ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 1056/2008 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 27ης Οκτωβρίου 2008

για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 για τη διαρκή αξιοπλοΐα αεροσκαφών και αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού και για την έγκριση των φορέων και του προσωπικού που συμμετέχουν στα εν λόγω καθήκοντα

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 80 παράγραφος 2,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Φεβρουαρίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας της Αεροπορίας, καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ [1], και ιδίως το άρθρο 5 παράγραφος 5,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής, της 20ής Νοεμβρίου 2003, για τη διαρκή αξιοπλοΐα αεροσκαφών και αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού και για την έγκριση των φορέων και του προσωπικού που συμμετέχουν στα εν λόγω καθήκοντα [2], ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (στο εξής «ο Οργανισμός») αξιολόγησε τις επιπτώσεις του παραρτήματος I (μέρος-M) του εν λόγω κανονισμού.

(2) Ο Οργανισμός κατέληξε ότι οι ισχύουσες διατάξεις του παραρτήματος I (μέρος-M) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 είναι υπέρμετρα αυστηρές για αεροσκάφη που δεν χρησιμοποιούνται στις εμπορικές αερομεταφορές, και ιδίως για αεροσκάφη που δεν ταξινομούνται ως «σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη».

(3) Επειδή έληξε η προθεσμία εντός της οποίας τα κράτη μέλη είχαν τη δυνατότητα να εφαρμόζουν παρέκκλιση για τα αεροσκάφη που δεν χρησιμοποιούνται στις εμπορικές αεροπορικές μεταφορές, όπως προβλέπεται στο άρθρο 7 παράγραφος 3 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003, το οποίο εφάρμοσε όντως η πλειονότητα των κρατών μελών, οι διατάξεις του παραρτήματος I (μέρος-M) θα αρχίσουν να εφαρμόζονται πλήρως σε όλα τα κράτη μέλη από τις 28 Σεπτεμβρίου 2008, εκτός εάν τροποποιηθούν εγκαίρως.

(4) Ο Οργανισμός συνέστησε να τροποποιηθεί σημαντικά ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2042/2003, και ιδίως το παράρτημα I (μέρος-M), ώστε να προσαρμοσθούν οι υπάρχουσες απαιτήσεις στην πολυπλοκότητα των διαφόρων κατηγοριών αεροσκαφών και των τύπων πτητικών λειτουργιών χωρίς να διακυβευθεί το επίπεδο ασφάλειας.

(5) Για να καταστεί δυνατόν στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών και στα ενδιαφερόμενα μέρη να εξοικειωθούν επαρκώς με τις νέες απαιτήσεις του μέρους M, και να προσαρμοσθούν σε αυτές, πρέπει να επιτραπεί στα κράτη μέλη να μεταθέσουν την εφαρμογή του μέρους-M στα αεροσκάφη που δεν χρησιμοποιούνται στις εμπορικές αερομεταφορές για μια πρόσθετη περίοδο ενός ή δύο ετών, αναλόγως των σχετικών διατάξεων.

(6) Συνεπώς, πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2042/2003.

(7) Στις διατάξεις του παρόντος κανονισμού λαμβάνεται υπόψη η ανακοίνωση της Επιτροπής της 11ης Ιανουαρίου 2008 «Θεματική για βιώσιμο μέλλον στη γενική και επαγγελματική αεροπορία» [3].

(8) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό βασίζονται στις γνωμοδοτήσεις που εξέδωσε ο Οργανισμός σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 2 στοιχείο β) και το άρθρο 19 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

(9) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 65 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 τροποποιείται ως εξής:

1. Στο άρθρο 2 προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία ια) και ιβ):

«ια) ως “αεροσκάφη ELA1” νοούνται τα κάτωθι ευρωπαϊκά ελαφρά αεροσκάφη:

i) αεροπλάνο, ανεμοπλάνο ή μηχανοκίνητο ανεμοπλάνο, μέγιστης μάζας απογείωσης (MTOM) κάτω των 1 000 kg, το οποίο δεν ταξινομείται ως σύνθετο μηχανοκίνητο αεροσκάφος·

[1] ΕΕ L 79 της 19.3.2008, σ. 1.
[2] ΕΕ L 315 της 28.11.2003, σ. 1.
[3] COM(2007) 869 τελικό.

ii) αερόστατο με μέγιστο εκ σχεδιασμού όγκο ανυψωτικού αερίου ή θερμού αέρα έως 3 400 m^3 για τα αερόστατα θερμού αέρα, 1 050 m^3 για τα αερόστατα αερίου και 300 m^3 για τα προσδεδεμένα αερόστατα αερίου·

iii) αερόπλοιο σχεδιασμένο για δύο επιβαίνοντες κατ' ανώτατο όριο και με μέγιστο εκ σχεδιασμού όγκο ανυψωτικού αερίου ή θερμού αέρα έως 2 500 m^3 για τα αερόπλοια θερμού αέρα και 1 000 m^3 για τα αερόπλοια αερίου·

ιβ) ως "αεροσκάφος LSA" νοείται ελαφρύ αθλητικό αεροπλάνο, το οποίο έχει όλα τα κάτωθι χαρακτηριστικά:

i) μέγιστη μάζα απογείωσης (MTOM) έως 600 kg·

ii) μέγιστη ταχύτητα απώλειας στήριξης σε διαμόρφωση προσγείωσης (VS0) που δεν υπερβαίνει τους 45 κόμβους διορθωμένης ταχύτητας αέρος (CAS) στη μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης του αεροσκάφους και στο κρισιμότερο κέντρο βάρους του·

iii) έως δύο το πολύ θέσεις καθημένων, συμπεριλαμβανομένου του κυβερνήτη·

iv) ένα μη στροβιλοκίνητο κινητήρα με έλικα·

v) έναν θάλαμο όχι υπό πίεση.»

2. Στο άρθρο 3 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 4:

«4. Για αεροσκάφη που δεν χρησιμοποιούνται στις εμπορικές αερομεταφορές, τυχόν πιστοποιητικό επιθεώρησης της αξιοπλοΐας ή ισότιμο έγγραφο που έχει εκδοθεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις των κρατών μελών και ισχύει στις 28 Σεπτεμβρίου 2008 εξακολουθεί να ισχύει μέχρι την ημερομηνία λήξης του ή μέχρι τις 28 Σεπτεμβρίου 2009, όποια ημερομηνία προηγείται. Μετά τη λήξη ισχύος του, η αρμόδια αρχή μπορεί να επανεκδώσει ή να παρατείνει άπαξ το πιστοποιητικό επιθεώρησης της αξιοπλοΐας ή ισότιμο έγγραφο για ένα έτος, εφόσον το επιτρέπουν οι απαιτήσεις του κράτους μέλους. Μετά τη νέα λήξη ισχύος του, η αρμόδια αρχή μπορεί να επανεκδώσει ή να παρατείνει για άλλη μια φορά το πιστοποιητικό επιθεώρησης της αξιοπλοΐας ή το ισότιμο έγγραφο για ένα έτος, εφόσον το επιτρέπουν οι απαιτήσεις του κράτους μέλους. Δεν επιτρέπεται άλλη επανέκδοση ή παράτασή του. Σε περίπτωση χρήσης των διατάξεων του παρόντος σημείου, κατά τη μεταφορά του νηολογίου του αεροσκάφους εντός της ΕΕ, εκδίδεται νέο πιστοποιητικό επιθεώρησης της αξιοπλοΐας σύμφωνα με το M.A.904».

3. Στο άρθρο 4 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 4:

«4. Πιστοποιητικά διάθεσης σε λειτουργία και εγκεκριμένα πιστοποιητικά διάθεσης σε λειτουργία, τα οποία έχουν εκδοθεί πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού από φορέα συντήρησης εγκεκριμένο βάσει των απαιτήσεων του κράτους μέλους, θεωρούνται ισότιμα εκείνων που απαιτούνται βάσει των σημείων M.A.801 και M.A.802 του παραρτήματος I (μέρος-M) αντίστοιχα».

4. Στο άρθρο 5, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«1. Το αρμόδιο για την πιστοποίηση προσωπικό διαθέτει τα απαραίτητα προσόντα σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος III, εξαιρουμένων των περιπτώσεων που προβλέπονται στην M.A.606 στοιχείο η), M.A.607 στοιχείο β), M.A.801 στοιχείο δ) και M.A.803 του παραρτήματος I, καθώς και στο 145.A.30 στοιχείο ι) του παραρτήματος II (μέρος 145) και στο προσάρτημα IV του παραρτήματος II (μέρος 145)».

5. Το άρθρο 7 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«2. Κατά παρέκκλιση της παραγράφου 1:

α) τις διατάξεις του παραρτήματος I, εξαιρουμένων της M.A.201 στοιχείο η) περίπτωση 2 και της M.A.708 στοιχείο γ), εφαρμόζονται από τις 28 Σεπτεμβρίου 2005·

β) η M.A.201 στοιχείο στ) του παραρτήματος I εφαρμόζεται για αεροσκάφη που δεν χρησιμοποιούνται στις εμπορικές αερομεταφορές από τις 28 Σεπτεμβρίου 2009.»·

β) η παράγραφος 3 τροποποιείται ως εξής:

i) το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«α) τις διατάξεις του παραρτήματος I σε αεροσκάφη που δεν χρησιμοποιούνται σε εμπορικές αερομεταφορές, έως τις 28 Σεπτεμβρίου 2009·»·

ii) προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο ζ):

«ζ) για αεροσκάφη που δεν χρησιμοποιούνται στις εμπορικές αερομεταφορές πλην των μεγάλων αεροσκαφών, την ανάγκη συμμόρφωσης με το παράρτημα III (μέρος 66) στις ακόλουθες διατάξεις, έως τις 28 Σεπτεμβρίου 2010:

— M.A.606 στοιχείο ζ) και M.A.801 στοιχείο β) δεύτερη περίπτωση του παραρτήματος I (μέρος-M),

— 145.A.30 στοιχεία ζ) και η) του παραρτήματος II (μέρος-145)».

6. Τα παραρτήματα I και II τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

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

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

Βρυξέλλες, 27 Οκτωβρίου 2008.

Για την Επιτροπή
Antonio TAJANI
Αντιπρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

1. Το παράρτημα I (μέρος-M) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 τροποποιείται ως εξής:

1. Στην M.1 παράγραφος 4, προστίθεται η ακόλουθη περίπτωση iii):

«iii) Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 4 περίπτωση i), όταν τη διαρκή αξιοπλοΐα αεροσκάφους που δεν χρησιμοποιείται σε εμπορικές αερομεταφορές χειρίζεται φορέας διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας εγκεκριμένος σύμφωνα με την ενότητα A, τμήμα Z του παρόντος παραρτήματος (μέρος M), ο οποίος δεν υπόκειται στην επιτήρηση του κράτους μέλους νηολόγησης, και μόνον εφόσον συμφωνήσει το κράτος μέλος νηολόγησης πριν την έγκριση του προγράμματος συντήρησης:

α) η αρχή που καθορίζεται από το κράτος μέλος νηολόγησης για την επιτήρηση του φορέα διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας· ή

β) ο Οργανισμός εάν ο φορέας διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας είναι εγκατεστημένος σε τρίτο κράτος.»

