



ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ αριθ. 06/2010

ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

της 29^{ης} Νοεμβρίου 2010

**για τη σκοπιμότητα τροποποίησης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της
Ευρωπαϊκής Επιτροπής
για τη διαρκή αξιοπλοΐα αεροσκαφών και αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και
εξοπλισμού και για την έγκριση φορέων και προσωπικού που εμπλέκονται στις εν
λόγω εργασίες**

«Μέρος 145 - Απλή και πολλαπλή διάθεση σε υπηρεσία»

I. Γενικά

1. Σκοπός της παρούσας γνώμης είναι να διευκρινίσει τη θέση του Οργανισμού σχετικά με τη σκοπιμότητα τροποποίησης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003¹ της Επιτροπής αναφορικά με το θέμα του «Μέρους 145 - Απλή και πολλαπλή διάθεση σε υπηρεσία». Κατωτέρω περιγράφονται οι λόγοι για τη συγκεκριμένη κανονιστική δραστηριότητα.
2. Η γνώμη εκδόθηκε με βάση τη διαδικασία που καθορίστηκε από το διοικητικό συμβούλιο ² του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (Οργανισμός), όπως προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 19 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008³ (βασικός κανονισμός).
3. Σύμφωνα με την παράγραφο 145.A.50 στοιχείο α του παραρτήματος II του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής: «Το πιστοποιητικό διάθεσης σε υπηρεσία εκδίδεται για λογαριασμό του φορέα από κατάλληλα εξουσιοδοτημένο προσωπικό πιστοποίησης, όταν αυτό έχει διαπιστώσει ότι όλη η συντήρηση για την οποία εδόθη εντολή έχει εκτελεστεί ορθά από τον φορέα σύμφωνα με τις διαδικασίες που καθορίζονται στην παράγραφο 145.A.70, λαμβάνοντας υπόψη τη διαθεσιμότητα και τη χρήση των δεδομένων συντήρησης που καθορίζονται στην παράγραφο 145.A.45, και ότι δεν παρουσιάστηκαν περιπτώσεις μη συμμόρφωσης που είναι γνωστό ότι θέτουν σε σοβαρό κίνδυνο την ασφάλεια των πτήσεων.»

Επιπλέον, σύμφωνα με την παράγραφο 145.A.50 στοιχείο β: «Το πιστοποιητικό διάθεσης σε υπηρεσία εκδίδεται πριν από την πτήση με την περάτωση οποιουδήποτε πακέτου συντήρησης.»

Από τη διατύπωση της παραγράφου 145.A.50 στοιχείο β είναι πιθανές οι εξής δύο ερμηνείες:

- **Ερμηνεία 1:** Πρέπει να υπάρχει ένα πιστοποιητικό διάθεσης σε υπηρεσία που καλύπτει ολόκληρη τη συντήρηση που εκτελείται πριν από την πτήση [εφόσον σύμφωνα με την παράγραφο 145.A.50 στοιχείο β «**Το** πιστοποιητικό διάθεσης σε υπηρεσία...»].
- **Ερμηνεία 2:** Η συντήρηση που εκτελείται πριν από την πτήση μπορεί να χωριστεί σε οποιοδήποτε αριθμό πακέτων συντήρησης [καθώς σύμφωνα με την παράγραφο 145.A.50 στοιχείο β «... με την περάτωση **οποιοδήποτε** πακέτου συντήρησης»] και για κάθε ένα από αυτά τα πακέτα συντήρησης εκδίδεται ένα πιστοποιητικό διάθεσης σε υπηρεσία.

¹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής της 20ής Νοεμβρίου 2003 για τη διαρκή αξιοποίηση 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 της 28.11.2003, σ. 1). Ο εν λόγω κανονισμός τροποποιήθηκε τελευταία από τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 962/2010 της Επιτροπής της 26^{ης} Οκτωβρίου 2010 (ΕΕ L 281 της 27.10.2010, σ. 78).

² Απόφαση του διοικητικού συμβουλίου σχετικά με την εφαρμοστέα από τον Οργανισμό διαδικασία για την έκδοση γνωμοδοτήσεων, πιστοποιήσεων, προδιαγραφών και υλικού καθοδήγησης (διαδικασία θέσπισης κανόνων). EASA MB 08-2007 της 11.06.2007 («Κανονιστική διαδικασία»).

³ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Φεβρουαρίου 2008 για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας, καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ (ΕΕ L 79 της 19.03.2008, σ. 1). Ο εν λόγω κανονισμός τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1108/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21^{ης} Οκτωβρίου 2009 (ΕΕ L 309 της 24.11.2009, σ. 51).

4. Αυτή η ασάφεια του κανονισμού οδήγησε σε διαφορετικές στην Ευρώπη μεθόδους διάθεσης ενός αεροσκάφους σε υπηρεσία, συμπεριλαμβανομένων μονής διάθεσης σε υπηρεσία, πολλαπλών διαθέσεων σε υπηρεσία και παραλλαγών/συνδυασμών και των δύο, καθεμιά από τις οποίες έχει τα δικά της πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα, τα οποία θα μπορούσαν να συνοψιστούν ως ακολούθως:
- **Απλή διάθεση σε υπηρεσία:** Το πιστοποιητικό διάθεσης του αεροσκάφους σε υπηρεσία εκδίδεται από ένα πρόσωπο κατόπιν μιας ή πολλαπλών ενεργειών συντήρησης, που εγκρίνονται δεόντως από εξουσιοδοτημένο προσωπικό.
 - ο Πλεονεκτήματα:
 - Ο πιλότος λαμβάνει απλή διάθεση σε υπηρεσία, η οποία τον ενημερώνει ότι έχει περατωθεί όλη η συντήρηση για την οποία έδωσε εντολή ο αερομεταφορέας.
 - Αν έχει εκτελεστεί ορθά, πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλες οι ενέργειες συντήρησης συντονίστηκαν ορθά.
 - ο Μειονεκτήματα:
 - Συνεπάγεται ότι το αντικείμενο δραστηριοτήτων/εξουσιοδότηση του προσώπου που υπογράφει την απλή διάθεση σε υπηρεσία (και του φορέα του) πρέπει να περιλαμβάνει όλες τις εργασίες που καλύπτονται από τη διάθεση σε υπηρεσία.
 - Το συγκεκριμένο πρόσωπο αναλαμβάνει όλη την ευθύνη για όλες τις ενέργειες συντήρησης.
 - Είναι πολύ δύσκολη η υλοποίησή της όταν σε ένα συμβάν συντήρησης ενέχονται πολλοί φορείς συντήρησης.
 - **Πολλαπλή διάθεση σε υπηρεσία:** Εκδίδονται πολλά πιστοποιητικά διάθεσης σε υπηρεσία και καθένα από αυτά καλύπτει συγκεκριμένες εργασίες συντήρησης.
 - ο Πλεονεκτήματα:
 - Κάθε φορέας και κάθε προσωπικό πιστοποίησης μπορεί να αναλάβει ευθύνη μόνο για τις εργασίες συντήρησης που εκτέλεσε και πιστοποίησε.
 - ο Μειονεκτήματα:
 - Ο πιλότος λαμβάνει πολλά πιστοποιητικά διάθεσης σε υπηρεσία, καθιστώντας δυσχερέστερη την επαλήθευση της περάτωσης της συντήρησης για την οποία έδωσε εντολή ο αερομεταφορέας.
 - Δεν καλύπτουν σαφώς τις δραστηριότητες συντονισμού που απαιτούνται μεταξύ των διαφόρων ομάδων προσωπικού πιστοποίησης ή των διαφόρων φορέων.
5. Προκειμένου να αντιμετωπίσει αυτά τα ζητήματα, ο Οργανισμός δημιούργησε μια κανονιστική εργασία (145.012) και συγκροτήθηκε συντακτική ομάδα αποτελούμενη από εκπροσώπους αρχών, ενώσεις προσωπικού συντήρησης αεροσκαφών, εκπροσώπους του κλάδου και εμπειρογνώμονες του EASA.
6. Η περιγραφή της εργασίας της ομάδας συμπεριλήφθηκε στους αντίστοιχους όρους αναφοράς, οι οποίοι δημοσιεύτηκαν στον δικτυακό τόπο του Οργανισμού στη διεύθυνση:

<http://easa.europa.eu/rulemaking/terms-of-reference-and-group-composition.php>.

Σύμφωνα με το ανωτέρω έγγραφο:

«Στην Ευρώπη συνυπάρχουν δύο συστήματα διάθεσης σε υπηρεσία: απλή διάθεση σε υπηρεσία και πολλαπλές διαθέσεις σε υπηρεσία. Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε παρανοήσεις και πιθανώς σε ζητήματα ασφάλειας. Συνεπώς, ζητήθηκε από τον κλάδο και τις εθνικές αρχές αεροπορίας η διευκρίνιση αυτού του ζητήματος ώστε, ει δυνατόν, να υπάρξει ένα μόνο σύστημα.»

