης (αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης/υλικό καθοδήγησης) το κείμενο θα τροποποιηθεί ως εξής:

«Για τα αερόστατα και τα ανεμόπλانا ενδέχεται να μην απαιτείται υπόστεγο σε περιπτώσεις όπου η συντήρηση του εξοπλισμού του περιβλήματος και του κάτω μέρους μπορεί να πραγματοποιηθεί καλύτερα σε εξωτερικό χώρο, εφόσον είναι δυνατόν να εκτελεστούν όλες οι απαραίτητες εργασίες συντήρησης σύμφωνα με το M.A.402. Για σύνθετες επισκευές ή συντήρηση παρελκομένων που απαιτούν και Έντυπο 1 του EASA, πρέπει να παρασχεθούν εγκεκριμένα εργαστήρια. Οι εγκαταστάσεις και οι περιβαλλοντικές συνθήκες που απαιτούνται για τη διεξαγωγή των επιθεωρήσεων και τη συντήρηση πρέπει να ορίζονται στο εγχειρίδιο λειτουργίας του φορέα συντήρησης».

- (3) Η ENAC-Ιταλία πρότεινε να τροποποιηθούν τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης M.A.606(γ), M.A.706, παράγραφος 4.7, M.A.707(a)(1) και M.A.707(a)(2) ούτως ώστε να διευκρινιστεί περαιτέρω ο τρόπος και ο τόπος όπου είναι δυνατόν να λάβουν χώρα τυποποιημένα μαθήματα κατάρτισης και ο χρόνος κατά τον οποίο η εν λόγω κατάρτιση μπορεί να αντικατασταθεί από αξιολόγηση από την αρμόδια αρχή για αερόστατα και αεροσκάφη με μέγιστη μάζα κατά την απογείωση κάτω των 2730 kg, τα οποία χρησιμοποιούνται σε εμπορικές αεροπορικές μεταφορές.

Ο Οργανισμός αποδέχθηκε την πρόταση.

- (4) Η AustroControl πρότεινε να αντικατασταθούν οι αναφορές στο «Μέρος 66 Επίπεδο 1 Γενική εξοικείωση» με τη φράση «Μέρος 66 Προσάρτημα III Επίπεδο 1 Γενική εξοικείωση». Αυτό ισχύει για τις παραγράφους αποδεκτό μέσο συμμόρφωσης M.A.706, M.A.707(a)1, M.A.707(a)2, M.B.902(β)1 και M.B.902(β)2

Ο Οργανισμός αποδέχθηκε την πρόταση.

- (5) Η CAA-Ηνωμένο Βασίλειο και η «British Balloon and Airship Club» πρότειναν να προστεθεί υλικό αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης στο οποίο να διευκρινίζεται τι σημαίνει η φράση «υποβοηθείται από προσωπικό που διαθέτει τα προσόντα αυτά» στην παράγραφο M.A.710(β) και εάν ο φορέας που υπέγραψε το ΠΕΑ πρέπει να είναι παρών κατά τη διάρκεια του ελέγχου του αεροσκάφους.

Ο Οργανισμός επισημαίνει ότι η επιθεώρηση αξιοπλοΐας περιλαμβάνει έλεγχο των εγγράφων και φυσικό έλεγχο του αεροσκάφους. Σύμφωνα με την M.A.710(γ)5, κατά τη διάρκεια του φυσικού ελέγχου του αεροσκάφους πρέπει να διασφαλιστεί ότι δεν μπορούν να βρεθούν ασυμβατότητες μεταξύ του αεροσκάφους και των εγγράφων που επιθεωρούνται.

Η θέση του Οργανισμού είναι ότι αυτό μπορεί να επιτευχθεί μόνο εάν το προσωπικό επιθεώρησης αξιοπλοΐας είναι παρόν κατά τη διάρκεια του φυσικού ελέγχου. Κατά τη διάρκεια του εν λόγω ελέγχου, το προσωπικό επιθεώρησης αξιοπλοΐας δύναται να υποβοηθηθεί από προσωπικό του Μέρους-66 για να ανοίξει θυρίδες, να πραγματοποιήσει δοκιμές, κλπ.