2. Στην M.A.201, το στοιχείο ε) αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«ε) Προκειμένου να εκπληρωθούν τα καθήκοντα που αναφέρονται στο στοιχείο α),

i) ο ιδιοκτήτης αεροσκάφους μπορεί να αναθέσει με σύμβαση την εκτέλεση των εργασιών που αφορούν τη διαρκή αξιοπλοΐα σε φορέα διαχείρισης διαρκούς αξιοπλοΐας εγκεκριμένο σύμφωνα με την ενότητα A τμήμα Z του παρόντος παραρτήματος (μέρος M). Σε αυτή την περίπτωση, ο φορέας διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας αναλαμβάνει την ευθύνη για την ορθή εκτέλεση των εργασιών αυτών.

ii) Ο ιδιοκτήτης, ο οποίος αναλαμβάνει ο ίδιος τη διαχείριση της διαρκούς αξιοπλοΐας αεροσκάφους υπό την ευθύνη του, χωρίς σύμβαση σύμφωνα με το προσάρτημα I, μπορεί ωστόσο να αναθέσει με σύμβαση περιορισμένου χρόνου σε φορέα διαχείρισης διαρκούς αξιοπλοΐας εγκεκριμένο σύμφωνα με την ενότητα A τμήμα Z του παρόντος παραρτήματος (μέρος M) την κατάρτιση προγράμματος συντήρησης και την έγκρισή του σύμφωνα με την M.A.302. Στην περίπτωση αυτή, με τη σύμβαση περιορισμένου χρόνου μεταβιβάζεται η ευθύνη κατάρτισης και έγκρισης του προγράμματος συντήρησης στο συμβαλλόμενο φορέα διαχείρισης διαρκούς αξιοπλοΐας.»

3. Στην M.A.201, περίπτωση i), η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται από την ακόλουθη: «Όταν κράτος μέλος απαιτήσει από τον αερομεταφορέα να είναι κάτοχος πιστοποιητικού για τις εμπορικές δραστηριότητές του που δεν αφορούν εμπορική αερομεταφορά, ο αερομεταφορέας πρέπει:».

4. Στην M.A.202 το στοιχείο α) αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«α) Το πρόσωπο ή ο φορέας που είναι υπεύθυνος κατά την M.A.201 υποβάλλει έκθεση στην καθορισμένη από το κράτος νηολόγησης αρμόδια αρχή, το φορέα που είναι υπεύθυνος για το σχεδιασμό τύπου ή το συμπληρωματικό σχεδιασμό τύπου και, ενδεχομένως, στο κράτος μέλος του αερομεταφορέα, σχετικά με κάθε διαπιστωθείσα κατάσταση του αεροσκάφους ή κατασκευαστικού του στοιχείου, η οποία μπορεί να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια πτήσης».

5. Η M.A.302 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«**M.A.302 Πρόγραμμα συντήρησης αεροσκάφους**

α) Η συντήρηση κάθε αεροσκάφους οργανώνεται σύμφωνα με πρόγραμμα συντήρησης αεροσκάφους.

β) Το πρόγραμμα συντήρησης και οι τυχόν μεταγενέστερες τροποποιήσεις του εγκρίνονται από την αρμόδια αρχή.

γ) Όταν τη διαρκή αξιοπλοΐα αεροσκάφους χειρίζεται φορέας διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας, εγκεκριμένος σύμφωνα με την ενότητα A, τμήμα Z του παρόντος παραρτήματος (μέρος M), το πρόγραμμα συντήρησης και οι τροποποιήσεις του είναι δυνατόν να εγκριθούν με διαδικασία έμμεσης έγκρισης.

i) Στην περίπτωση αυτή, η διαδικασία έμμεσης έγκρισης καθορίζεται από το φορέα διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας στο εγχειρίδιο λειτουργιών διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας και εγκρίνεται από την αρμόδια αρχή που είναι υπεύθυνη για το συγκεκριμένο φορέα διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας.

ii) Ο φορέας διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας δεν κάνει χρήση της διαδικασίας έμμεσης έγκρισης όταν δεν είναι υπό την επιτήρηση του κράτους μέλους νηολόγησης, εκτός εάν υπάρχει συμφωνία βάσει της Μ.1 σημείο 4 περιπτώσεις ii) ή iii), αναλόγως, για τη μεταβίβαση της ευθύνης για την έγκριση του προγράμματος συντήρησης του αεροσκάφους στην αρμόδια αρχή που είναι υπεύθυνη για το φορέα διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας.

δ) Το πρόγραμμα συντήρησης πρέπει να αποκαθιστά συμμόρφωση με:

i) οδηγίες που έχει εκδώσει η αρμόδια αρχή·

ii) οδηγίες για τη διαρκή αξιοπλοΐα που έχουν εκδώσει οι κάτοχοι του πιστοποιητικού τύπου, περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου, συμπληρωματικού πιστοποιητικού τύπου, έγκρισης σχεδιασμού επισκευής μείζονος σημασίας, εξουσιοδότησης ETSO ή οποιασδήποτε άλλης σχετικής έγκρισης που έχει εκδοθεί βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 και του παραρτήματος (μέρος-21) αυτού·

iii) πρόσθετες ή άλλες οδηγίες που προτείνει ο ιδιοκτήτης ή ο φορέας διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας μόλις αυτές εγκριθούν βάσει της Μ.Α.302, εξαιρουμένων των διακοπών για σχετιζόμενες με την ασφάλεια εργασίες που αναφέρονται στην παράγραφο ε), οι οποίες επιτρέπεται να κλιμακώνονται, υπό τον όρο ότι πραγματοποιούνται επαρκείς επιθεωρήσεις σύμφωνα με την παράγραφο ζ) και μόνον όταν υπόκεινται σε άμεση έγκριση σύμφωνα με την Μ.Α.302 στοιχείο β).

ε) Το πρόγραμμα συντήρησης περιέχει λεπτομερή στοιχεία, συμπεριλαμβανομένης της συχνότητας, όλης της συντήρησης που πρέπει να πραγματοποιηθεί, η οποία περιλαμβάνει κάθε ειδική εργασία συντήρησης που συνδέεται με τον τύπο και την ιδιαιτερότητα των πτητικών λειτουργιών.

στ) Για τα μεγάλα αεροσκάφη, όταν το πρόγραμμα συντήρησης βασίζεται στη λογική οργανωμένης ομάδας συντήρησης ή στην παρακολούθηση της κατάστασης, το πρόγραμμα συντήρησης περιλαμβάνει πρόγραμμα αξιοπιστίας.

ζ) Το πρόγραμμα συντήρησης υποβάλλεται σε περιοδικές επανεξετάσεις και τροποποιείται αναλόγως, εφόσον χρειάζεται. Με τις επανεξετάσεις αυτές εξασφαλίζεται ότι το πρόγραμμα εξακολουθεί να ανταποκρίνεται στην πρακτική πείρα λειτουργίας και τις οδηγίες της αρμόδιας αρχής και ότι ταυτόχρονα λαμβάνονται υπόψη νέες ή/και τροποποιημένες οδηγίες συντήρησης που κοινοποιούνται από τους κατόχους πιστοποιητικού τύπου και συμπληρωματικού πιστοποιητικού τύπου και από κάθε άλλο φορέα που δημοσιεύει τέτοιου είδους στοιχεία σύμφωνα με το παράρτημα (μέρος-21) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1702/2003.»

6. Στην Μ.Α.305, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«β) Τα αρχεία διαρκούς αξιοπλοΐας αεροσκάφους συνίστανται σε:

1. μητρώο του αεροσκάφους, μητρώο(-α) κινητήρα ή κάρτες μητρώων των δομοστοιχείων του κινητήρα, μητρώο(-α) των ελίκων και τις κάρτες μητρώου αυτών για όλα τα παρελκόμενα με πεπερασμένη διάρκεια ζωής, αναλόγως, και,

2. όταν απαιτείται στην Μ.Α.306 για εμπορικές αερομεταφορές ή από το κράτος μέλος για εμπορικές δραστηριότητες άλλες από τις εμπορικές αερομεταφορές, το τεχνικό μητρώο του αερομεταφορέα.»

7. Στην Μ.Α.403 στοιχείο β), η φράση «σύμφωνα με την Μ.Α.801, στοιχείο β) σημεία 1 και 2, ή με το μέρος-145» αντικαθίσταται από τη φράση «σύμφωνα με την Μ.Α.801 στοιχείο β) σημεία 1 και 2, την Μ.Α.801 στοιχεία γ) και δ) ή το παράρτημα II (μέρος-145)».

8. Στην Μ.Α.501, στοιχείο α), η φράση «εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά στο μέρος-145 και το τμήμα ΣΤ» αντικαθίσταται από τη φράση «εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά στο παράρτημα (μέρος-21) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1702/2003, στο παράρτημα II (μέρος-145) ή στο τμήμα ΣΤ, ενότητα Α του παραρτήματος I του παρόντος κανονισμού».

9. Η Μ.Α.502 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«**Μ.Α.502 Συντήρηση παρελκομένων**

α) Η συντήρηση των παρελκομένων διενεργείται από φορείς συντήρησης δεόντως εγκεκριμένους σύμφωνα με την ενότητα Α, τμήμα ΣΤ του παρόντος παραρτήματος (μέρος Μ) ή με το παράρτημα II (μέρος-145).

β) Κατά παρέκκλιση του στοιχείου α), η συντήρηση παρελκομένου με βάση τα στοιχεία συντήρησης του αεροσκάφους ή, εάν συμφωνήσει η αρμόδια αρχή, με βάση τα στοιχεία συντήρησης των παρελκομένων, επιτρέπεται να διενεργείται από φορέα ικανότητας Α εγκεκριμένο σύμφωνα με την ενότητα Α, τμήμα ΣΤ του παρόντος παραρτήματος (μέρος Μ) ή με το παράρτημα ΙΙ (μέρος-145), καθώς και από το προσωπικό πιστοποίησης που αναφέρεται στην Μ.Α.801 στοιχείο β) σημείο 2 μόνον εφόσον τα παρελκόμενα είναι τοποθετημένα στο αεροσκάφος. Ωστόσο, ο φορέας ή το προσωπικό πιστοποίησης μπορεί να αφαιρέσει προσωρινά το συγκεκριμένο παρελκόμενο για να συντηρηθεί, ώστε να διευκολυνθεί η πρόσβασή του σε αυτό, εκτός εάν η αφαίρεση του παρελκομένου συνεπάγεται περαιτέρω συντήρηση μη περιλαμβανόμενη στις διατάξεις του παρόντος στοιχείου. Η συντήρηση παρελκομένου που διενεργείται σύμφωνα με το παρόν στοιχείο δεν περιλαμβάνεται στην έκδοση του εντύπου 1 του EASA και υπόκειται στις απαιτήσεις διάθεσης του αεροσκάφους που προβλέπονται στην Μ.Α.801.