7. Ωστόσο, το έργο που πραγματοποιήθηκε κατά τη διάρκεια της εργασίας 145.012 οδήγησε στο συμπέρασμα ότι δεν είναι εύλογο να διατηρηθεί μόνο ένα από αυτά τα συστήματα, καθώς καθένα από αυτά έχει τα δικά του πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα. Είναι καλύτερη η δημιουργία ενός συστήματος που συνδυάζει τα οφέλη και των δύο συστημάτων, παρέχοντας παράλληλα ευελιξία τόσο στον αερομεταφορέα όσο και στους φορείς συντήρησης. Το σύστημα αυτό πρέπει να εξασφαλίζει και να κοινοποιεί σαφώς στον αερομεταφορέα την περάτωση και τον ορθό συντονισμό όλων των εργασιών, πρέπει να παρέχει σαφή ανάθεση καθηκόντων και παράλληλα να επιτρέπει τυπικές πρακτικές όπως η διάθεση σε υπηρεσία εργασιών συντήρησης όταν εντοπίζονται ελαττώματα (δηλ. όλες οι επιθεωρήσεις ΜΚΔ) ή όταν το αεροσκάφος αφήνεται σε μη εγκεκριμένη διαμόρφωση (δηλ. αφαίρεση ενός κινητήρα για προφύλαξη).

Όλα αυτά, συμπληρωμένα με επαρκή αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης/υλικό καθοδήγησης, πρέπει να εξασφαλίσουν υψηλότερο βαθμό εναρμόνισης κατά την υλοποίηση και βελτιωμένη ασφάλεια.

II. Διαβούλευση

8. Βάσει των παρατηρήσεων της συντακτικής ομάδας, ο Οργανισμός εξέδωσε την 28^η Ιουνίου 2007 την ΕΠΤ 2007-09 και τη δημοσίευσε στον δικτυακό τόπο του στη διεύθυνση: http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.
9. Μέχρι την καταληκτική ημερομηνία της 28^{ης} Οκτωβρίου 2007 (κατόπιν της παράτασης ενός μηνός της αρχικής τριμήνιας περιόδου διαβούλευσης), ο Οργανισμός είχε λάβει 242 παρατηρήσεις από εθνικές αρχές αεροπορίας, επαγγελματικούς φορείς και ιδιωτικές εταιρείες.
10. Οι παρατηρήσεις που ελήφθησαν μέσω της εξωτερικής διαβούλευσης για την ΕΠΤ έδειξαν έντονη ανησυχία εκ μέρους των εθνικών αρχών και των ενδιαφερομένων για την περιπλοκότητα και τις επιπτώσεις της πρότασης που περιελάμβανε η ΕΠΤ.
11. Για την αντιμετώπιση αυτών των ανησυχιών, συγκροτήθηκε ομάδα αναθεώρησης απαρτιζόμενη από μέλη της υπεύθυνης για τη σύνταξη της ΕΠΤ ομάδας εργασίας, καθώς και έναν εμπειρογνώμονα από το Τμήμα Τυποποίησης (EASA) και έναν εμπειρογνώμονα από τον κλάδο ως εκπρόσωπο των Ευρωπαϊκών Περιφερειακών Αερογραμμών (ERA). Στόχος είναι η κατάρτιση του αντίστοιχου ΕΑΠ (Έγγραφο Απάντησης στις Παρατηρήσεις).
12. Έπειτα από την εξέταση των παρατηρήσεων, η ομάδα αναθεώρησης αποφάσισε να απλουστεύσει σημαντικά την πρόταση διατηρώντας τους στόχους της εργασίας. Οι αλλαγές μπορούν να συνοψιστούν ως ακολούθως:

- a. Η προτεινόμενη στην ΕΠΤ έννοια, η οποία βασιζόταν στην έκδοση τριών διαφορετικών πιστοποιητικών [πιστοποιητικό διάθεσης σε υπηρεσία συντήρησης (ΠΔΥΣ), πιστοποιητικό διάθεσης σε υπηρεσία συντήρησης βάσης (ΠΔΥΣΒ) και πιστοποιητικό διάθεσης σε υπηρεσία (ΠΔΥ)], αντικαταστάθηκε από μια πολύ απλουστευμένη έννοια βασιζόμενη στην έκδοση ενός ή πολλών πιστοποιητικών διάθεσης σε υπηρεσία και ενός τελικού πιστοποιητικού διάθεσης σε υπηρεσία. Συγκεκριμένα:

1. Πιστοποιητικά διάθεσης σε υπηρεσία (ΠΔΥ):

- Εκδίδονταν από κάθε φορέα του Μέρους 145 που εμπλεκόταν σε συμβάν συντήρησης.
- Σκοπός τους ήταν η πιστοποίηση της συντήρησης που είχε εκτελέσει ο εν λόγω φορέας και, συνεπώς, έπρεπε να εκδοθούν από προσωπικό πιστοποίησης που κατείχε κατάλληλες κατηγορίες πτυχίων και ικανότητες τύπου/ομάδας.
- Ο φορέας του Μέρους Μ Τμήμα Ζ (CAMO) μπορούσε να αποφασίσει αν είναι προτιμότερη η χρήση τεχνικού μητρώου όταν κάθε εργασία διατίθεται σε υπηρεσία ή τεχνικού μητρώου όταν οι εργασίες εγκρίνονται και στη συνέχεια διατίθενται σε υπηρεσία ως δέσμη εργασιών.
- Μπορούσαν να εκδίδονται ακόμη και στην περίπτωση που είχαν εντοπιστεί περιπτώσεις μη συμμόρφωσης (δηλ. επιθεώρηση ΜΚΔ από φορέα που διαθέτει ικανότητα D1 στην περίπτωση εντοπισμού ρωγμών), ή ακόμη και στην περίπτωση που το αεροσκάφος είχε αφεθεί σε διαμόρφωση μη πλήρους αξιοπλοΐας (δηλ. η εντολή εργασίας απαιτεί την αφαίρεση των κινητήρων για λόγους προφύλαξης) εφόσον αυτό είχε καταγραφεί δεόντως στο ΠΔΥ και κοινοποιηθεί στον CAMO.

Εντούτοις, όλες αυτές οι περιπτώσεις μη συμμόρφωσης ή οι μη εγκεκριμένες διαμορφώσεις θα έπρεπε εντέλει να διορθωθούν ή να αναβληθούν δεόντως με το αντίστοιχο ΠΔΥ.

- Το προσωπικό πιστοποίησης θα αναλάμβανε πλήρη ευθύνη για τη συντήρηση και τις εκκρεμούσες εργασίες που κάλυπτε το πιστοποιητικό διάθεσης σε υπηρεσία που είχε εκδώσει.

2. Τελικό πιστοποιητικό διάθεσης σε υπηρεσία (τελικό ΠΔΥ):

- Εκδιδόταν από τον φορέα του Μέρους 145, τον οποίο είχε ορίσει ο CAMO (φορέας διαχείρισης διαρκούς αξιοπλοΐας) γι' αυτόν τον σκοπό.
- Στόχος του ήταν η πιστοποίηση και κοινοποίηση στον αερομεταφορέα της περάτωσης ή δέουσας αναβολής όλων των εργασιών συντήρησης για τις οποίες είχε δώσει εντολή ο CAMO. Ωστόσο, δεν εξυπηρετούσε ως πιστοποίηση της εκτελεσθείσας συντήρησης ή ως πιστοποιητικό των εκκρεμουσών διαδικασιών, καθώς αυτό είχε ήδη επιτευχθεί από το αντίστοιχο ΠΔΥ που περιγράφεται ανωτέρω. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο, παραδείγματος χάρη το προσωπικό κατηγορίας B1 με την κατάλληλη ικανότητα τύπου/ομάδας, θα μπορούσε να εκδώσει τελικό ΠΔΥ που κάλυπτε συντήρηση γραμμής και βάσης.
- Συνεπώς, το προσωπικό πιστοποίησης που εξέδιδε το τελικό ΠΔΥ βασιζόταν πλήρως στο ΠΔΥ που είχε εκδώσει ο κάθε φορέας του Μέρους 145 και στον συντονισμό που είχε πραγματοποιηθεί σύμφωνα με τις διαδικασίες που είχε

θεσπίσει ο CAMO και βάσει των προϋποθέσεων της σύμβασης μεταξύ CAMO και του φορέα του Μέρους 145.