Το αποδεκτό μέσο συμμόρφωσης M.A.710(β) θα τροποποιηθεί αναλόγως.

- (6) Η DGAC-Γαλλία πρότείνει να προστεθεί υλικό αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης για τη διευκρίνιση των ακόλουθων σημείων:
- ο Το διάστημα για το οποίο ένας τύπος αεροσκάφους δύναται να παραμείνει εντός του εγκεκριμένου αντικειμένου εργασιών εάν ο ΦΔΔΑ δεν διαθέτει σύμβαση με πελάτη για τον συγκεκριμένο τύπο.
 - ο Αν είναι δυνατόν να επιτραπεί σε έναν ΦΔΔΑ να πραγματοποιήσει επιθεωρήσεις αξιοπλοΐας σε συγκεκριμένο τύπο αεροσκάφους χωρίς να διαθέτει ή να επιδιώκει τη σύναψη σύμβασης με πελάτη για αυτόν τον τύπο.
- (7) Η ENAC-Ιταλία πρότείνει, όσον αφορά τα πρόσωπα που είναι εξουσιοδοτημένα να παρατείνουν ένα ΠΕΑ βάσει του νέου προνομίου της Μ.Α.711(α)4, να δημιουργηθεί υλικό αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης που να διευκρινίζει πώς γίνονται επίσημα αποδεκτά τα εν λόγω πρόσωπα από την αρμόδια αρχή και πώς εκδίδεται η εξουσιοδότηση από τον φορέα.
- (8) Η ENAC-Ιταλία πρότείνει να εισαχθούν περισσότερες πληροφορίες στις Μ.Α.901(γ)2 & (ε)2 & (στ) σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο ο ΦΔΔΑ μπορεί να αποδείξει ότι ένα ΠΕΑ δεν πρέπει να παραταθεί εάν ο φορέας αντιληφθεί ή έχει λόγους να πιστεύει ότι το αεροσκάφος δεν είναι πτητικά ικανό. Επιπλέον, η ENAC-Ιταλία προτείνει την εισαγωγή ενός παραδείγματος «έκθεσης συμμόρφωσης».
- (9) Η ENAC-Ιταλία πρότείνει να τροποποιηθούν η Μ.Α.903(α) και το αποδεκτό μέσο συμμόρφωσης Μ.Β.105(α) ούτως ώστε να διασφαλιστεί ότι, κατά τη μεταβίβαση της νηολόγησης αεροσκάφους εντός της ΕΕ, η αμοιβαία ανταλλαγή πληροφοριών περιλαμβάνει κοινοποίηση της έκδοσης του ΠΕΑ σύμφωνα με τους εθνικούς κανόνες.
- (10) Η AustroControl πρότείνει να συμπεριληφθούν τα ανεμόπλانا με κινητήρα στο αποδεκτό μέσο συμμόρφωσης Μ.Β.301(β), σημείο 3.
- (11) Η ENAC-Ιταλία πρότείνει να εισαχθούν περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τη συμπλήρωση του Εντύπου 14 του EASA στο Μ.Β.703.
- (12) Η AustroControl πρότείνει να ληφθεί υπόψη η NPA2007-07, η οποία επί του παρόντος τελεί υπό εξέταση, κατά τον ορισμό των ικανοτήτων ομάδων στο αποδεκτό μέσο συμμόρφωσης Μ.Β.703.
- (13) Η CAA-Κάτω Χώρες πρότείνει να αντικατασταθούν οι λέξεις «*διαδικασίες για την κλιμάκωση των θεσπισμένων περιόδων ελέγχου*» από τις λέξεις «*στοιχεία ή αναφορά προγραμμάτων κλιμάκωσης*» στην παράγραφο 1.1.7 του Προσαρτήματος I των αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης Μ.Α.302 και Μ.Β.301(β).
- (14) Η CAA-Ηνωμένο Βασίλειο πρότείνει να προστεθεί υλικό αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης για τη διευκρίνιση της σημασίας των κατωτέρω όρων στο Προσάρτημα VII «Σύνθετες εργασίες συντήρησης»:
- ο «*Εγκεκριμένος ή εξουσιοδοτημένος συγκολλητής*» στην παράγραφο 3(γ).
 - ο «*Ειδικά εργαλεία*» στην παράγραφο 5(α).
- (15) Η «Deutscher Aero Club» και δύο ιδιώτες πρότειναν τροποποιήσεις στον κατάλογο των καθηκόντων που περιέχεται στο αποδεκτό μέσο συμμόρφωσης στο Προσάρτημα VIII «Περιορισμένη συντήρηση από τον χειριστή ιδιοκτήτη».