γ) Κατά παρέκκλιση του στοιχείου α), η συντήρηση παρελκομένου κινητήρα/βοηθητικής μονάδας ισχύος (APU) με βάση τα στοιχεία συντήρησης του κινητήρα/της βοηθητικής μονάδας ισχύος (APU) ή, εάν συμφωνήσει η αρμόδια αρχή, με βάση τα στοιχεία συντήρησης του παρελκομένου, επιτρέπεται να διενεργείται από φορέα ικανότητας Β εγκεκριμένο σύμφωνα με την ενότητα Α, τμήμα ΣΤ του παρόντος παραρτήματος (μέρος Μ) ή με το παράρτημα ΙΙ (μέρος-145), μόνον εφόσον τα παρελκόμενα είναι τοποθετημένα στον κινητήρα/τη βοηθητική μονάδα ισχύος (APU). Ωστόσο, ο φορέας ικανότητας Β μπορεί να αφαιρέσει προσωρινά το συγκεκριμένο παρελκόμενο για να συντηρηθεί, ώστε να διευκολυνθεί η πρόσβασή του σε αυτό, εκτός εάν η αφαίρεση του παρελκομένου συνεπάγεται περαιτέρω συντήρηση μη περιλαμβανόμενη στις διατάξεις του παρόντος στοιχείου.

δ) Κατά παρέκκλιση από το στοιχείο α) και την Μ.Α.801 στοιχείο β) σημείο 2, η συντήρηση παρελκομένου, το οποίο είναι τοποθετημένο σε αεροσκάφος ELA1 ή έχει αφαιρεθεί από αυτό, εφόσον το αεροσκάφος δεν χρησιμοποιείται σε εμπορικές αερομεταφορές, η οποία διενεργείται με βάση τα στοιχεία συντήρησης του παρελκομένου, επιτρέπεται να πραγματοποιείται από το προσωπικό πιστοποίησης, όπως ορίζεται στην Μ.Α.801 στοιχείο β) σημείο 2, εξαιρουμένης:

1. της γενικής επισκευής παρελκομένων πλην των κινητήρων και των ελίκων, και

2. της γενικής επισκευής παρελκομένων κινητήρων και ελίκων αεροσκαφών άλλων από τα CS-VLA, CS-22 και LSA.

Η συντήρηση παρελκομένου που διενεργείται σύμφωνα με το στοιχείο δ) δεν περιλαμβάνεται στην έκδοση του εντύπου 1 του EASA και υπόκειται στις απαιτήσεις διάθεσης του αεροσκάφους που προβλέπονται στην Μ.Α.801.»

10. Η Μ.Α.503 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«**Μ.Α.503 Παρελκόμενα με πεπερασμένη διάρκεια ζωής**

Τα εγκαταστημένα στο αεροσκάφος παρελκόμενα με πεπερασμένη διάρκεια ζωής δεν πρέπει να υπερβαίνουν το εγκεκριμένο όριο ζωής τους, όπως αυτό καθορίζεται στο εγκεκριμένο πρόγραμμα συντήρησης και στις οδηγίες αξιοπλοΐας, εξαιρουμένων όσων προβλέπονται στην Μ.Α.504 στοιχείο γ).»

11. Στην Μ.Α.504, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«β) Τα παρελκόμενα που έχουν τεθεί εκτός λειτουργίας προσδιορίζονται και αποθηκεύονται σε ασφαλή χώρο, υπό τον έλεγχο εγκεκριμένου φορέα συντήρησης, έως ότου ληφθεί απόφαση για τη μελλοντική διάθεσή τους. Ωστόσο, για τα αεροσκάφη που δεν χρησιμοποιούνται σε εμπορικές αερομεταφορές πλην των μεγάλων αεροσκαφών, το πρόσωπο ή ο φορέας που έχει δηλώσει το παρελκόμενο εκτός λειτουργίας μπορεί να μεταβιβάσει τη φύλαξή του, αφού διαπιστώσει ότι είναι εκτός λειτουργίας, στον ιδιοκτήτη του αεροσκάφους, με την προϋπόθεση η εν λόγω μεταβίβαση θα καταγραφεί στο μητρώο του αεροσκάφους ή στο μητρώο του κινητήρα ή στο μητρώο του παρελκομένου.»

12. Η Μ.Α.601 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«**Μ.Α.601 Πεδίο εφαρμογής**

Το παρόν τμήμα καθορίζει τις απαιτήσεις που πρέπει να πληροί ένας φορέας για να θεωρηθεί κατάλληλος για την έκδοση ή παράταση έγκρισης για τη συντήρηση αεροσκαφών και παρελκομένων που δεν εμπίπτουν στην Μ.Α.201, στοιχείο ζ).»

13. Στην Μ.Α.604 στοιχείο α), τα σημεία 5 και 6 αντικαθίστανται από τα ακόλουθα:

«5. Κατάλογο του προσωπικού πιστοποίησης με το πεδίο των αρμοδιοτήτων του, και

6. Κατάλογο των εγκαταστάσεων όπου διενεργείται συντήρηση, καθώς και γενική περιγραφή αυτών·».

14. Στην Μ.Α.606, προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο η):

«η) Κατά παρέκκλιση του στοιχείου ζ), ο φορέας μπορεί να χρησιμοποιήσει προσωπικό πιστοποίησης κατάλληλο σύμφωνα με τις κάτωθι διατάξεις για την παροχή υποστήριξης συντήρησης από πλευράς του σε φορείς εκμετάλλευσης που έχουν εμπορικές δραστηριότητες, με βάση ενδεδειγμένες διαδικασίες που πρέπει να εγκριθούν ως μέρος του εγχειριδίου του φορέα:

1. Στην περίπτωση οδηγίας επαναλαμβανόμενων ενεργειών ελέγχου της αξιοπλοΐας πριν από την πτήση, η οποία ρητά αναφέρει ότι μπορεί να εκτελεστεί από το ιπτάμενο πλήρωμα, ο φορέας μπορεί να εκδώσει περιορισμένη εξουσιοδότηση πιστοποίησης προς τον κυβερνήτη με βάση την άδεια των μελών του ιπτάμενου πληρώματος, με την προϋπόθεση ότι ο φορέας εγγυάται την επαρκή πρακτική εκπαίδευση του κυβερνήτη ώστε να εξασφαλίζεται ότι μπορεί να φέρει σε πέρας την οδηγία ελέγχου της αξιοπλοΐας με βάση το απαιτούμενο πρότυπο.

2. Στην περίπτωση αεροσκάφους που εκτελεί πτήσεις μακριά από υποστηριζόμενη εγκατάσταση, ο φορέας μπορεί να εκδώσει περιορισμένη εξουσιοδότηση πιστοποίησης προς τον κυβερνήτη με βάση την άδεια των μελών του ιπταμένου πληρώματος, με την προϋπόθεση ότι ο φορέας εγγυάται την επαρκή πρακτική εκπαίδευση του κυβερνήτη ώστε να εξασφαλίζεται ότι μπορεί να φέρει σε πέρας την οδηγία ελέγχου της αξιοπλοΐας με βάση το απαιτούμενο πρότυπο.»

15. Η Μ.Α.607 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«**Μ.Α.607 Προσωπικό αρμόδιο για την πιστοποίηση**

α) Επιπλέον των απαιτήσεων της Μ.Α.606, στοιχείο ζ), το προσωπικό πιστοποίησης μπορεί να ασκήσει τα προνόμιά του μόνο εάν ο φορέας διασφαλίσει ότι:

1. το προσωπικό πιστοποίησης μπορεί να αποδείξει ότι πληροί τις απαιτήσεις της 66.Α.20 στοιχείο β) του παραρτήματος ΙΙΙ (μέρος 66), εκτός εάν το παράρτημα ΙΙΙ (μέρος 66) παραπέμπει σε κανονισμό κράτους μέλους, οπότε το εν λόγω προσωπικό πρέπει να πληροί την απαίτηση του κανονισμού αυτού, και

2. το προσωπικό πιστοποίησης κατανοεί επαρκώς τα σχετικά αεροσκάφη ή/και παρελκόμενα αεροσκαφών που πρόκειται να υποστούν συντήρηση, καθώς και των συναφών διαδικασιών του φορέα.

β) Στις κάτωθι απρόβλεπτες περιπτώσεις, όταν το αεροσκάφος έχει προσγειωθεί σε τόπο διαφορετικό από την κύρια βάση όπου δεν υπάρχει διαθέσιμο κατάλληλο προσωπικό πιστοποίησης, ο φορέας συντήρησης που έχει αναλάβει με σύμβαση την παροχή υποστήριξης συντήρησης μπορεί να εκδώσει εφάπαξ εξουσιοδότηση πιστοποίησης:

1. σε έναν από τους εργαζομένους του, ο οποίος διαθέτει τα τυπικά προσόντα για αεροσκάφη παρεμφερούς τεχνολογίας, κατασκευής και συστημάτων, ή

2. σε οποιοδήποτε πρόσωπο με τριετή πείρα τουλάχιστον συντήρησης που διαθέτει ισχύουσα άδεια συντήρησης αεροσκάφους της ΔΟΠΑ για τον τύπο του αεροσκάφους για τον οποίον απαιτείται πιστοποίηση, με την προϋπόθεση ότι στο συγκεκριμένο τόπο δεν υπάρχει φορέας δεόντως εγκεκριμένος με βάση το παρόν μέρος και ότι ο συμβασιούχος φορέας διαθέτει και τηρεί φάκελο με τις αποδείξεις για την πείρα και την άδεια του προσώπου αυτού.

Όλες οι σχετικές περιπτώσεις αναφέρονται στην αρμόδια αρχή μέσα σε επτά ημέρες από την έκδοση της ανωτέρω εξουσιοδότησης πιστοποίησης. Ο φορέας που εκδίδει εφάπαξ εξουσιοδότηση πιστοποίησης διασφαλίζει ότι επανελέγχεται κάθε τέτοια συντήρηση που ενδέχεται να επηρεάσει την ασφάλεια πτήσης.

γ) Ο εγκεκριμένος φορέας συντήρησης τηρεί λεπτομερές αρχείο με τα στοιχεία του προσωπικού και επικαιροποιεί τον κατάλογο με τα μέλη του προσωπικού πιστοποίησης και του πεδίου των αρμοδιοτήτων έγκρισης αυτών ως μέρος του εγχειριδίου του φορέα σύμφωνα με την Μ.Α.604 στοιχείο α) σημείο 5.»

16. Στην Μ.Α.608 στοιχείο α), το σημείο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«1. έχει στην κατοχή του τον εξοπλισμό και τα εργαλεία που καθορίζονται στα στοιχεία συντήρησης ή τα ελεγμένα ισοδύναμά τους της Μ.Α.609 που αναφέρονται στο εγχειρίδιο του φορέα συντήρησης, τα οποία είναι αναγκαία για την εκτέλεση των καθημερινών εργασιών συντήρησης εντός του πεδίου της έγκρισης, και».

17. Η Μ.Α.610 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«**Μ.Α.610 Εντολές εργασιών συντήρησης**

Πριν από την έναρξη της συντήρησης συμφωνείται γραπτή εντολή εργασιών μεταξύ του φορέα και του φορέα που ζητεί συντήρηση, στην οποία καθορίζεται με σαφήνεια το είδος της συντήρησης που πρέπει να διενεργηθεί.»

18. Στην M.A.613, η παράγραφος α) αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«α) Μετά την ολοκλήρωση της απαιτούμενης συντήρησης παρελκομένου σύμφωνα με το παρόν τμήμα, εκδίδεται πιστοποιητικό διάθεσης του παρελκομένου σε λειτουργία με βάση την M.A.802. Εκδίδεται έντυπο 1 του EASA εξαιρουμένων των παρελκομένων που συντηρούνται σύμφωνα με την M.A.502 στοιχεία β) και δ) και των παρελκομένων που κατασκευάζονται σύμφωνα με την M.A.603 στοιχείο β).»