- β. Το κείμενο πιστοποίησης του ΠΔΥ και του τελικού ΠΔΥ ήταν πανομοιότυπο με εκείνο του τρέχοντα κανόνα.
 - γ. Η παράγραφος GM 145.A.50 που είχε εισαχθεί στην ΕΠΤ για την καλύτερη περιγραφή της διαδικασίας πιστοποίησης και την παροχή παραδειγμάτων τεχνικού μητρώου αφαιρέθηκε για τους ακόλουθους λόγους:
 - 1. Το νέο προτεινόμενο σύστημα ήταν πολύ απλούστερο, καθιστώντας έτσι μη αναγκαία την καθοδήγηση για τη διαδικασία πιστοποίησης.
 - 2. Τα παραδείγματα τεχνικού μητρώου είχαν πλέον εισαχθεί ως αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης στο Μέρος Μ (ευθύνη του αερομεταφορέα) στην παράγραφο AMC M.A.306 στοιχείο α. Επιπλέον, η παράγραφος AMC 145.A.50 περιείχε καθοδήγηση σχετικά με τη συμπλήρωση του τεχνικού μητρώου του αερομεταφορέα από τον φορέα του Μέρους 145.
 - δ. Η έννοια του πρωτεύοντα φορέα συντήρησης (ΠΦΣ) που είχε εισαχθεί στην ΕΠΤ αφαιρέθηκε. Αντίθετα, στην παράγραφο M.A.708 στοιχείο β σημείο 7 και στην παράγραφο AMC M.A.708 στοιχείο β σημείο 7 τονίστηκε ότι ο Φορέας Διαχείρισης Διαρκούς Αξιοπλοΐας (CAMO) εξακολουθούσε να είναι υπεύθυνος για τον συντονισμό. Αυτό διευκρινίστηκε επίσης στην παράγραφο AMC M.A.306 στοιχείο α σημείο 3.
 - ε. Στην παράγραφο AMC M.A.306 στοιχείο α σημείο 3 διευκρινιζόταν ότι, παρότι η έκδοση από φορέα του Μέρους 145 τελικού πιστοποιητικού διάθεσης σε υπηρεσία πιστοποιούσε την περάτωση ή δέουσα αναβολή όλων των εργασιών συντήρησης για τις οποίες είχε δώσει εντολή ο CAMO, αυτό ωστόσο δεν σήμαινε απαραίτητως ότι τη δεδομένη στιγμή το αεροσκάφος βρισκόταν σε κατάσταση πλήρους αξιοπλοΐας. Ο CAMO εξακολουθούσε να είναι υπεύθυνος για την αξιοπλοΐα του αεροσκάφους και για την εξασφάλιση της εκπλήρωσης όλων των απαιτήσεων διαρκούς αξιοπλοΐας πριν από την πτήση. Αυτός ήταν και ο σκοπός της έκθεσης συντήρησης που απαιτούνταν στην παράγραφο M.A.306 στοιχείο α σημείο 3.
 - στ. Οι αλλαγές που προτεινόταν στην ΕΠΤ στην παράγραφο 145.A.55 «Αρχεία συντήρησης» αφαιρέθηκαν, λόγω της περισσότερο απλουστευμένης διαδικασίας πιστοποίησης και της αφαίρεσης του ΠΦΣ.
 - ζ. Προκειμένου να δοθεί επαρκής χρόνος στους επηρεαζόμενους ενδιαφερόμενους και τις αρμόδιες αρχές, προτεινόταν η έναρξη ισχύος εντός ενός έτους από τη δημοσίευση του νέου κανονισμού στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.
13. Ο Οργανισμός δημοσίευσε αυτές τις προτεινόμενες αλλαγές και τις απαντήσεις σε όλες τις παρατηρήσεις που ελήφθησαν κατά τη διάρκεια της εξωτερικής διαβούλευσης για την ΕΠΤ στο ΕΑΠ 2007-09 την 5^η Αυγούστου 2010. Αυτό το ΕΑΠ διατίθεται στον δικτυακό τόπο του Οργανισμού στη διεύθυνση:
http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.
14. Έπειτα από τη δημοσίευση του ΕΑΠ 2007-09, ο Οργανισμός διοργάνωσε την 30ή Σεπτεμβρίου 2010 στην Κολωνία εργαστήριο, προκειμένου να εξηγήσει το περιεχόμενό του και να βοηθήσει τους ενδιαφερομένους να κατανοήσουν την πρόταση πριν από την υποβολή αντιδράσεων. Τα σχόλια που ελήφθησαν κατά τη διάρκεια του εργαστηρίου περιελάμβαναν τα ακόλουθα:

- Ορισμένες αρμόδιες αρχές ζήτησαν την παράταση της περιόδου υποβολής αντιδράσεων για το ΕΑΠ, προκειμένου να έχουν στη διάθεσή τους περισσότερο χρόνο για να λάβουν υπόψη τις πληροφορίες που έλαβαν κατά τη διάρκεια του εργαστηρίου. Ο Οργανισμός συμφώνησε και παρέτεινε την τυπική δίμηνη περίοδο για την υποβολή αντιδράσεων κατά 3 επιπλέον εβδομάδες, έως την 26^η Οκτωβρίου 2010.
 - Πολλές αρμόδιες αρχές, φορείς συντήρησης και ενώσεις αερογραμμών εξακολουθούσαν να αντιτίθενται στην προτεινόμενη έννοια, κυρίως σε σχέση με το τελικό ΠΔΥ, το οποίο εξέλαβαν ως μεταβίβαση καθηκόντων από τον αερομεταφορέα/CAMO στον φορέα του Μέρους 145.
 - Κατέστη σαφές ότι είναι αναγκαία περαιτέρω εργασία για τη διευκρίνιση των καθηκόντων του αερομεταφορέα/CAMO, ζήτημα το οποίο λαμβάνει υπόψη ο Οργανισμός ως μέρος μελλοντικής κανονιστικής δράσης (εργασία M.029 της οποίας η έναρξη έχει προγραμματιστεί για το 2011).
15. Ως αποτέλεσμα της εξωτερικής διαβούλευσης για το ΕΑΠ 2007-09, η οποία έληξε την 26^η Οκτωβρίου 2010, ο Οργανισμός έλαβε αντιδράσεις από:
- Πέντε αρμόδιες αρχές: το Υπουργείο Μεταφορών της Αυστρίας, τη Διοίκηση Πολιτικής Αεροπορίας της Δανίας (CAA-Denmark), τη Διοίκηση Πολιτικής Αεροπορίας των Κάτω Χωρών (CAA-Netherlands), τη Διοίκηση Πολιτικής Αεροπορίας της Σουηδίας (CAA-Sweden) και τη Διοίκηση Πολιτικής Αεροπορίας του Ηνωμένου Βασιλείου (CAA-United Kingdom).
 - 11 φορείς και ενώσεις: Aerlyper, Διεθνής Ένωση Μηχανικών Αεροσκαφών (AEI), Ένωση Τεχνικών Αεροπορίας των Κάτω Χωρών (NVLTL), Ένωση Ευρωπαϊκών Αερογραμμών (ΑΕΑ), Ένωση Εξουσιοδοτημένων Μηχανικών Αεροσκαφών (ALAE, Ηνωμένο Βασίλειο), Baines Simmons Limited, Διεθνής Ένωση για τις Ναυλωμένες Πτήσεις (IACA), KLM Engineering & Maintenance, Nayak Aircraft Service NL, Ένωση Εξουσιοδοτημένων Μηχανικών Νορβηγίας (NFO) και Transavia.com.
 - 89 ιδιώτες (οι περισσότεροι από τους οποίους είναι αδειοδοτημένο προσωπικό συντήρησης).

Οι συγκεκριμένες αντιδράσεις παρουσιάζονται αναλυτικά στο προσάρτημα.

III. Περιεχόμενο της γνώμης του Οργανισμού

α. Ζητήματα πολιτικής

16. Στην παρούσα γνώμη λαμβάνονται υπόψη όσο το δυνατόν περισσότερο οι προτάσεις πολλών από τους ενδιαφερομένους και τις εθνικές αρχές, οι οποίοι(ες) συμμετείχαν στη διαβούλευση και διατύπωσαν αντιδράσεις για το ΕΑΠ.
17. Σε αυτό το σημείο ο Οργανισμός θα ήθελε να σημειώσει ότι τα σχόλια που υπέβαλε η κοινότητα προσωπικού συντήρησης αεροσκαφών και κατόχων πτυχίων συντήρησης αεροσκαφών (τόσο ενώσεις όσο και ιδιώτες) υποστήριζαν σαφώς την πρόταση του ΕΑΠ.
18. Ωστόσο, και παρότι ο αριθμός των ενδιαφερομένων και αρμόδιων αρχών που υπέβαλαν αρνητικά σχόλια για την πρόταση του ΕΑΠ μειώθηκε σημαντικά σε σχέση με την ΕΠΤ, από τα σχόλια αυτά (βλ. προσάρτημα σε αυτήν τη γνώμη) προκύπτει ότι εξακολουθεί να υπάρχει έντονη διαφωνία με την πρόταση από τους εξής ενδιαφερομένους και αρμόδιες αρχές:

- Αρμόδιες αρχές: Διοίκηση Πολιτικής Αεροπορίας του Ηνωμένου Βασιλείου (CAA-United Kingdom), Διοίκηση Πολιτικής Αεροπορίας των Κάτω Χωρών (CAA-Netherlands), Διοίκηση Πολιτικής Αεροπορίας της Δανίας (CAA-Denmark), Διοίκηση Πολιτικής Αεροπορίας της Σουηδίας (CAA-Sweden), Υπουργείο Μεταφορών της Αυστρίας.
- Ενώσεις αερογραμμών: Ένωση Ευρωπαϊκών Αερογραμμών (AEA) και Διεθνής Ένωση για τις Ναυλωμένες Πτήσεις (IACA).
- Μεμονωμένες αερογραμμές: Transavia.com.
- Φορείς συντήρησης: KLM Engineering & Maintenance και Nayak Aircraft Service NL.
- Φορείς εκπαίδευσης/παροχής συμβουλευτικών υπηρεσιών: Baines & Simmons Limited.
- Περιορισμένος αριθμός ιδιωτών.