- (16) Η CAA-Ηνωμένο Βασίλειο πρότεινε να ενσωματωθεί στα Συστήματα Ποιότητας του Μέρους-145 και του Μέρους-21 μια απαίτηση ανάλογη με αυτή που προτάθηκε στην παράγραφο (ε) του Προσαρτήματος VIII του αποδεκτού μέσου συμμόρφωσης Μ.Α.616, βάσει της οποίας ο φορέας θα πρέπει να κοινοποιεί στην αρμόδια αρχή οποιοδήποτε πόρισμα επιπέδου 1 που προκύπτει κατά την οργανωτική επιθεώρηση.
- (17) Η CAA-Ηνωμένο Βασίλειο πρότεινε να διαγραφεί η τροποποίηση του αποδεκτού μέσου συμμόρφωσης 145.A.50(a), παράγραφος 2.8(δ), το οποίο προβλέπει μια απλοποιημένη διαδικασία για την έκδοση Εντύπου 1 για παρελκόμενα που συντηρούνται στις ΗΠΑ και στον Καναδά από φορείς που δεν είναι εγκεκριμένοι σύμφωνα με το Μέρος-145. Η αιτιολόγηση που παρέσχε ήταν ότι με τον τρόπο αυτό υποβαθμίζονται οι υφιστάμενες διμερείς συμφωνίες.
- Εν τούτοις, υποστηρίζει την ανάλογη τροποποίηση που εισήχθη στο αποδεκτό μέσο συμμόρφωσης Μ.Α.613(a), παράγραφος 2.8.
- (18) Επιπλέον, ως αποτέλεσμα των παρατηρήσεων που υπέβαλαν η AustroControl και η DGAC-Γαλλία σχετικά με τις διατάξεις των παραγράφων Μ.Α.502(δ) και Μ.Α.801(γ) που αφορούν τις σύνθετες εργασίες συντήρησης σε αεροσκάφη ELA1, ο Οργανισμός θα εισαγάγει υλικό αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης για να αποσαφηνιστεί το γεγονός ότι η συμφωνία μεταξύ ιδιοκτήτη και αρμόδιας αρχής είναι δυνατόν να περιλαμβάνει την εκτέλεση μιας σειράς σύνθετων εργασιών για μεγάλο χρονικό διάστημα, εφόσον η εν λόγω συμφωνία περιγράφει τα δεδομένα, τα εργαλεία, τον εξοπλισμό, τα υλικά και τις εγκαταστάσεις που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν, και η αρμόδια αρχή εκτελεί τυχαίους ελέγχους για να επαληθεύσει τη συμμόρφωση.
- (19) Επίσης, με αφορμή τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν η DGAC-Γαλλία και η Alitalia Servizi σχετικά με την εκτέλεση εργασιών συντήρησης παρελκομένων «πάνω στην πτέρυγα» (Μ.Α.502(β) και (γ)), ο Οργανισμός θα προσθέσει υλικό αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης προκειμένου να αποσαφηνιστεί ποιες εργασίες συντήρησης είναι δυνατόν να εγκριθούν και ποιες διαδικασίες ελέγχου πρέπει να ισχύουν.