19. Η M.A.615 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«**M.A.615 Προνόμια του φορέα**

Φορέας συντήρησης, ο οποίος έχει εγκριθεί σύμφωνα με την ενότητα Α, τμήμα ΣΤ του παρόντος παραρτήματος (μέρος M), μπορεί:

α) να αναλαμβάνει τη συντήρηση κάθε αεροσκάφους ή/και παρελκομένου για το οποίο έχει εγκριθεί στους τόπους που καθορίζονται στο πιστοποιητικό έγκρισης και στο εγχειρίδιο λειτουργίας·

β) να αναθέτει την εκτέλεση ειδικών υπηρεσιών που είναι υπό τον έλεγχο του φορέα συντήρησης σε άλλον δεόντως ειδικευμένο φορέα, με την προϋπόθεση ότι ακολουθούνται οι ενδεδειγμένες διαδικασίες που καθορίζονται στο εγχειρίδιο λειτουργίας του φορέα, το οποίο έχει εγκρίνει απευθείας η αρμόδια αρχή·

γ) να αναλαμβάνει τη συντήρηση κάθε αεροσκάφους ή/και παρελκομένου για το οποίο έχει εγκριθεί σε οποιοδήποτε τόπο, εφόσον η συντήρηση είναι αναγκαία είτε επειδή το αεροσκάφος έχει τεθεί εκτός λειτουργίας είτε επειδή είναι αναγκαία η υποστήριξη έκτακτης συντήρησης, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο εγχειρίδιο του φορέα συντήρησης·

δ) εκδίδει πιστοποιητικά διάθεσης σε λειτουργία αφού ολοκληρωθεί η συντήρηση σύμφωνα με την M.A.612 ή την M.A.613.»

20. Η M.A.703 τροποποιείται ως εξής:

i) το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«α) Η έγκριση επισημαίνεται σε πιστοποιητικό που περιλαμβάνει το προσάρτημα VI, το οποίο εκδίδει η αρμόδια αρχή.»·

ii) προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο γ):

«γ) Η έκταση των εργασιών για τη χορήγηση έγκρισης καθορίζεται στο εγχειρίδιο λειτουργιών διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας με βάση την M.A.704».

21. Η M.A.704 τροποποιείται ως εξής:

i) στο στοιχείο α), το σημείο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«3. τον (τους) τίτλο(-ους) και το (τα) ονοματεπώνυμο(-α) του (των) προσώπου(-ων) που ορίζονται στην M.A.706 στοιχεία α), γ), δ) και θ)·»·

ii) στο στοιχείο α) προστίθεται το κάτωθι σημείο 9:

«9. τον κατάλογο των εγκεκριμένων προγραμμάτων συντήρησης αεροσκαφών, ή, για αεροσκάφη που δεν χρησιμοποιούνται σε εμπορικές αερομεταφορές, τον κατάλογο των προγραμμάτων "γενικής" και "βασικής" συντήρησης»·

iii) το στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«γ) Με επιφύλαξη του στοιχείου β), οι τροποποιήσεις ελάσσονος σημασίας στο εγχειρίδιο λειτουργιών είναι δυνατόν να εγκρίνονται με διαδικασία έμμεσης έγκρισης. Στη διαδικασία έμμεσης έγκρισης καθορίζεται η επιτρεπόμενη τροποποίηση ελάσσονος σημασίας, την οποία ορίζει ο φορέας διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας στην έκθεση διαχείρισης και πρέπει να έχει εγκρίνει η αρμόδια αρχή που είναι υπεύθυνη για το φορέα διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας.»

22. Στην Μ.Α.706, προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία θ) και ι):

«θ) Για τους φορείς που επεκτείνουν πιστοποιητικά επιθεώρησης της αξιοπλοΐας με βάση την Μ.Α.711 στοιχείο α) σημείο 4 και την Μ.Α.901 στοιχείο στ), ο φορέας ορίζει τα επί τούτου εξουσιοδοτημένα πρόσωπα, τα οποία υπόκεινται στην έγκριση της αρμόδιας αρχής.

ι) Στο εγχειρίδιο λειτουργιών διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας ο φορέας καθορίζει και επικαιροποιεί τον (τους) τίτλο(-ους) και το (τα) ονοματεπώνυμο(-α) του (των) προσώπου(-ων) που ορίζονται στην Μ.Α.706 στοιχεία α), γ), δ) και θ)».

23. Στην Μ.Α.707, η παράγραφος α) αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«α) Εγκεκριμένος φορέας διαχείρισης διαρκούς αξιοπλοΐας, για να λάβει έγκριση διενέργειας περιοδικών επιθεωρήσεων της αξιοπλοΐας, πρέπει να διαθέτει κατάλληλο προσωπικό επιθεώρησης της αξιοπλοΐας, το οποίο εκδίδει τα ανάλογα πιστοποιητικά ή συστάσεις σύμφωνα με το τμήμα Θ της ενότητας Α.

1. Για όλα τα αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται σε εμπορικές αεροπορικές μεταφορές, και τα αεροσκάφη με ΜΤΟΜ άνω των 2 730 kg, εξαιρουμένων των αερόστατων, το εν λόγω προσωπικό πρέπει να διαθέτει:

α) τουλάχιστον πενταετή πείρα στη διαρκή αξιοπλοΐα·

β) κατάλληλη άδεια σύμφωνα με το παράρτημα III (μέρος-66) ή εθνικά αναγνωρισμένη ειδίκευση προσωπικού συντήρησης, κατάλληλη για την κατηγορία του αεροσκάφους [όταν το παράρτημα III (μέρος-66) παραπέμπει σε εθνικούς κανονισμούς] ή πτυχίο αεροναυτικής ή ισότιμο πτυχίο·

γ) επίσημη εκπαίδευση στην αεροναυτική συντήρηση·

δ) θέση στην ιεραρχία του εγκεκριμένου φορέα με ανάλογες αρμοδιότητες·

ε) παρά τα στοιχεία "α" έως "δ", η απαίτηση που καθορίζεται στην Μ.Α.707 στοιχείο α) σημείο 1β είναι δυνατόν να αντικατασταθεί από πενταετή πείρα στη διαρκή αξιοπλοΐα επιπροσθέτως όσων ήδη απαιτούνται στην Μ.Α.707 στοιχείο α) σημείο 1α.

2. Για τα αεροσκάφη που δεν χρησιμοποιούνται σε εμπορικές αεροπορικές μεταφορές, και τα αεροσκάφη με ΜΤΟΜ έως και 2 730 kg, και τα αερόστατα, το εν λόγω προσωπικό πρέπει να διαθέτει:

α) τουλάχιστον τριετή πείρα στη διαρκή αξιοπλοΐα·

β) κατάλληλη άδεια σύμφωνα με το παράρτημα III (μέρος-66) ή εθνικά αναγνωρισμένη ειδίκευση προσωπικού συντήρησης, κατάλληλης για την κατηγορία του αεροσκάφους [όταν το παράρτημα III (μέρος-66) παραπέμπει σε εθνικούς κανονισμούς] ή πτυχίο αεροναυτικής ή ισότιμο πτυχίο·

γ) κατάλληλη εκπαίδευση στην αεροναυτική συντήρηση·

δ) θέση στην ιεραρχία του εγκεκριμένου φορέα με ανάλογες αρμοδιότητες·

ε) παρά τα ανωτέρω στοιχεία α) έως δ), η απαίτηση που καθορίζεται στην Μ.Α.707 στοιχείο α) σημείο 2β είναι δυνατόν να αντικατασταθεί από πενταετή πείρα στη διαρκή αξιοπλοΐα επιπροσθέτως όσων ήδη απαιτούνται στην Μ.Α.707 στοιχείο α) σημείο 2α.»

24. Στην Μ.Α.708 παράγραφος β), το σημείο 2 αντικαθίσταται από τα ακόλουθο:

«2. Παρουσιάζει το πρόγραμμα συντήρησης του αεροσκάφους και τις τροποποιήσεις του στην αρμόδια αρχή προς έγκριση, εκτός εάν αυτό καλύπτεται από διαδικασία έμμεσης έγκρισης βάσει της Μ.Α.302 στοιχείο γ), και δίνει αντίγραφο του προγράμματος στον ιδιοκτήτη του αεροσκάφους μη εμπορικής χρήσης,».

25. Η Μ.Α.709 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«**Μ.Α.709 Τεκμηρίωση**

α) Ο εγκεκριμένος φορέας διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας διατηρεί και χρησιμοποιεί τα εκάστοτε ισχύοντα στοιχεία συντήρησης με βάση την Μ.Α.401 στη διεκπεραίωση των εργασιών διαρκούς αξιοπλοΐας που αναφέρεται στην Μ.Α.708. Τα εν λόγω στοιχεία παρέχει ο ιδιοκτήτης ή ο αερομεταφορέας, βάσει ενδεδειγμένης σύμβασης με τον ιδιοκτήτη ή αερομεταφορέα. Στην περίπτωση αυτή, ο φορέας διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας χρειάζεται απλώς να τηρεί τα στοιχεία αυτά όσο διαρκεί η σύμβαση, εκτός εάν απαιτείται από την Μ.Α.714.

β) Για τα μη εμπορικής χρήσης αεροσκάφη, ο εγκεκριμένος φορέας διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας μπορεί να καταρτίζει προγράμματα "βασικής" ή/και "γενικής" συντήρησης, ώστε να καθίσταται δυνατή η αρχική έγκριση ή/και η επέκταση του πεδίου της έγκρισης χωρίς να χρειάζονται οι συμβάσεις που αναφέρονται στο προσάρτημα I του παρόντος παραρτήματος (μέρος Μ). Τα εν λόγω προγράμματα "βασικής" ή/και "γενικής" συντήρησης δεν αποκλείουν ωστόσο την αναγκαιότητα κατάρτισης κατάλληλου προγράμματος συντήρησης αεροσκάφους με βάση την Μ.Α.302 σε εύθετο χρόνο πριν από την άσκηση των προνομίων που αναφέρονται στην Μ.Α.711.»

26. Η Μ.Α.711 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«**Μ.Α.711 Προνόμια του φορέα**

α) Φορέας διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας, ο οποίος έχει εγκριθεί σύμφωνα με την ενότητα Α, τμήμα Ζ του παρόντος παραρτήματος (μέρος Μ), μπορεί:

1. να διαχειρίζεται τη διαρκή αξιοπλοΐα αεροσκάφους μη εμπορικής αερομεταφοράς, όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό έγκρισης,

2. να διαχειρίζεται τη διαρκή αξιοπλοΐα αεροσκάφους εμπορικής αερομεταφοράς, όταν αυτό αναφέρεται ταυτόχρονα στο πιστοποιητικό έγκρισης και στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα που διαθέτει,

3. να εκτελεί περιορισμένες εργασίες διαρκούς αξιοπλοΐας με οποιονδήποτε συμβαλλόμενο φορέα, ο οποίος εργάζεται σύμφωνα με δικό του σύστημα ποιότητας, όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό έγκρισης,

4. να επεκτείνει, υπό τους όρους της Μ.Α.901 στοιχείο στ), πιστοποιητικό επιθεώρησης της αξιοπλοΐας που έχει εκδοθεί από την αρμόδια αρχή ή άλλο φορέα διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας εγκεκριμένο σύμφωνα με την ενότητα Α, τμήμα Ζ του παρόντος παραρτήματος (μέρος Μ).