19. Τα εν λόγω σχόλια υπογραμμίζουν τις εξής κύριες ανησυχίες:

- Υπάρχει η αίσθηση ότι η εργασία δεν είναι ορθώς αιτιολογημένη από πλευράς ασφάλειας και ότι δεν υφίσταται ανάγκη για την εργασία.
- Υπάρχει η αίσθηση ότι υπάρχουν σημαντικές επιπτώσεις στον κλάδο λόγω της ανάγκης για τροποποίηση διαδικασιών και εγγράφων και της ανάγκης παροχής εκπαίδευσης.
- Υπάρχει η αίσθηση ότι ορισμένα καθήκοντα του CAMO (κυρίως το συντονιστικό καθήκον και η έκδοση του τελικού ΠΔΥ) έχουν μεταβιβαστεί στον φορέα συντήρησης. Επιπλέον, αμφισβητείται η χρησιμότητα του τελικού ΠΔΥ.
- Θα έπρεπε να είχαν θεσπιστεί διαφορετικές διαδικασίες για τη συντήρηση γραμμής και βάσης.
- Υφίσταται ανάγκη για την περαιτέρω διευκρίνιση του Μέρους M, ιδίως των εξής:
 - ο Καθήκοντα και διαδικασίες του CAMO.
 - ο Έκδοση, ενημέρωση και διανομή της «έκθεσης συντήρησης».
 - ο Διαφορές μεταξύ ΠΔΥ, τελικού ΠΔΥ και «έκθεσης συντήρησης» και η σχέση τους με την κατάσταση συντήρησης/αξιοπλοΐας του αεροσκάφους.

20. Ο Οργανισμός, αντίθετα με τα όσα έχουν εκφράσει κάποιοι ενδιαφερόμενοι και αρμόδιες αρχές, φρονεί ότι μπορεί να υιοθετηθεί κανονιστική δράση για τη βελτίωση της ασφάλειας παρότι δεν υπάρχουν στοιχεία ατυχημάτων τα οποία να συνδέονται απευθείας με το συγκεκριμένο ζήτημα. Η κανονιστική δράση δεν προωθείται μόνο λόγω ατυχημάτων: μπορεί επίσης να κινηθεί όταν προκύπτει από σχόλια ενδιαφερομένων και αρμόδιων αρχών ότι υπάρχουν πολύ διαφορετικές ερμηνείες των ίδιων απαιτήσεων, πολλές από τις οποίες αντίκεινται στην πρόθεση του ρυθμιστή. Αυτό ισχύει σαφώς όταν ο κανονισμός είναι ασαφής ή όταν υπάρχει έλλειψη υλικού καθοδήγησης.

21. Στην προκειμένη περίπτωση της εν λόγω εργασίας, όπως αναφέρεται στους όρους αναφοράς, η εργασία κινήθηκε κατόπιν αιτήματος ενδιαφερομένων και αρμόδιων αρχών. Επιπλέον, οι παρατηρήσεις που ελήφθησαν κατά τη διάρκεια της φάσης διαβούλευσης για την ΕΠΤ και του ΕΑΠ, οι παρατηρήσεις που ελήφθησαν κατά τη διάρκεια του εργαστηρίου που πραγματοποιήθηκε την 30ή Σεπτεμβρίου 2010 και οι συζητήσεις που διεξήχθησαν μεταξύ του

Οργανισμού και των αρμόδιων αρχών κατά τη διάρκεια των πρόσφατων διασκέψεων τυποποίησης έδειξαν στον Οργανισμό ότι εξακολουθεί να υπάρχει σημαντικός αριθμός παρερμηνειών, καθώς και σημείων όπου ο κανονισμός ενδεχομένως να μην είναι πλήρως συνεπής ή ακριβής σε σχέση με το Μέρος 145 και τα καθήκοντα του CAMO, καθώς και σε σχέση με την υποχρέωση λογοδοσίας στην περίπτωση διάθεσης σε υπηρεσία εργασιών συντήρησης.

22. Επιπλέον, ο Οργανισμός έλαβε γνώση του δελτίου AAIB 9/2010 (που εξέδωσε ο Κλάδος Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων στο Ηνωμένο Βασίλειο) σχετικά με ένα σοβαρό ατύχημα που έλαβε χώρα την 12^η Ιανουαρίου 2009 σε αεροσκάφος Boeing 737 με αριθμό νηολόγησης G-EZJK. Το περιστατικό αυτό έλαβε χώρα έπειτα από μια διαδικασία όπου ο αερομεταφορέας επέστρεφε ένα αεροσκάφος που ήταν προηγουμένως μισθωμένο και όπου ο αερομεταφορέας και ο φορέας βασικής συντήρησής του είχαν συνάψει διάφορες συμβάσεις με τρίτες εταιρείες για την εκτέλεση και την επίβλεψη των συναφών εργασιών συντήρησης ως διακριτών πακέτων εργασίας. Μεταξύ των άλλων συστάσεων ασφάλειας που περιλαμβάνει αυτό το δελτίο AAIB, η σύσταση ασφάλειας 2010-072 συνιστά στον Οργανισμό την αναθεώρηση των κανονισμών και της καθοδήγησης στην OPS1 Μέρος M και Μέρος 145, προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι αντιμετωπίζουν επαρκώς περίπλοκους και πολλαπλών επιπέδων διακανονισμούς υπερβολαβίας για συντήρηση και λειτουργία. Επισημαίνει επίσης την ανάγκη για αξιολόγηση της όλης οργανωτικής δομής, των αλληλεπιδράσεων, διαδικασιών, ρόλων, καθηκόντων και προσόντων/ικανοτήτων του βασικού προσωπικού σε όλα τα επίπεδα υπερβολαβίας.
23. Αυτό έχει ενισχύσει τη γνώμη του Οργανισμού ότι υπήρχε και εξακολουθεί να υπάρχει ανάγκη για κανονιστική δράση σε αυτόν τον τομέα.
24. Ο Οργανισμός φρονεί επίσης ότι η οποιαδήποτε κανονιστική δράση έχει αντίκτυπο ο οποίος πρέπει να μειώνεται κατά το δυνατόν περισσότερο. Το γεγονός ότι πρέπει να τροποποιηθούν διαδικασίες και έγγραφα ή το γεγονός ότι πρέπει να παρασχεθεί εκπαίδευση είναι κοινό στοιχείο σε κάθε σχεδόν αλλαγή του κανονισμού, αλλά αυτή η επίπτωση θα πρέπει να αντισταθμιστεί από τα οφέλη της κανονιστικής δράσης.
25. Σχετικά με αυτήν την εργασία, ο Οργανισμός εξακολουθεί να είναι της άποψης ότι το κείμενο που προτείνεται στο ΕΑΠ προσφέρει τα εξής οφέλη:
- Σαφή καθήκοντα:
 - Πιστοποίηση συντήρησης (ΠΔΥ): κάθε φορέας του Μέρους 145 πιστοποιεί και είναι υπεύθυνος για την εργασία του σχετικά με την έκδοση του ΠΔΥ, ακόμη και στις περιπτώσεις όπου η εργασία είναι ατελής ή αφήνει το αεροσκάφος σε κατάσταση μη πλήρους αξιοπλοΐας. Αυτό μπορεί να αναλυθεί λεπτομερέστερα, έτσι ώστε κάθε προσωπικό πιστοποίησης να πιστοποιεί τη δική του εργασία (το δικό του ΠΔΥ).
 - Τελική διάθεση του αεροσκάφους σε υπηρεσία (τελικό ΠΔΥ) στον πιλότο:
 - μόνο σε σχέση με τη συντήρηση για την οποία έχει δώσει εντολή ο CAMO,
 - βασίζεται στην πιστοποίηση της συντήρησης που εκτελέστηκε με το ΠΔΥ.
 - Ο CAMO εξακολουθεί να έχει την ευθύνη για την αξιοπλοΐα του αεροσκάφους και για τον καθορισμό των διαδικασιών συντονισμού.

- Είναι δυνατή η πιστοποίηση εργασίας ακόμη και στην περίπτωση που εντοπίζονται περιπτώσεις μη συμμόρφωσης (δηλ. επιθεώρηση ΜΚΔ από φορέα που διαθέτει ικανότητα D1 στην περίπτωση εντοπισμού ρωγμών) ή ακόμη και στην περίπτωση που το αεροσκάφος έχει αφεθεί σε διαμόρφωση μη πλήρους αξιοploϊας (δηλ. η εντολή εργασίας απαιτεί την αφαίρεση των κινητήρων για λόγους προφύλαξης).
- Ο πιλότος λαμβάνει απλή διάθεση σε υπηρεσία (τελικό ΠΔΥ), η οποία τον ενημερώνει ότι έχει περατωθεί όλη η συντήρηση για την οποία έδωσε εντολή ο αερομεταφορέας.
- Αν έχει εκτελεστεί ορθώς, πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλες οι ενέργειες συντήρησης συντονίστηκαν ορθώς.

26. Επιπλέον, ο Οργανισμός πρότεινε στο ΕΑΠ μέτρα μετάβασης για τη μείωση των επιπτώσεων στους ενδιαφερομένους και τις αρμόδιες αρχές.

β. Συμπεράσματα

27. Συνεπώς, ο Οργανισμός φρονεί ότι η θέσπιση κανόνων είναι απαραίτητη για την αντιμετώπιση του ζητήματος της απλής και πολλαπλής διάθεσης σε υπηρεσία και ότι η πρόταση που περιέχεται στο ΕΑΠ πέτυχε αυτόν τον στόχο. Εντούτοις, ο Οργανισμός αναγνωρίζει επίσης, λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που ελήφθησαν, ότι η πρόταση ενδεχομένως να χρειάζεται κάποια βελτίωση. Επιπλέον, από τη σύσταση ασφάλειας 2010-072 που εκδόθηκε από το ΑΑΙΒ στο δελτίο 9/2010 προκύπτει ότι αυτή η εργασία ενδεχομένως να είναι ανεπαρκής για την αντιμετώπιση ορισμένων από τα ζητήματα. Πράγματι, τα καθήκοντα του CAMO και η σχέση τους με την αξιοploϊα του αεροσκάφους δεν εξετάζονται στην πρόταση. Είναι αναγκαία σχετική διευκρίνιση. Ωστόσο, η έκδοση των καθηκόντων του CAMO είναι προγραμματισμένη να αντιμετωπιστεί στην εργασία M.029 που περιέχεται στο κανονιστικό πρόγραμμα, η έναρξη του οποίου έχει προγραμματιστεί για το 2011. Συνεπώς, ο Οργανισμός αποφάσισε να συνδυάσει τις δύο αυτές δραστηριότητες, οι οποίες συνδέονται μεταξύ τους.

28. Συνεπώς, η τελική γνώμη του Οργανισμού είναι η ακόλουθη:

- **Κλείσιμο της εργασίας 145.012 χωρίς την πρόταση αλλαγών στους τρέχοντες κανονισμούς ή στα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης/στο υλικό καθοδήγησης σε αυτή τη φάση.**
- **Αξιοποίηση, σύμφωνα με τη σύσταση ασφάλειας 2010-072 του ΑΑΙΒ που περιέχεται στο δελτίο 9/2010, του έργου που πραγματοποιήθηκε κατά τη διάρκεια της εργασίας 145.012 και διεύρυνση του αντικειμένου της εργασίας M.029, η έναρξη της οποίας προγραμματίζεται για το 2011, προκειμένου να ληφθούν υπόψη ταυτόχρονα:**
 - ο τα καθήκοντα φορέων διαχείρισης διαρκούς αξιοploϊας και φορέων του Μέρους 145, και
 - οι διαδικασίες συντήρησης, συντονισμού και καθορισμού της διάθεσης σε υπηρεσία και της αξιοploϊας αεροσκαφών.

IV. Αξιολόγηση των κανονιστικών επιπτώσεων

29. Δεδομένου ότι η παρούσα γνώμη δεν προτείνει αλλαγές στον τρέχοντα κανονισμό ή στα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης/στο υλικό καθοδήγησης, δεν υφίστανται σχετικές επιπτώσεις.

Κολωνία, 29 Νοεμβρίου 2010

P. GOUDOU
Εκτελεστικός Διευθυντής

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ: Αντιδράσεις στο ΕΑΠ 2007-09**Αντιδράσεις που υποστηρίζουν τις προτεινόμενες τροποποιήσεις:**

- (1) **Η Διεθνής Ένωση Μηχανικών Αεροσκαφών (ΑΕΙ), η Ένωση Τεχνικών Αεροπορίας των Κάτω Χωρών (NVLТ), η Ένωση Εξουσιοδοτημένων Μηχανικών Αεροσκαφών (ΑΛΑΕ, Ηνωμένο Βασίλειο), η Ένωση Εξουσιοδοτημένων Μηχανικών Νορβηγίας (NFO) και 75 από τους 89 ιδιώτες (οι περισσότεροι από τους οποίους είναι αδειοδοτημένο προσωπικό συντήρησης)** υποστηρίζουν το περιεχόμενο του κειμένου που προτείνεται στο ΕΑΠ 2007-09. Οι λόγοι που εξέθεσαν συμπεριλαμβάνουν τα ακόλουθα:
- Η πρόταση αίρει τις ασάφειες του τρέχοντος κανονισμού και προάγει την εναρμόνιση των διαδικασιών πιστοποίησης, κάτι που είναι αναγκαίο κυρίως λόγω της τρέχουσας τάσης για αύξηση της εξωτερικής ανάθεσης της συντήρησης και της εκτέλεσης συντήρησης σε τρίτους.
 - Η πρόταση ορίζει σαφώς τα καθήκοντα.
 - Η πρόταση δεν παρεμβαίνει στα καθήκοντα επίβλεψης του CAMO.
 - Η κατάσταση συντήρησης του αεροσκάφους καθίσταται σαφής στο πλήρωμα πτήσης.
 - Η πρόταση θα οδηγήσει σε αύξηση της ασφάλειας.

Αντιδράσεις που ζητούν αλλαγές ελάσσονος σημασίας στις προτεινόμενες τροποποιήσεις:

- (2) **Η Ένωση Τεχνικών Αεροπορίας των Κάτω Χωρών (NVLТ)**, εκτός από κάποιες αλλαγές ελάσσονος σημασίας στη διατύπωση, πρότεινε τα ακόλουθα:
- Περαιτέρω διευκρίνιση στην παράγραφο AMC 145.A.50 στοιχείο β σημείο 1 ότι με την έκδοση τελικού ΠΔΥ το αεροσκάφος θα θεωρείται «έτοιμο για διάθεση σε υπηρεσία» μετά τη συντήρηση.
 - Το προσωπικό πιστοποίησης που εκδίδει το τελικό ΠΔΥ πρέπει να εξασφαλίζει τη διόρθωση ή/και αναβολή όλων των παραπόνων για συντήρηση από τα κατάλληλα εξουσιοδοτημένα πρόσωπα αντί της απλής επαλήθευσης της έκδοσης του αντίστοιχου ΠΔΥ.
 - Διευκρίνιση της έννοιας της πρότασης «περάτωση ή δέουσα αναβολή όλων των εργασιών συντήρησης για τις οποίες έδωσε εντολή ο αερομεταφορέας», η οποία περιέχεται στην παράγραφο 145.A.50 στοιχείο β.
 - Περαιτέρω διευκρίνιση της έννοιας του όρου «έγκριση» που περιέχεται στην παράγραφο AMC 145.A.65 στοιχείο β σημείο 3.
- (3) **Η Διεθνής Ένωση Μηχανικών Αεροσκαφών (ΑΕΙ), η Ένωση Εξουσιοδοτημένων Μηχανικών Αεροσκαφών (ΑΛΑΕ, Ηνωμένο Βασίλειο) και συγκεκριμένος αριθμός ιδιωτών** ζήτησαν να καταστεί απολύτως σαφές ότι τα δικαιώματα κατηγορίας Α δεν περιλαμβάνουν τον «εντοπισμό βλαβών συστήματος».

Ο Οργανισμός σημειώνει ότι αυτό το ζήτημα αντιμετωπίστηκε στην εργασία 66.006 και στη γνώμη 05/2009.

- (4) **H Aerlyper** ζήτησε την περαιτέρω διευκρίνιση των ικανοτήτων που απαιτούνται για φορείς συντήρησης και για κατόχους πτυχίων του Μέρους 66 προκειμένου να εκδίδουν τελικό ΠΔΥ.
- (5) **Ένας ιδιώτης** ζήτησε την επέκταση της δυνατότητας διάθεσης σε υπηρεσία «καθημερινού ελέγχου ή ισοδύναμου» έπειτα από την έκδοση του τελικού ΠΔΥ, ώστε να καλύπτονται επίσης εργασίες με διάστημα έως και επτά ημέρες ανά επιτροπή αναθεώρησης υλικών/εγχειρίδιο προγραμματισμού συντήρησης.

Αντιδράσεις που αντιτίθενται στις προτεινόμενες τροποποιήσεις:

- (6) **H Ένωση Ευρωπαϊκών Αερογραμμών (AEA) και η KLM Engineering & Maintenance**, εκτός του ότι θεωρούν ότι η ΕΠΤ θα έπρεπε να είχε αποσυρθεί πλήρως, απέρριψαν την πρόταση στο ΕΑΠ δηλώνοντας τους ακόλουθους λόγους:
- Ο CAMO είναι κατά πολύ πιο αρμόδιος από τον φορέα του Μέρους 145 για την άσκηση των καθηκόντων που ενέχονται στη διάθεση αεροσκαφών σε υπηρεσία.
 - Οι προτεινόμενες αλλαγές αντίκεινται στις αποδεδειγμένες αρχές του τρέχοντος κανονισμού, μεταβιβάζοντας καθήκοντα από τον CAMO στον φορέα του Μέρους 145.
 - Το προτεινόμενο τελικό ΠΔΥ περιέχει κείμενο σχετικά με την ύπαρξη ΠΔΥ και την περάτωση της συντήρησης για την οποία έχει δώσει εντολή ο CAMO και η οποία έχει εκτελεστεί από άλλους φορείς συντήρησης, κάτι που θεωρούν ότι αποτελεί καθήκον και δικαίωμα του CAMO.
 - Η πρόταση δεν επιτρέπει σε προσωπικό πιστοποίησης κατηγορίας A να υπογράψει το τελικό ΠΔΥ αν στη συντήρηση εμπλέκονται άλλα πρόσωπα.
 - Δεν υπάρχει αποδεδειγμένος κίνδυνος για την ασφάλεια, το δε όφελος ως προς την ασφάλεια έχει υπερεκτιμηθεί, ενώ η αλλαγή αποτελεί κίνδυνο κατά τη μεταβατική περίοδο.
 - Ο οικονομικός αντίκτυπος σε φορείς του Μέρους 145 έχει υποτιμηθεί, περιλαμβανομένης της εκπαίδευσης και της τροποποίησης διαδικασιών και του τεχνικού μητρώου.