β) Εγκεκριμένος φορέας διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας εγγεγραμμένος σε κράτος μέλος μπορεί, επιπροσθέτως, να εγκριθεί για να διενεργεί επιθεωρήσεις αξιοπλοΐας που αναφέρονται στην Μ.Α.710 και:

1. να εκδίδει σχετικό πιστοποιητικό επιθεώρησης της αξιοπλοΐας και να το παρατείνει σε εύθετο χρόνο με βάση την Μ.Α.901 στοιχείο γ) σημείο 2 ή στοιχείο ε) σημείο 2 και

2. να εκδίδει σύσταση για επιθεώρηση της αξιοπλοΐας προς την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους νηολόγησης.»

27. Στην Μ.Α.712, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«στ) Στην περίπτωση μικρού φορέα που δεν χειρίζεται τη διαρκή αξιοπλοΐα αεροσκάφους εμπορικής χρήσης, το σύστημα ποιότητας είναι δυνατόν να αντικατασταθεί από τη διενέργεια οργανωτικής επιθεώρησης με την έγκριση της αρμόδιας αρχής, εκτός εάν ο φορέας εκδίδει πιστοποιητικά επιθεώρησης για αεροσκάφη με ΜΤΟΜ άνω των 2 730 kg πλην των αερόστατων. Εάν δεν υπάρχει σύστημα ποιότητας, ο φορέας δεν αναθέτει σε τρίτους εργασίες διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας».

28. Στην Μ.Α.714, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«β) Εάν ο φορέας διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας ασκεί τα προνόμια της Μ.Α.711 στοιχείο β), τηρεί αντίγραφο κάθε πιστοποιητικού επιθεώρησης της αξιοπλοΐας και σύστασης που εξέδωσε ή, αναλόγως, μαζί με όλα τα έγγραφα τεκμηρίωσης. Επιπλέον, ο φορέας τηρεί αντίγραφο κάθε πιστοποιητικού επιθεώρησης της αξιοπλοΐας που παρέτεινε με βάση το προνόμιο που αναφέρεται στην Μ.Α.711 στοιχείο α) σημείο 4».

29. Η Μ.Α.801 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«**Μ.Α.801 Πιστοποιητικό διάθεσης του αεροσκάφους σε λειτουργία**

α) Εκτός από τα αεροσκάφη τα οποία διέθεσε σε λειτουργία φορέας συντήρησης σύμφωνα με το παράρτημα II (μέρος-145), το πιστοποιητικό διάθεσης σε λειτουργία εκδίδεται σύμφωνα με το παρόν τμήμα.

β) Αεροσκάφος διατίθεται σε λειτουργία μόνον εάν εκδοθεί σχετικό πιστοποιητικό διάθεσης σε λειτουργία μετά την περάτωση της συντήρησης, εφόσον ολοκληρωθεί ορθά όλη η απαιτούμενη συντήρηση από:

1. κατάλληλο προσωπικό πιστοποίησης εξ ονόματος φορέα συντήρησης, το οποίο έχει εγκριθεί σύμφωνα με την ενότητα Α, τμήμα ΣΤ του παρόντος παραρτήματος (μέρος Μ)· ή

2. προσωπικό πιστοποίησης σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζει το παράρτημα III (μέρος-66), εξαιρουμένων των σύνθετων εργασιών συντήρησης που αναφέρονται στο προσάρτημα VII του παρόντος παραρτήματος στις οποίες εφαρμόζεται το σημείο 1· ή

3. τον χειριστή-ιδιοκτήτη σύμφωνα με την Μ.Α.803·

γ) Κατά παρέκκλιση της Μ.Α.801 στοιχείο β) σημείο 2, για τα αεροσκάφη μη εμπορικής χρήσης ELA1, οι σύνθετες εργασίες συντήρησης που αναφέρονται στο προσάρτημα VII είναι δυνατόν να διενεργούνται από προσωπικό πιστοποίησης όπως αναφέρεται στην Μ.Α.801 στοιχείο β) σημείο 2.

δ) Κατά παρέκκλιση της Μ.Α.801 στοιχείο β), σε περίπτωση απρόβλεπτων καταστάσεων, όταν ένα αεροσκάφος έχει προσγειωθεί σε τόπο όπου δεν υπάρχει εγκεκριμένος φορέας συντήρησης δεόντως εγκεκριμένος με βάση το παρόν παράρτημα ή το παράρτημα II (μέρος-145) ούτε κατάλληλο προσωπικό πιστοποίησης, ο ιδιοκτήτης μπορεί να αναθέσει σε οποιοδήποτε πρόσωπο, με τουλάχιστον κατάλληλη τριετή πείρα συντήρησης και κάτοχο των ενδεδειγμένων προσόντων, τη συντήρηση σύμφωνα με τα πρότυπα που ορίζει το τμήμα Δ του παρόντος παραρτήματος και τη διάθεση του αεροσκάφους σε λειτουργία. Στην περίπτωση αυτή, ο ιδιοκτήτης:

1. λαμβάνει και διατηρεί στα αρχεία του αεροσκάφους λεπτομέρειες σχετικά με όλες τις εργασίες που έχουν πραγματοποιηθεί και τα προσόντα του προσώπου που εξέδωσε την πιστοποίηση,

2. εξασφαλίζει ότι η συντήρηση επανελέγχεται και εγκρίνεται από δεόντως εξουσιοδοτημένο πρόσωπο, όπως αναφέρεται στην Μ.Α.801 στοιχείο β), ή από εγκεκριμένο φορέα σύμφωνα με την ενότητα Α, τμήμα ΣΤ του παρόντος παραρτήματος (μέρος Μ), ή με το παράρτημα II (μέρος-145) το συντομότερο δυνατόν, το αργότερο όμως εντός 7 ημερών,

3. κοινοποιεί στο φορέα που είναι αρμόδιος για τη διαχείριση της διαρκούς αξιοπλοΐας του αεροσκάφους για την ανάθεση της συντήρησής του σύμφωνα με την Μ.Α.201 στοιχείο ε), ή την αρμόδια αρχή, εφόσον δεν υπάρχει τέτοια σύμβαση, εντός 7 ημερών από την έκδοση εξουσιοδότησης πιστοποίησης.

ε) Στην περίπτωση διάθεσης σε λειτουργία σύμφωνα με την Μ.Α.801 στοιχείο β) σημείο 2, κατά την εκτέλεση των εργασιών συντήρησης το προσωπικό πιστοποίησης μπορεί να επικουρείται από ένα ή περισσότερα πρόσωπα που βρίσκονται κάτω από τον άμεσο και συνεχή έλεγχό του.

στ) Το πιστοποιητικό διάθεσης σε λειτουργία περιέχει τουλάχιστον:

1. βασικές λεπτομέρειες της συντήρησης που διενεργήθηκε,

2. την ημερομηνία ολοκλήρωσης της συντήρησης,

3. τα στοιχεία ταυτότητας του φορέα ή/και του προσώπου που εξέδωσε τη διάθεση σε λειτουργία, όπου περιλαμβάνεται:

i) η αναφορά έγκρισης του φορέα συντήρησης εγκεκριμένου σύμφωνα με την ενότητα Α, τμήμα ΣΤ του παρόντος παραρτήματος (μέρος Μ), καθώς και του προσωπικού πιστοποίησης που εξέδωσε το πιστοποιητικό αυτό· ή

ii) στην περίπτωση πιστοποιητικού διάθεσης σε λειτουργία σύμφωνα με την Μ.Α.801 στοιχείο β) σημείο 2 ή στοιχείο γ), τα στοιχεία και ενδεχομένως ο αριθμός αδείας του προσωπικού πιστοποίησης που εξέδωσε το πιστοποιητικό αυτό,

4. οι περιορισμοί αξιοπλοΐας ή δραστηριοτήτων, εάν υπάρχουν.

ζ) Κατά παρέκκλιση από το στοιχείο β) και με την επιφύλαξη του στοιχείου η), όταν δεν είναι δυνατόν να ολοκληρωθεί η προδιαγραφόμενη συντήρηση, επιτρέπεται η έκδοση πιστοποιητικού διάθεσης σε λειτουργία τηρουμένων των εγκεκριμένων περιορισμών για το αεροσκάφος. Το γεγονός αυτό, καθώς και οι ισχύοντες περιορισμοί αξιοπλοΐας ή των πτητικών λειτουργιών, καταχωρίζονται στο πιστοποιητικό διάθεσης του αεροσκάφους σε λειτουργία πριν την έκδοσή του ως μέρος των πληροφοριών που απαιτούνται βάσει του στοιχείου στ) σημείο 4.

η) Το πιστοποιητικό διάθεσης σε λειτουργία δεν εκδίδεται στην περίπτωση που είναι γνωστή οποιαδήποτε ένδειξη μη συμμόρφωσης που θέτει σε σοβαρό κίνδυνο την ασφάλεια πτήσης.»

30. Η M.A.802 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«**M.A.802 Πιστοποιητικό διάθεσης παρελκομένου σε λειτουργία**

α) Το πιστοποιητικό διάθεσης σε λειτουργία εκδίδεται με την περάτωση οποιασδήποτε συντήρησης σε παρελκόμενο αεροσκάφους σύμφωνα με την M.A.502.

β) Το επίσημο πιστοποιητικό διάθεσης που χαρακτηρίζεται ως έντυπο 1 του EASA αποτελεί το πιστοποιητικό διάθεσης παρελκομένου σε λειτουργία, εξαιρουμένης της περίπτωσης που τα παρελκόμενα αεροσκάφους συντηρήθηκαν σύμφωνα με την M.A.502 στοιχείο β) ή δ), οπότε η συντήρηση του αεροσκάφους υπόκειται στις διαδικασίες διάθεσης του αεροσκάφους σε λειτουργία σύμφωνα με την M.A.801.»

31. Η M.A.803 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«**M.A.803 Εξουσιοδότηση χειριστή-ιδιοκτήτη**

α) Για να εγκριθεί ως χειριστής-ιδιοκτήτης, ο ενδιαφερόμενος πρέπει:

1. να διαθέτει ισχύουσα άδεια χειριστή (ή ισοδύναμο έγγραφο) την οποία έχει εκδώσει ή επικυρώσει κράτος μέλος για την ικανότητα τύπου ή κατηγορίας αεροσκάφους και

2. να έχει στην κατοχή του, μόνος του ή από κοινού με άλλους, το αεροσκάφος· ο ιδιοκτήτης πρέπει:

i) να εμφαίνεται ως ένα από τα φυσικά πρόσωπα στο έντυπο νηολόγησης, ή

ii) ως μέλος νομικής οντότητας μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, εφόσον η νομική οντότητα καθορίζεται στο έγγραφο νηολόγησης ως ιδιοκτήτης ή αερομεταφορέας, και ότι το εν λόγω μέλος εμπλέκεται άμεσα στη διαδικασία λήψης αποφάσεων της νομικής οντότητας και έχει ορισθεί από τη νομική οντότητα να διενεργεί τη συντήρηση ως χειριστής-ιδιοκτήτης.

β) Για ιδιωτικά μη σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη με MTOM έως και 2 730 kg, ανεμοπλάνα, μηχανοκίνητα ανεμοπλάνα ή αερόστατα, ο χειριστής-ιδιοκτήτης επιτρέπεται να εκδώσει πιστοποιητικό διάθεσης σε λειτουργία μετά από περιορισμένη συντήρηση χειριστή-ιδιοκτήτη, όπως καθορίζεται στο προσάρτημα VIII.