Η AEA και η KLM προτείνουν ότι, αν ο αντιλαμβανόμενος κίνδυνος που ενέχεται στον τρέχοντα κανονισμό αποδειχθεί, τότε ο EASA θα πρέπει να αξιολογήσει τις διαδικασίες του Μέρους M και να αφήσει το Μέρος 145 αμετάβλητο.

- (7) **H Διεθνής Ένωση για τις Ναυλωμένες Πτήσεις (IACA)** απέρριψε την πρόταση στο ΕΑΠ δηλώνοντας τους ακόλουθους λόγους:
- Δεν συμφωνεί ότι η έλλειψη τυποποίησης του τρέχοντος συστήματος οδηγεί σε πιθανά επιπρόσθετα ζητήματα ασφαλείας.
 - Ο θετικός αντίκτυπος της πρότασης στην ασφάλεια έχει υπερεκτιμηθεί και δεν είναι αιτιολογημένος.

- Το τελικό ΠΔΥ θα οδηγήσει σε πιθανά ζητήματα ασφάλειας για φορείς και αρχές.
- Δεν φρονεί ότι υπάρχει ανάγκη για τελικό ΠΔΥ εφόσον πιστεύει ότι:
 - Αν μόνο ένας φορέας του Μέρους 145 εργάζεται στο αεροσκάφος, έχει την επιλογή να εκδίδει ΠΔΥ για κάθε εργασία ή για ομάδα εργασιών. Τελικώς, ο φορέας του Μέρους 145 θα μπορούσε να εκδίδει τελικό ΠΔΥ για όλες τις εργασίες που έχει εκτελέσει και συντονίσει ως αποδεκτές στην εντολή εργασίας του CAMO, κάτι που δεν αποτελεί καινοτομία και είναι γενικώς αποδεκτό.
 - Εάν ένας φορέας του Μέρους 145 χρησιμοποιεί υπεργολαβικά άλλους φορείς του Μέρους 145, ο εν λόγω φορέας του Μέρους 145 μπορεί να αποφασίσει να εκδώσει ένα ΠΔΥ για όλες τις εργασίες που εκτελέστηκαν και συντονίστηκαν ως αποδεκτές στην εντολή εργασίας του CAMO, κάτι που δεν αποτελεί καινοτομία και είναι γενικώς αποδεκτό.
 - Αν ο CAMO έχει αναθέσει εργασίες σε πολλούς φορείς του Μέρους 145, το τελικό ΠΔΥ μεταβιβάζει καθήκοντα του CAMO στον φορέα του Μέρους 145.
- Από τη σκοπιά του αερομεταφορέα, το τελικό ΠΔΥ δημιουργεί μια ψευδή αίσθηση πληρότητας καθώς, σε κάθε περίπτωση, ο αερομεταφορέας πρέπει να ελέγξει τις εκθέσεις συντήρησης που σχετίζονται με την προγραμματισμένη και μη προγραμματισμένη συντήρηση, εκκρεμούσες εργασίες κ.λπ.
- Θα υπάρξει αρνητικός αντίκτυπος λόγω της ανάγκης για νέα εγχειρίδια λειτουργιών, διαδικασίες, οδηγίες εκτέλεσης εργασιών, εκπαίδευση, τεχνικά μητρώα και συμβάσεις.
- Θα υπάρξει κοινωνικός και πολιτιστικός αντίκτυπος στον κλάδο.

Η IACA προτείνει τα ακόλουθα:

- Διατήρηση και των δύο επιλογών απλής και πολλαπλής διάθεσης σε υπηρεσία.
- Μη υλοποίηση της έννοιας του τελικού ΠΔΥ.
- Αν ο EASA εξακολουθεί να θεωρεί αναγκαία την απλή διάθεση σε υπηρεσία στην περίπτωση που ο CAMO αναθέτει εργασίες σε πολλούς φορείς του Μέρους 145, αυτό το έγγραφο δεν πρέπει να φέρει τον τίτλο ΠΔΥ αλλά τον τίτλο «συνοπτικό δελτίο».

(8) **H Nayak Aircraft Service NL** απέρριψε την πρόταση στο ΕΑΠ δηλώνοντας τους ακόλουθους λόγους:

- Δεν θεωρεί ότι η εργασία είναι αιτιολογημένη και δεν πιστεύει ότι η συγκεκριμένη πρόταση βελτιώνει την ασφάλεια των πτήσεων.
- Υφίσταται μεταβίβαση καθηκόντων από τον CAMO στον φορέα του Μέρους 145, στον οποίο ανατίθενται οι εργασίες. Ο CAMO πρέπει να έχει την ευθύνη για το τελικό ΠΔΥ.
- Το τελικό ΠΔΥ είναι ένα διοικητικό έγγραφο και πρέπει να καλείται «έκθεση συντήρησης» ή «διοικητικό τελικό κείμενο».
- Το τελικό ΠΔΥ απαιτείται για κάθε εργασία συντήρησης γραμμής και βάσης, ενώ η Nayak φρονεί ότι πρέπει να υπάρχει διαφοροποίηση μεταξύ της συντήρησης γραμμής και της συντήρησης βάσης.
- Παρομοίως με το προσωπικό πιστοποίησης κατηγορίας Β και Γ, πρέπει επίσης να επιτρέπεται στο προσωπικό πιστοποίησης κατηγορίας Α να εκδίδει τελικό ΠΔΥ

ανεξαρτήτως του αντικειμένου των εργασιών, καθώς η συγκεκριμένη είναι διοικητική εργασία.

Η Nanyak Aircraft Service NL προτείνει την πλήρη απόσυρση των προτεινόμενων αλλαγών.

(9) **H Transavia.com** απέρριψε την πρόταση στο ΕΑΠ δηλώνοντας τους ακόλουθους λόγους:

- Δεν θεωρεί αιτιολογημένη την εργασία.
- Ο θετικός αντίκτυπος στην ασφάλεια είναι υπερεκτιμημένος.
- Η πρόταση αποδυναμώνει τα καθήκοντα.
- Δεν είναι αναγκαίο τελικό ΠΔΥ για τους αερομεταφορείς που αναθέτουν εργασίες σε έναν μόνο φορέα του Μέρους 145.
- Θα υπάρξει αρνητικός αντίκτυπος λόγω της ανάγκης για νέα εγχειρίδια λειτουργιών, διαδικασίες, οδηγίες εκτέλεσης εργασιών, εκπαίδευση, τεχνικά μητρώα και συμβάσεις.
- Θα υπάρξει κοινωνικός και πολιτιστικός αντίκτυπος στον κλάδο και τις εθνικές αρχές.

(10) **H Baines Simmons Limited** απέρριψε την πρόταση στο ΕΑΠ δηλώνοντας τους ακόλουθους λόγους:

- Η πρόταση μεταβιβάζει το καθήκον του συντονισμού της συντήρησης από τον CAMO σε φορέα του Μέρους 145.
- Η πρόταση περιλαμβάνει δύο διαφορετικούς τύπους διάθεσης σε υπηρεσία (ΠΔΥ και τελικό ΠΔΥ) με την ίδια διατύπωση.
- Είναι σαφές ότι στον τρέχοντα κανονισμό υπάρχει ασάφεια μεταξύ του Μέρους M και του Μέρους 145, όταν ο φορέας συντήρησης «διαθέτει το αεροσκάφος σε υπηρεσία» σε σχέση με μεμονωμένες εργασίες, αλλά αυτό δεν σημαίνει απαραίτητα ότι το αεροσκάφος είναι σε κατάσταση πλήρους αξιοποίησης.

Η Baines Simmons Limited προτείνει τα ακόλουθα:

- Ο EASA πρέπει να στρέψει τις προσπάθειές του προς την ανάπτυξη υλικού κανονισμού/αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης για το Μέρος M σε σχέση με την «έκθεση συντήρησης» της παραγράφου M.A.306 στοιχείο α σημείο 3, κυρίως δε σχετικά με τον τρόπο με τον οποίον πρέπει να ενημερώνεται και να διανέμεται εγκαίρως σε σχέση με κάθε συμβάν συντήρησης και όχι μόνο σε σχέση με συμβάντα συντήρησης βάσης.
- Ο EASA πρέπει να αποθαρρύνει ιδιοκτήτες/αερομεταφορείς από τη δημιουργία περίπλοκων διακανονισμών ανάθεσης εργασιών συντήρησης που ενδέχεται να φαίνεται ότι οδηγούν σε περίπλοκα σενάρια, στα οποία οι πολλαπλοί φορείς του Μέρους 145 παρουσιάζονται στον αερομεταφορέα, κυρίως στην περίπτωση περιβάλλοντος συντήρησης γραμμής.
- Εάν ο EASA εξακολουθεί να επιθυμεί την ύπαρξη δύο διαφορετικών διαθέσεων σε υπηρεσία, τότε αυτές πρέπει να είναι αρκετά διαφορετικές, με διαφοροποίηση μεταξύ «πιστοποίησης συντήρησης» και «διάθεσης σε υπηρεσία».
- Δημιουργία καταλληλότερης «διάθεσης σε υπηρεσία συντήρησης» εντός του Μέρους 145 και «διάθεσης σε υπηρεσία αξιοποίησης» με καταλληλότερο ορισμό στο Μέρος M.

(11) **Η Διοίκηση Πολιτικής Αεροπορίας των Κάτω Χωρών, το Υπουργείο Μεταφορών της Αυστρίας και ο κ. Walter Gessky (μέλος της Επιτροπής του EASA από την Αυστρία),** εκτός του ότι θεωρούν ότι η ΕΠΤ θα έπρεπε να είχε αποσυρθεί πλήρως ή να είχε περιοριστεί σε αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης/υλικό καθοδήγησης, απέρριψαν την πρόταση στο ΕΑΠ δηλώνοντας τους ακόλουθους λόγους:

- Ο θετικός αντίκτυπος στην ασφάλεια είναι πολύ περιορισμένος, ενώ δημιουργείται μεγάλος γραφειοκρατικός και διοικητικός φόρτος στον κλάδο.
- Το τελικό ΠΔΥ αποδυναμώνει τον υπάρχοντα διαχωρισμό καθηκόντων μεταξύ φορέων διαχείρισης διαρκούς αξιοπλοΐας και φορέων του Μέρους 145, κυρίως δε όσον αφορά τον συντονισμό των δραστηριοτήτων συντήρησης. Οι ευθύνες του CAMO μεταβιβάζονται σε φορέα του Μέρους 145.
- Το τελικό ΠΔΥ δημιουργεί ψευδή αίσθηση βεβαιότητας στον αερομεταφορέα, καθώς δεν γνωρίζει πάντα (ή δεν υπάρχει ανάγκη να γνωρίζει) τις εργασίες συντήρησης για τις οποίες δόθηκε εντολή.
- Στην περίπτωση αεροσκαφών που δεν ενέχονται σε εμπορικές αερομεταφορές, η πρόταση μπορεί να δημιουργήσει κίνδυνο σύγχυσης στον αερομεταφορέα, κυρίως αν η συντήρηση έχει εκτελεστεί τόσο από φορείς συντήρησης του Μέρους 145 όσο και από φορείς συντήρησης του τμήματος ΣΤ. Σε αυτήν την περίπτωση ενδεχομένως να μην υπάρχει πάντα τελικό ΠΔΥ.

Η Διοίκηση Πολιτικής Αεροπορίας των Κάτω Χωρών, το Υπουργείο Μεταφορών της Αυστρίας και ο κ. Walter Gessky προτείνουν να μην γίνει καμία ενέργεια.

(12) **Η Διοίκηση Πολιτικής Αεροπορίας της Δανίας,** εκτός του ότι θεωρεί ότι η ΕΠΤ θα έπρεπε να είχε αποσυρθεί πλήρως ή να είχε περιοριστεί σε αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης/υλικό καθοδήγησης, απέρριψε την πρόταση στο ΕΑΠ δηλώνοντας τους ακόλουθους λόγους:

- Η πρόταση καθιστά περιπλοκότερα τα υφιστάμενα συστήματα αντί να τα διευκρινίζει.
- Ο θετικός αντίκτυπος στην ασφάλεια είναι πολύ περιορισμένος, ενώ δημιουργείται μεγάλος γραφειοκρατικός και διοικητικός φόρτος στον κλάδο. Αυτό περιλαμβάνει νέες διαδικασίες και έγγραφα, καθώς και μια τεράστια εργασία υλοποίησης στους φορείς.
- Το τελικό ΠΔΥ αποδυναμώνει τον υπάρχοντα διαχωρισμό καθηκόντων μεταξύ φορέων διαχείρισης διαρκούς αξιοπλοΐας και φορέων του Μέρους 145, κυρίως δε όσον αφορά τον συντονισμό των δραστηριοτήτων συντήρησης. Οι ευθύνες του CAMO μεταβιβάζονται σε φορέα του Μέρους 145.
- Το ΠΔΥ μπορεί να δίνει στον αερομεταφορέα την εντύπωση ότι το αεροσκάφος είναι κατάλληλο για πτήση, χωρίς να γνωρίζει ότι πρέπει να υπάρχει τελικό ΠΔΥ.

Η Διοίκηση Πολιτικής Αεροπορίας της Δανίας προτείνει να αναθεωρηθούν μόνο τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης/το υλικό καθοδήγησης, προκειμένου να διευκρινιστεί η ερμηνεία ενός ΠΔΥ.

(13) **Η Διοίκηση Πολιτικής Αεροπορίας της Σουηδίας** απέρριψε την πρόταση στο ΕΑΠ δηλώνοντας τους ακόλουθους λόγους:

- Η πρόταση καθιστά τη διάθεση σε υπηρεσία μεγαλύτερο πρόβλημα από ό,τι είναι, πιο περίπλοκη και με διαφορετικές εκδόσεις.
- Όλοι οι αερομεταφορείς πρέπει να αναπτύξουν το δικό τους σύστημα τεχνικού μητρώου και πιστοποίηση συντήρησης (ΠΔΥ), ακόμη και όταν δεν χρησιμοποιούν περισσότερους του ενός φορείς συντήρησης κάθε φορά.
- Όλοι οι αερομεταφορείς πρέπει να αλλάξουν το σύστημα τεχνικού μητρώου που διαθέτουν, γιατί λίγοι από αυτούς έχουν αναπτύξει κάτι άλλο.
- Όλοι οι φορείς συντήρησης πρέπει να αναπτύξουν διαδικασίες και να εκπαιδεύσουν το προσωπικό τους. Αυτό δημιουργεί έξοδα χωρίς αύξηση του επιπέδου ασφάλειας.
- Αν ορισμένοι φορείς διαχείρισης διαρκούς αξιοπλοΐας/αερομεταφορείς επιθυμούν να χρησιμοποιήσουν περισσότερους του ενός φορείς συντήρησης στο ίδιο συμβάν συντήρησης, θα πρέπει να αναλάβουν πλήρη ευθύνη. Το νομικό σύστημα προσφέρει επαρκή δυνατότητα για τη χρήση περισσότερων του ενός φορέων συντήρησης στο ίδιο συμβάν συντήρησης.
- Η σαφής σημερινή «έννοια των καθκόντων» για τον CAMO και τον φορέα του Μέρους 145 θα αποδυναμωθεί. Καταργεί τη σαφή «έννοια της εντολής εργασίας».
- Θα είναι δύσκολος ο συντονισμός για τον διορισμένο φορέα του Μέρους 145, λόγω έλλειψης πληροφοριών/πρόσβασης στις άλλες συμβάσεις συντήρησης.
- Θα υπάρξουν πολλές μη απαραίτητες υπογραφές για τα περισσότερα μέλη προσωπικού πιστοποίησης, δημιουργώντας σύγχυση σχετικά με το τι υπογράφουν. Η αξία και η πρόθεση της υπογραφής θα αποδυναμωθεί.
- Ένας φορέας του Μέρους 145 που εργάζεται σε αεροσκάφος CAT και σε αεροσκάφος μη CAT πρέπει να διαθέτει δύο συστήματα πιστοποίησης συντήρησης.
- Ποια θα είναι τα καθήκοντα συντονισμού στην περίπτωση όπου ένας «αυτόνομος» φορέας διαχείρισης διαρκούς αξιοπλοΐας διαθέτει σύμβαση με έναν αερομεταφορέα που συμμορφώνεται με την παράγραφο Μ.Α.201 στοιχείο θ και ο αερομεταφορέας διαθέτει συμβάσεις με φορείς συντήρησης του Μέρους 145 και του τμήματος ΣΤ;
- Πώς θα πιστοποιείται η συντήρηση όταν ένας αερομεταφορέας, που συμμορφώνεται με την παράγραφο Μ.Α.201 στοιχείο θ και χρησιμοποιεί σύστημα τεχνικού μητρώου με ΠΔΥ και τελικό ΠΔΥ, διαθέτει συμβάσεις με φορείς συντήρησης του Μέρους 145 και του τμήματος ΣΤ;

Η Διοίκηση Πολιτικής Αεροπορίας της Σουηδίας προτείνει μόνο τη διευκρίνιση των καθκόντων του CAMO/αερομεταφορέα στην παράγραφο Μ.Α.708.