γ) Το πεδίο της περιορισμένης συντήρησης χειριστή-ιδιοκτήτη καθορίζεται στο πρόγραμμα συντήρησης του αεροσκάφους που αναφέρεται στην M.A.302.

δ) Το πιστοποιητικό διάθεσης σε λειτουργία καταχωρίζεται στα μητρώα και περιλαμβάνει βασικές λεπτομέρειες της συντήρησης που εκτελέσθηκε, τα στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν κατά τη συντήρηση, την ημερομηνία περάτωσης της συντήρησης, καθώς και τα στοιχεία ταυτότητας, την υπογραφή και τον αριθμό αδείας του χειριστή-ιδιοκτήτη που εκδίδει το εν λόγω πιστοποιητικό.»

32. Η M.A.901 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«**M.A.901 Επιθεώρηση αξιοπλοΐας του αεροσκάφους**

Για να διασφαλιστεί η εγκυρότητα του πιστοποιητικού αξιοπλοΐας αεροσκάφους πραγματοποιείται κατά περιόδους επιθεώρηση της αξιοπλοΐας του αεροσκάφους και των σχετικών αρχείων διαρκούς αξιοπλοΐας του.

α) Το πιστοποιητικό επιθεώρησης της αξιοπλοΐας εκδίδεται σύμφωνα με το προσάρτημα III (έντυπο 15α ή 15β του EASA) με την ολοκλήρωση επιτυχούς επιθεώρησης αξιοπλοΐας. Το πιστοποιητικό επιθεώρησης της αξιοπλοΐας ισχύει για ένα έτος.

β) Αεροσκάφος βρίσκεται σε ελεγχόμενο περιβάλλον εάν i) επί τους 12 προηγούμενους μήνες βρισκόταν διαρκώς υπό τη διαχείριση φορέα διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας εγκεκριμένου σύμφωνα με την ενότητα Α, τμήμα Ζ του παρόντος παραρτήματος (μέρος Μ), και ii) επί τους 12 προηγούμενους μήνες συντηρήθηκε από φορείς συντήρησης εγκεκριμένους σύμφωνα με την ενότητα Α, τμήμα ΣΤ του παρόντος παραρτήματος (μέρος Μ), ή με το παράρτημα II (μέρος 145). Σε αυτά περιλαμβάνεται η εκτέλεση εργασιών συντήρησης κατά Μ.Α.803 στοιχείο β) και η διάθεση του αεροσκάφους σε λειτουργία σύμφωνα με την Μ.Α.801 στοιχείο β) σημεία 2 ή 3.

γ) Για όλα τα αεροσκάφη εμπορικής χρήσης και τα αεροσκάφη με ΜΤΟΜ άνω των 2 730 kg, εξαιρουμένων των αερόστατων, τα οποία βρίσκονται σε ελεγχόμενο περιβάλλον, ο αναφερόμενος στο στοιχείο β) φορέας που διαχειρίζεται τη διαρκή αξιοπλοΐα του αεροσκάφους, μπορεί, εάν εγκριθεί δεόντως, και τηρουμένου του στοιχείου ια):

1. να εκδώσει πιστοποιητικό επιθεώρησης της αξιοπλοΐας, σύμφωνα με την Μ.Α.710 και

2. όσον αφορά τα πιστοποιητικά επιθεώρησης της αξιοπλοΐας που έχει εκδώσει, όταν το αεροσκάφος παρέμενε σε ελεγχόμενο περιβάλλον, να παρατείνει δύο φορές την ισχύ του πιστοποιητικού επιθεώρησης της αξιοπλοΐας για περίοδο ενός έτους κάθε φορά·

δ) Για όλα τα αεροσκάφη εμπορικής χρήσης και τα αεροσκάφη με ΜΤΟΜ άνω των 2 730 kg, εξαιρουμένων των αερόστατων, τα οποία i) δεν βρίσκονται σε ελεγχόμενο περιβάλλον, ή ii) των οποίων τη διαρκή αξιοπλοΐα διαχειρίζεται φορέας διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας που δεν έχει το προνόμιο να εκτελεί επιθεωρήσεις αξιοπλοΐας, το πιστοποιητικό επιθεώρησης της αξιοπλοΐας εκδίδεται από την αρμόδια αρχή μετά από επιτυχή αξιολόγηση που βασίζεται σε σύσταση εκ μέρους κατάλληλα εγκεκριμένου φορέα διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας δεόντως εγκεκριμένου σύμφωνα με την ενότητα Α, τμήμα Ζ του παρόντος παραρτήματος (μέρος Μ), η οποία συνοδεύει την αίτηση από τον ιδιοκτήτη ή τον αερομεταφορέα. Η ανωτέρω σύσταση βασίζεται σε επιθεώρηση της αξιοπλοΐας που εκτελείται σύμφωνα με την Μ.Α.710.

ε) Για τα αεροσκάφη μη εμπορικής χρήσης με ΜΤΟΜ έως και 2 730 kg, και τα αερόστατα, κάθε φορέας διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας εγκεκριμένος σύμφωνα με την ενότητα Α, τμήμα Ζ του παρόντος παραρτήματος (μέρος Μ), τον οποίο έχει καθορίσει ο ιδιοκτήτης ή ο αερομεταφορέας, μπορεί, εφόσον έχει εγκριθεί δεόντως και τηρουμένου του στοιχείου ια):

1. να εκδώσει πιστοποιητικό επιθεώρησης της αξιοπλοΐας, σύμφωνα με την Μ.Α.710 και

2. όσον αφορά τα πιστοποιητικά επιθεώρησης της αξιοπλοΐας που έχει εκδώσει, όταν το αεροσκάφος παρέμενε σε ελεγχόμενο περιβάλλον, να παρατείνει δύο φορές την ισχύ του πιστοποιητικού επιθεώρησης της αξιοπλοΐας για περίοδο ενός έτους κάθε φορά·

στ) Κατά παρέκκλιση της Μ.Α.901 στοιχείο γ) σημείο 2 και στοιχείο ε) σημείο 2, για τα αεροσκάφη που βρίσκονται σε ελεγχόμενο περιβάλλον, ο φορέας, ο οποίος αναφέρεται στο στοιχείο β) και διαχειρίζεται τη διαρκή αξιοπλοΐα αεροσκάφους, τηρουμένου του στοιχείου ια), μπορεί να παρατείνει δύο φορές για μια περίοδο ενός έτους κάθε φορά την ισχύ πιστοποιητικού επιθεώρησης της αξιοπλοΐας που έχει εκδώσει η αρμόδια αρχή ή άλλος φορέας διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας εγκεκριμένος σύμφωνα με την ενότητα Α, τμήμα Ζ του παρόντος παραρτήματος (μέρος Μ).

ζ) Κατά παρέκκλιση της Μ.Α.901 στοιχεία ε) και θ) σημείο 2, για αεροσκάφη ELA1 μη εμπορικής χρήσης που δεν θίγονται από την Μ.Α.201 στοιχείο θ), το πιστοποιητικό επιθεώρησης της αξιοπλοΐας επιτρέπεται επίσης να εκδοθεί από την αρμόδια αρχή μετά από επιτυχή αξιολόγηση που βασίζεται σε σύσταση προσωπικού πιστοποίησης ρητά εγκεκριμένου από την αρμόδια αρχή και τηρουμένων των διατάξεων του παραρτήματος III (μέρος-66), καθώς και των απαιτήσεων που καθορίζονται στην Μ.Α.707 στοιχείο α) σημείο 2 περίπτωση α), η οποία συνοδεύει την αίτηση που υποβάλλει ο ιδιοκτήτης ή ο αερομεταφορέας. Η ανωτέρω σύσταση βασίζεται σε επιθεώρηση της αξιοπλοΐας εκτελούμενη σύμφωνα με την Μ.Α.710 και δεν εκδίδεται για περισσότερα από δύο διαδοχικά έτη.

η) Όταν οι περιστάσεις δείχνουν πιθανή απειλή κατά της ασφάλειας, η αρμόδια αρχή διεξάγει την επιθεώρηση της αξιοπλοΐας και εκδίδει η ίδια το πιστοποιητικό επιθεώρησης της αξιοπλοΐας.

θ) Επιπροσθέτως του στοιχείου η), η αρμόδια αρχή μπορεί επίσης να εκτελεί την επιθεώρηση της αξιοπλοΐας και να εκδίδει η ίδια το πιστοποιητικό επιθεώρησης της αξιοπλοΐας στις ακόλουθες περιπτώσεις:

1. για αεροσκάφη που δεν χρησιμοποιούνται στις εμπορικές αεροπομεταφορές, όταν τη διαρκή αξιοπλοΐα του διαχειρίζεται φορέας διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας εγκεκριμένος σύμφωνα με την ενότητα Α, τμήμα Ζ του παρόντος παραρτήματος (μέρος Μ), ο οποίος είναι εγκατεστημένος σε τρίτη χώρα.

2. για όλα τα αερόστατα και τα υπόλοιπα αεροσκάφη με ΜΤΟΜ έως και 2 730 kg, εφόσον ζητηθεί από τον ιδιοκτήτη.

ι) Όταν η αρμόδια αρχή εκτελεί την επιθεώρηση της αξιοπλοΐας ή/και εκδίδει η ίδια το πιστοποιητικό επιθεώρησης της αξιοπλοΐας, ο ιδιοκτήτης ή ο αερομεταφορέας παρέχει στην αρμόδια αρχή:

1. τα έγγραφα τεκμηρίωσης που απαιτούνται από την αρμόδια αρχή,

2. κατάλληλα καταλύματα για το προσωπικό της στον κατάλληλο τόπο,

3. εφόσον χρειάζεται, υποστήριξη από προσωπικό με τα κατάλληλα προσόντα σύμφωνα με το παράρτημα III (μέρος-66) ή με ισοδύναμες απαιτήσεις για το προσωπικό που καθορίζονται στο 145.A.30 στοιχείο ι) σημεία 1 και 2 του παρατήματος II (μέρος 145).

ια) Το πιστοποιητικό επιθεώρησης της αξιοπλοΐας δεν εκδίδεται ούτε παρατείνεται εάν ο φορέας αντιληφθεί ή έχει λόγους να πιστεύει ότι το αεροσκάφος δεν είναι αξιόπλοο.»

33. Στην M.A.904 τα στοιχεία α) και β) αντικαθίστανται από τα ακόλουθα:

«α) Όταν εγγράφεται στο νηολόγιο κράτους μέλους αεροσκάφος από τρίτη χώρα, ο αιτών:

1. υποβάλλει αίτηση στο κράτος μέλος νηολόγησης για την έκδοση νέου πιστοποιητικού αξιοπλοΐας σύμφωνα με το παράρτημα (μέρος 21) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1702/2003,

2. για μη νέα αεροσκάφη, τα έχει υποβάλει σε επιτυχή επιθεώρηση της αξιοπλοΐας τους σύμφωνα με την M.A.901,

3. εξασφαλίζει ότι όλες οι συντηρήσεις τους είναι σύμφωνες με το εγκεκριμένο πρόγραμμα συντήρησης σύμφωνα με την M.A.302.

β) Όταν ο εγκεκριμένος φορέας διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας κρίνει ότι το αεροσκάφος πληροί τις σχετικές απαιτήσεις, αποστέλλει, ενδεχομένως, τεκμηριωμένη σύσταση προς το κράτος μέλος νηολόγησης για την έκδοση πιστοποιητικού επιθεώρησης της αξιοπλοΐας».

34. Η M.B.301 τροποποιείται ως εξής:

i) στο στοιχείο β), η μνεία «M.A.302 στοιχείο ε)» αντικαθίσταται από τη μνεία «M.A.302 στοιχείο γ)»,

ii) στο στοιχείο δ), η μνεία «M.A.302 στοιχεία γ) και δ)» αντικαθίσταται από τη μνεία «M.A.302 στοιχεία δ)», ε) και στ).

35. Στην M.B.302, η μνεία «άρθρο 10 παράγραφος 3» αντικαθίσταται από τη μνεία «άρθρο 14 παράγραφος 4».

36. Στο M.B.303, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«α) Η αρμόδια αρχή καταρτίζει πρόγραμμα ελέγχου με σκοπό την παρακολούθηση της κατάστασης αξιοπλοΐας του στόλου αεροσκαφών του νηολογίου της».

37. Στην M.B.303 προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο θ):

«θ) Για να διευκολυνθούν στην ανάληψη κατάλληλης δράσης επιβολής, οι αρμόδιες αρχές ανταλλάσσουν πληροφορίες για τις περιπτώσεις μη συμμόρφωσης που διαπιστώνουν σύμφωνα με το στοιχείο η)».

38. Η M.B.606 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«**M.B.606 Αλλαγές**

α) Η αρμόδια αρχή συμφωνεί με τα ισχύοντα στοιχεία της αρχικής έγκρισης για οποιαδήποτε μεταβολή στο εγχειρίδιο λειτουργίας του φορέα συντήρησης που έχει κοινοποιηθεί σύμφωνα με την M.A.617.

β) Η αρμόδια αρχή μπορεί να καθορίσει τους όρους υπό τους οποίους ο εγκεκριμένος φορέας συντήρησης μπορεί να λειτουργεί κατά τη διάρκεια των αλλαγών αυτών, εκτός εάν ορίσει ότι η έγκριση πρέπει να ανασταλεί λόγω της φύσης ή της έκτασης των αλλαγών.

γ) Για τυχόν αλλαγές στο εγχειρίδιο λειτουργίας του φορέα συντήρησης:

1. Στην περίπτωση άμεσης έγκρισης των τροποποιήσεων σύμφωνα με την M.A.604 στοιχείο β), η αρμόδια αρχή ελέγχει κατά πόσο οι διαδικασίες που καθορίζονται στο εγχειρίδιο είναι σύμφωνες με το παρόν παράρτημα (μέρος-M), πριν κοινοποιήσει ρητά στον εγκεκριμένο φορέα την έγκρισή της.

2. Σε περίπτωση που γίνει χρήση της διαδικασίας έμμεσης έγκρισης για την έγκριση τροποποιήσεων σύμφωνα με την M.A.604 στοιχείο γ), η αρμόδια αρχή εξασφαλίζει ότι i) οι τροποποιήσεις παραμένουν ελάσσονος σημασίας και ii) έχει υπό τον κατάλληλο έλεγχό της την έγκριση των τροποποιήσεων ώστε να εξασφαλίσει ότι τηρούνται οι απαιτήσεις του παρόντος παραρτήματος (μέρος-M).»

39. Η M.B.706 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«**M.B.706 Αλλαγές**

α) Η αρμόδια αρχή συμφωνεί με τα ισχύοντα στοιχεία της αρχικής έγκρισης για οποιαδήποτε μεταβολή στο εγχειρίδιο που έχει κοινοποιηθεί σύμφωνα με την M.A.713.

β) Η αρμόδια αρχή μπορεί να καθορίσει τους όρους υπό τους οποίους ο εγκεκριμένος φορέας διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας μπορεί να λειτουργεί κατά τη διάρκεια των αλλαγών αυτών, εκτός εάν ορίσει ότι η έγκριση πρέπει να ανασταλεί λόγω της φύσης ή της έκτασης των αλλαγών.

γ) Για κάθε αλλαγή στο εγχειρίδιο λειτουργιών διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας:

1. Στην περίπτωση άμεσης έγκρισης των τροποποιήσεων σύμφωνα με την M.A.704 στοιχείο β), η αρμόδια αρχή ελέγχει κατά πόσο οι διαδικασίες που καθορίζονται στο εγχειρίδιο είναι σύμφωνες με το παρόν παράρτημα (μέρος-M), πριν κοινοποιήσει ρητά στον εγκεκριμένο φορέα την έγκρισή της.

2. Σε περίπτωση που γίνει χρήση της διαδικασίας έμμεσης έγκρισης για την έγκριση τροποποιήσεων σύμφωνα με την M.A.704 στοιχείο γ), η αρμόδια αρχή εξασφαλίζει ότι i) οι τροποποιήσεις παραμένουν ελάσσονος σημασίας και ii) έχει υπό τον κατάλληλο έλεγχό της την έγκριση των τροποποιήσεων ώστε να εξασφαλίσει ότι είναι βέβαιη ότι τηρούνται οι απαιτήσεις του παρόντος παραρτήματος (μέρος-M).»

40. Στην M.B.901, η μνεία «M.A.902 στοιχείο δ)» αντικαθίσταται από τη μνεία «M.A.901».

41. Η M.B.902 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«**M.B.902 Επιθεώρηση της αξιοπλοΐας από την αρμόδια αρχή**

α) Όταν η αρμόδια αρχή αποφασίσει να προβεί σε επιθεώρηση αξιοπλοΐας και να εκδώσει το πιστοποιητικό επιθεώρησης της αξιοπλοΐας σε έντυπο 15α του EASA (προσάρτημα III), εκτελεί την εν λόγω επιθεώρηση σύμφωνα με τις διατάξεις της M.A.710.

β) Η αρμόδια αρχή διαθέτει κατάλληλο προσωπικό επιθεώρησης της αξιοπλοΐας για την εκτέλεση αυτών των επιθεωρήσεων.

1. Για όλα τα αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται σε εμπορικές αερομεταφορές, και τα αεροσκάφη με MTOM άνω των 2 730 kg, εξαιρουμένων των αερόστατων, το εν λόγω προσωπικό πρέπει να διαθέτει:

α) τουλάχιστον πενταετή πείρα στη διαρκή αξιοπλοΐα·

β) κατάλληλη άδεια σύμφωνα με το παράρτημα III (μέρος-66) ή εθνικά αναγνωρισμένη ειδίκευση προσωπικού συντήρησης, κατάλληλη για την κατηγορία του αεροσκάφους [όταν το παράρτημα III (μέρος-66) παραπέμπει σε εθνικούς κανονισμούς] ή πτυχίο αεροναυτικής ή ισότιμο πτυχίο·

γ) επίσημη εκπαίδευση στην αεροναυτική συντήρηση·

δ) θέση στην ιεραρχία με ανάλογες αρμοδιότητες.

Παρά τα ανωτέρω στοιχεία α) έως δ), η απαίτηση που καθορίζεται στην Μ.Α.902 στοιχείο β) σημείο 1β είναι δυνατόν να αντικατασταθεί από πενταετή πείρα στη διαρκή αξιοπλοΐα επιπροσθέτως όσων ήδη απαιτούνται στην Μ.Α.902 στοιχείο β) σημείο 1α.

2. Για τα αεροσκάφη που δεν χρησιμοποιούνται σε εμπορικές αερομεταφορές, και τα αεροσκάφη με ΜΤΟΜ έως και 2 730 kg, και τα αερόστατα, το εν λόγω προσωπικό πρέπει να διαθέτει:

α) τουλάχιστον τριετή πείρα στη διαρκή αξιοπλοΐα·

β) κατάλληλη άδεια σύμφωνα με το παράρτημα III (μέρος-66) ή εθνικά αναγνωρισμένη ειδίκευση προσωπικού συντήρησης, κατάλληλη για την κατηγορία του αεροσκάφους [όταν το παράρτημα III (μέρος-66) παραπέμπει σε εθνικούς κανονισμούς] ή πτυχίο αεροναυτικής ή ισότιμο πτυχίο·

γ) κατάλληλη εκπαίδευση στην αεροναυτική συντήρηση·

δ) θέση στην ιεραρχία με ανάλογες αρμοδιότητες.

Παρά τα ανωτέρω στοιχεία α) έως δ), η απαίτηση που καθορίζεται στην Μ.Α.902 στοιχείο β) σημείο 2β είναι δυνατόν να αντικατασταθεί από πενταετή πείρα στη διαρκή αξιοπλοΐα επιπροσθέτως όσων ήδη απαιτούνται στην Μ.Α.902 στοιχείο β) σημείο 2α.

γ) Η αρμόδια αρχή τηρεί αρχείο όλου του προσωπικού επιθεώρησης της αξιοπλοΐας, το οποίο περιλαμβάνει λεπτομέρειες για τα κατάλληλα προσόντα που διαθέτει το προσωπικό, μαζί με περίληψη της σχετικής πείρας και εκπαίδευσής του στη διαχείριση της διαρκούς αξιοπλοΐας.

δ) Η αρμόδια αρχή έχει πρόσβαση στα ισχύοντα στοιχεία όπως καθορίζονται στις Μ.Α.305, Μ.Α.306 και Μ.Α.401 κατά την εκτέλεση της επιθεώρησης της αξιοπλοΐας.

ε) Το προσωπικό που διενεργεί την επιθεώρηση αξιοπλοΐας εκδίδει πιστοποιητικό σε έντυπο 15α μετά την επιτυχή ολοκλήρωση της επιθεώρησης αξιοπλοΐας.»

42. Τα σημεία 5.1 και 5.2 του προσαρτήματος I «Σύμβαση διαρκούς αξιοπλοΐας» αντικαθίστανται από τα ακόλουθα:

«5.1. Υποχρεώσεις του εγκεκριμένου φορέα:

1. ο τύπος του αεροσκάφους περιλαμβάνεται στο πεδίο εφαρμογής της έγκρισής του,

2. τηρεί τους όρους διατήρησης της διαρκούς αξιοπλοΐας που απαριθμούνται κατωτέρω:

α) καταρτίζει πρόγραμμα συντήρησης του αεροσκάφους, συμπεριλαμβανομένου κάθε σχετικού προγράμματος αξιοπιστίας, αναλόγως·

β) δηλώνει τις εργασίες συντήρησης (στο πρόγραμμα συντήρησης) που μπορεί να εκτελέσει ο χειριστής-ιδιοκτήτης σύμφωνα με την Μ.Α.803 στοιχείο γ)·

γ) αναλαμβάνει να οργανώσει την έγκριση του προγράμματος συντήρησης του αεροσκάφους·

δ) μόλις εγκριθεί το πρόγραμμα συντήρησης του αεροσκάφους, παραδίδει αντίγραφό του στον ιδιοκτήτη·

ε) αναλαμβάνει να οργανώσει επιθεώρηση μετάβασης από το προηγούμενο πρόγραμμα συντήρησης του αεροσκάφους στο νέο·

στ) φροντίζει ώστε όλη η συντήρηση να εκτελεστεί από εγκεκριμένο φορέα συντήρησης·

ζ) διασφαλίζει ότι εφαρμόζονται όλες οι σχετικές οδηγίες αξιοπλοΐας·

η) φροντίζει για την αποκατάσταση, από εγκεκριμένο φορέα συντήρησης, όλων των ελαττωμάτων που έχουν διαπιστωθεί σε επιθεωρήσεις αξιοπλοΐας ή έχουν αναφερθεί από τον ιδιοκτήτη·