(14) **Η Διοίκηση Πολιτικής Αεροπορίας του Ηνωμένου Βασιλείου** αντιτίθεται στην πρόταση του ΕΑΠ δηλώνοντας τους ακόλουθους λόγους:

- Η Διοίκηση Πολιτικής Αεροπορίας του Ηνωμένου Βασιλείου δεν εντοπίζει καμία ανησυχία στον εν λόγω τομέα, ώστε να απαιτείται δράση εκ μέρους του Οργανισμού.
- Η πρόταση περιπλέκει τις πρακτικές εργασίες στους φορείς του Μέρους 145, οδηγώντας σε μη αναγκαία γραφειοκρατία και μη καθορισμένο όφελος ασφάλειας.
- Περιπλέκει τη σχέση και προκαλεί ασάφεια ως προς τα καθήκοντα μεταξύ του CAMO και του φορέα του Μέρους 145 στον οποίον ανατίθεται η εργασία.

- Το κείμενο για το τελικό ΠΔΥ δεν πρέπει να είναι ΠΔΥ σύμφωνα με την παράγραφο 145.A.50, καθώς πρόκειται για διοικητική εργασία που δεν εμπίπτει στον ορισμό της συντήρησης του άρθρου 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003.
- Η πρόταση δεν επιτρέπει σε προσωπικό πιστοποίησης κατηγορίας A να υπογράψει το τελικό ΠΔΥ αν στη συντήρηση εμπλέκονται άλλα πρόσωπα. Η Διοίκηση Πολιτικής Αεροπορίας του Ηνωμένου Βασιλείου προτείνει τον διαχωρισμό της προγραμματισμένης συντήρησης γραμμής από την απλή αποκατάσταση βλάβης, επιτρέποντας έτσι σε αυτήν την περίπτωση την έκδοση του τελικού ΠΔΥ από προσωπικό πιστοποίησης κατηγορίας A, ακόμη και στην περίπτωση που η εργασία έχει εκτελεστεί από άλλα άτομα.
- Η Διοίκηση Πολιτικής Αεροπορίας του Ηνωμένου Βασιλείου δεν υποστηρίζει ότι φορείς που διαθέτουν ικανότητα Β, Γ και Δ και εργάζονται στο αεροσκάφος μπορούν να εκδίδουν ΠΔΥ σε επίπεδο αεροσκάφους, φρονεί δε ότι πρέπει να χρησιμοποιείται το έντυπο 1.
- Τα παραδείγματα τεχνικού μητρώου που περιλαμβάνονται στην παράγραφο AMC 145.A.50 δεν είναι επαρκώς ακριβή, καθώς δεν περιέχουν, παραδείγματος χάρη, αναφορά σε λεπτομέρειες σειριοποιημένων παρελκομένων. Αυτό θα μπορούσε να οδηγήσει κάποιον να σκεφτεί ότι τα πεδία που περιέχονται στα παραδείγματα είναι επαρκή.

(15) **Ένας ιδιώτης** απέρριψε την πρόταση στο ΕΑΠ, δηλώνοντας τους ακόλουθους λόγους:

- Η πρόταση περιλαμβάνει δύο διαφορετικούς τύπους διάθεσης σε υπηρεσία (ΠΔΥ και τελικό ΠΔΥ) με την ίδια διατύπωση.
- Το πρόσωπο που υπογράφει το τελικό ΠΔΥ δεν αναλαμβάνει ευθύνη για την εργασία που καλύπτεται από άλλα ΠΔΥ.
- Το πρόσωπο θεωρεί ασυνέπεια το γεγονός ότι του επιτρέπεται να υπογράψει τον καθημερινό έλεγχο έπειτα από το τελικό ΠΔΥ χωρίς την έκδοση άλλου τελικού ΠΔΥ.

Ο ιδιώτης προτείνει μια από τις εξής δύο επιλογές:

- Κατάργηση του τελικού ΠΔΥ και αντικατάστασή του από κείμενο στο τεχνικό μητρώο όπου θα αναφέρεται ότι η συντήρηση εκτελέστηκε ή/και αναβλήθηκε από κατάλληλα αδειοδοτημένο/εξουσιοδοτημένο/εγκεκριμένο προσωπικό και ότι το αεροσκάφος είναι ασφαλές για πτήση. Θα επαρκούν δύο υπογραφές (B1 και B2) στο κείμενο του απλού ΠΔΥ.
- Αν διατηρηθεί το τελικό ΠΔΥ, τότε πρέπει να φέρει δύο υπογραφές (B1 και B2) προκειμένου να πιστοποιούνται όλες οι εργασίες και να αναλαμβάνεται ευθύνη γι' αυτές.

Ο ιδιώτης προτείνει επίσης ότι στην πιστοποίηση του καθημερινού ελέγχου πρέπει να εμπλέκεται επίσης προσωπικό πιστοποίησης B2.

(16) **Δύο ιδιώτες** απέρριψαν την πρόταση στο ΕΑΠ δηλώνοντας τους ακόλουθους λόγους:

- Η πρόταση υποστηρίζει αερομεταφορείς με τίμημα την ασφάλεια, επιτρέποντας περαιτέρω εξωτερική ανάθεση της συντήρησης.
- Αυτή η εξωτερική ανάθεση προάγει την ύπαρξη φορέων συντήρησης εξειδικευμένων σε συγκεκριμένες εργασίες, καθιστώντας δύσκολη για το προσωπικό πιστοποίησης την

απόκτηση γνώσεων και πείρας σχετικά με ολόκληρο το αεροσκάφος, κάτι που είναι αναγκαίο για την απόκτηση πτυχίου.

- (17) **Ένας ιδιώτης** εξέφρασε τη διαφωνία του σχετικά με το γεγονός ότι το τελικό ΠΔΥ μπορεί να εκδοθεί από ένα μόνο πρόσωπο, ακόμη και στην περίπτωση που αυτό το πρόσωπο δεν έχει λάβει ενημέρωση σχετικά με τη συντήρηση που εκτελέστηκε και ακόμη και αν ορισμένες από τις εργασίες δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του πτυχίου του.
- (18) **Ένας ιδιώτης** εξέφρασε την άποψη ότι η πρόταση του ΕΑΠ δεν είναι αναγκαία, καθώς όλοι οι τομείς καλύπτονται ήδη και έχουν αναπτυχθεί σε βαθμό που αυτό αποτελεί καθημερινή τυπική διαδικασία στον κλάδο.
- (19) **Ένας ιδιώτης** παρατήρησε ότι η πρόταση αφαιρεί την ευθύνη από τα πρόσωπα που είναι υπεύθυνα για τη συντήρηση του αεροσκάφους.

Άλλες αντιδράσεις:

- (20) **Η Ένωση Τεχνικών Αεροπορίας των Κάτω Χωρών (NFLT)** ρώτησε αν η πρόταση του ΕΑΠ περιλαμβάνει την επέκταση των δικαιωμάτων της κατηγορίας B2 (ΕΠΤ 2007-07) στην παράγραφο 66.A.20 σημείο 3.
- Ο Οργανισμός σημειώνει ότι το ΕΑΠ δεν περιείχε αυτήν την αλλαγή, γιατί δεν έχει ακόμη υιοθετηθεί επισήμως από την Επιτροπή. Η επέκταση των δικαιωμάτων της κατηγορίας B2 αποτελεί μέρος της διαδικασίας υιοθέτησης της γνώμης 05/2009.
- (21) **Ένας ιδιώτης** ζήτησε να επαναφέρει η Διοίκηση Πολιτικής Αεροπορίας του Ηνωμένου Βασιλείου την πλήρη προφορική εξέταση για την απόκτηση πτυχίου συντήρησης αεροσκαφών.
- Ο Οργανισμός σημειώνει ότι αυτό δεν είναι δυνατό σύμφωνα με τους τρέχοντες κανονισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- (22) **Ένας ιδιώτης** υπέβαλε λανθασμένα σε αυτό το ΕΑΠ 2007-09 παρατήρηση σχετική με την ΕΠΤ 2010-09 σε σχέση με τους όρους «ανάθεση» και «υπεργολαβία».
- (23) **Ένας ιδιώτης παρατήρησε τα ακόλουθα:**
- Υποστηρίζει την εναρμόνιση του τρόπου διάθεσης των αεροσκαφών σε υπηρεσία.
 - Υποστηρίζει την έννοια της πολλαπλής διάθεσης σε υπηρεσία, καθώς την ευθύνη έχει μόνο το πρόσωπο που πιστοποιεί την εργασία.
 - Αναφέρει ότι η έννοια της απλής διάθεσης σε υπηρεσία προάγει την έκδοση ΠΔΥ χωρίς ο εκδίδων να έχει δει ή να γνωρίζει τις εργασίες που πραγματοποιήθηκαν στο αεροσκάφος, κυρίως όσον αφορά μεγάλες και περίπλοκες εργασίες, και προάγει επίσης την εκτέλεση συντήρησης από προσωπικό που δεν διαθέτει τα σχετικά προσόντα.

- Είναι πλήρως αντίθετος με την πρακτική, όπου πολλές εργασίες εγκρίνονται από πρόσωπα εγκεκριμένα από την εταιρεία αλλά που δεν διαθέτουν πτυχίο.