θ) συντονίζει την προγραμματισμένη συντήρηση, την εφαρμογή των οδηγιών αξιοπλοΐας, την αντικατάσταση των εξαρτημάτων με πεπερασμένη διάρκεια ζωής και την εφαρμογή των απαιτήσεων που αφορούν την επιθεώρηση των παρελκομένων·

ι) ειδοποιεί τον ιδιοκτήτη κάθε φορά που το αεροσκάφος πρέπει να παραδοθεί σε εγκεκριμένο φορέα συντήρησης·

ια) διαχειρίζεται όλα τα τεχνικά αρχεία·

ιβ) αρχειοθετεί όλα τα τεχνικά αρχεία,

3. οργανώνει την έγκριση των μετατροπών στο αεροσκάφος σύμφωνα με το παράρτημα (μέρος-21) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1702/2003, πριν αυτές υλοποιηθούν,

4. οργανώνει την έγκριση κάθε επισκευής του αεροσκάφους σύμφωνα με το παράρτημα (μέρος-21) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1702/2003, πριν αυτή πραγματοποιηθεί,

5. ειδοποιεί την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους νηολόγησης εάν ο ιδιοκτήτης δεν παραδώσει το αεροσκάφος στον εγκεκριμένο φορέα συντήρησης όπως έχει ζητήσει ο εγκεκριμένος φορέας,

6. ειδοποιεί την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους νηολόγησης εάν η παρούσα σύμβαση δεν τηρήθηκε,

7. εκτελεί την επιθεώρηση αξιοπλοΐας του αεροσκάφους, όταν χρειάζεται, και εκδίδει πιστοποιητικό επιθεώρησης της αξιοπλοΐας ή σύσταση προς την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους νηολόγησης,

8. αποστέλλει, εντός 10 ημερών, στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους νηολόγησης αντίγραφο του πιστοποιητικού επιθεώρησης της αξιοπλοΐας που έχει εκδώσει ή επεκτείνει,

9. προβαίνει σε αναφορά όλων των συμβάντων όπως επιβάλλεται από τους σχετικούς κανονισμούς,

10. γνωστοποιεί στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους νηολόγησης την καταγγελία της παρούσας σύμβασης από οποιονδήποτε συμβαλλόμενο.

5.2. Υποχρεώσεις του ιδιοκτήτη:

1. κατανοεί τις βασικές αρχές του εγκεκριμένου προγράμματος συντήρησης,

2. κατανοεί τις βασικές αρχές του παραρτήματος (μέρος-M),

3. παραδίδει το αεροσκάφος στον εγκεκριμένο φορέα συντήρησης με τον οποίον είναι συμβεβλημένος ο εγκεκριμένος φορέας στον συγκεκριμένο χρόνο που έχει καθορίσει ο εγκεκριμένος φορέας,

4. δεν τροποποιεί το αεροσκάφος χωρίς να συμβουλευτεί πρώτα τον εγκεκριμένο φορέα,

5. γνωστοποιεί στον εγκεκριμένο φορέα όλη τη συντήρηση που εκτελέστηκε εκτάκτως χωρίς να λάβει γνώση ο εγκεκριμένος φορέας και χωρίς τον έλεγχό του,

6. αναφέρει στον εγκεκριμένο φορέα μέσω του τεχνικού μητρώου όλα τα ελαττώματα που βρέθηκαν κατά τις πτητικές λειτουργίες,

7. γνωστοποιεί στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους νηολόγησης την καταγγελία της παρούσας σύμβασης από οποιονδήποτε συμβαλλόμενο.

8. γνωστοποιεί στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους νηολόγησης και στον εγκεκριμένο φορέα την πώληση του αεροσκάφους,

9. προβαίνει σε αναφορά όλων των συμβάντων όπως επιβάλλεται από τους σχετικούς κανονισμούς,

10. ενημερώνει τακτικά τον εγκεκριμένο φορέα για τις ώρες πτήσεις του αεροσκάφους και για οποιαδήποτε άλλα στοιχεία χρήσης του, όπως έχει συμφωνηθεί με τον εγκεκριμένο φορέα,

11. καταχωρίζει το πιστοποιητικό διάθεσης σε λειτουργία στα μητρώα όπως αναφέρεται στην Μ.Α.803 στοιχείο δ) όταν εκτελεί συντήρηση χειριστή-ιδιοκτήτη χωρίς να υπερβαίνει τα όρια των εργασιών συντήρησης που έχουν δηλωθεί στο εγκεκριμένο πρόγραμμα συντήρησης όπως καθορίζεται στην Μ.Α.803 στοιχείο γ),

12. ενημερώνει τον εγκεκριμένο φορέα διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας που είναι υπεύθυνος για τη διαχείριση της διαρκούς αξιοπλοΐας του αεροσκάφους το αργότερο εντός 30 ημερών από την ολοκλήρωση των εργασιών συντήρησης χειριστή-ιδιοκτήτη σύμφωνα με την Μ.Α.305 στοιχείο α)».

43. Το προσάρτημα ΙΙ τμήμα 2 «ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗ ΤΟΥ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΔΙΑΘΕΣΗΣ ΣΕ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΑΡΧΙΚΟ ΕΚΔΟΤΗ» τροποποιείται ως εξής:

α) Στο πεδίο 13 τέταρτο εδάφιο, η όγδοη περίπτωση αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«— Δήλωση πιστοποιητικού διάθεσης παρελκομένου σε λειτουργία που αναφέρεται στην Μ.Α.613».

β) Το πεδίο 19 αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«*Πεδίο 19* Για όλες τις συντηρήσεις που εκτελούνται από όλους τους εγκεκριμένους φορείς συντήρησης σύμφωνα με την ενότητα Α, τμήμα ΣΤ του παραρτήματος Ι (μέρος Μ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003, επισημαίνεται η ένδειξη "εκτός εάν καθορίζεται διαφορετικά στο πεδίο 13" και το πιστοποιητικό διάθεσης σε λειτουργία της δήλωσης διάθεσης που αναφέρεται στο πεδίο 13.

Στο πεδίο 13 περιλαμβάνεται η ακόλουθη δήλωση πιστοποιητικού διάθεσης παρελκομένου σε λειτουργία που αναφέρεται στην Μ.Α.613:

"Βεβαιώνεται ότι, εκτός εάν καθορίζεται άλλως στο παρόν πεδίο, η εργασία που καθορίζεται στο πεδίο 12 και περιγράφεται στο παρόν πεδίο περατώθηκε σύμφωνα με την Α, τμήμα ΣΤ του παραρτήματος Ι (μέρος-Μ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003, τις απαιτήσεις και με βάση την εργασία, το αντικείμενο είναι έτοιμο προς διάθεση σε λειτουργία. ΔΕΝ ΠΡΟΚΕΙΤΑΙ ΓΙΑ ΔΙΑΘΕΣΗ ΣΕ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ (ΜΕΡΟΣ-145) ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΚ) αριθ. 2042/2003".

Η ένδειξη στην πιστοποίηση "εκτός εάν καθορίζεται διαφορετικά στο παρόν πεδίο" χρησιμεύει στις ακόλουθες περιπτώσεις:

i) όταν η συντήρηση δεν ήταν δυνατόν να ολοκληρωθεί,

ii) όταν η συντήρηση απέκλινε από το πρότυπο που απαιτείται στο παρόν παράρτημα (μέρος-Μ),

iii) όταν η συντήρηση έχει εκτελεσθεί με βάση απαίτηση άλλη από αυτήν που καθορίζεται στο παρόν παράρτημα (μέρος-Μ). Στην περίπτωση αυτή, το πεδίο 13 αναφέρει τον συγκεκριμένο εθνικό κανονισμό.

Οποιαδήποτε περίπτωση ή συνδυασμός αυτών πρέπει να καθορίζεται στο πεδίο 13».

44. Το προσάρτημα ΙΙΙ αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«Προσάρτημα III

Πιστοποιητικό Επιθεώρησης της Αξιοπλοΐας

[ΚΡΑΤΟΣ ΜΕΛΟΣ]

Μέλος του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΤΗΣ ΑΞΙΟΠΛΟΪΑΣ

Αριθμός πιστοποιητικού επιθεώρησης της αξιοπλοΐας: .....

Δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, ο οποίος ισχύει προς το παρόν, ο κάτωθι φορέας διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας, εγκεκριμένος σύμφωνα με την ενότητα Α, τμήμα Ζ του παραρτήματος Ι (μέρος Μ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής

[ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΟΥ ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟΥ ΦΟΡΕΑ]

Αριθμός έγκρισης: [ΚΩΔΙΚΟΣ ΚΡΑΤΟΥΣ ΜΕΛΟΥΣ].MG.NNNN.

εκτέλεσε επιθεώρηση της αξιοπλοΐας σύμφωνα με την Μ.Α.710 του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής στο κάτωθι αεροσκάφος:

Κατασκευαστής αεροσκάφους: .....

Επωνυμία κατασκευαστή: .....

Αριθμός νηολογίου του αεροσκάφους: .....

Αριθμός σειράς αεροσκάφους: .....

και έκρινε το εν λόγω αεροσκάφος αξιόπλοο κατά την ημερομηνία της επιθεώρησης.

Ημερομηνία έκδοσης: ..... Ημερομηνία λήξης ισχύος: .....

Υπογραφή: ..... Αριθμός εξουσιοδότησης: .....

1η παράταση: Το αεροσκάφος παρέμεινε σε ελεγχόμενο περιβάλλον σύμφωνα με την Μ.Α.901 του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής κατά το παρελθόν έτος. Το αεροσκάφος κρίθηκε αξιόπλοο κατά την ημερομηνία έκδοσης.

Ημερομηνία έκδοσης: ..... Ημερομηνία λήξης ισχύος: .....

Υπογραφή: ..... Αριθμός εξουσιοδότησης: .....

Επωνυμία της εταιρείας: ..... Αριθμός έγκρισης: .....

2η παράταση: Το αεροσκάφος παρέμεινε σε ελεγχόμενο περιβάλλον σύμφωνα με την Μ.Α.901 του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής κατά το παρελθόν έτος. Το αεροσκάφος κρίθηκε αξιόπλοο κατά την ημερομηνία της έκδοσης.

Ημερομηνία έκδοσης: ..... Ημερομηνία λήξης ισχύος: .....

Υπογραφή: ..... Αριθμός εξουσιοδότησης: .....

Επωνυμία της εταιρείας: ..... Αριθμός έγκρισης: .....

Έντυπο 15β του EASA

[ΚΡΑΤΟΣ ΜΕΛΟΣ]

Μέλος του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΤΗΣ ΑΞΙΟΠΛΟΪΑΣ

Αριθμός πιστοποιητικού επιθεώρησης της αξιοπλοΐας: .....

Δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, ο οποίος ισχύει προς το παρόν, η [ΑΡΜΟΔΙΑ ΑΡΧΗ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΜΕΛΟΥΣ] βεβαιώνει ότι το κάτωθι αεροσκάφος:

Κατασκευαστής αεροσκάφους: .....

Επωνυμία κατασκευαστή: .....

Αριθμός νηολογίου του αεροσκάφους: .....

Αριθμός σειράς αεροσκάφους: .....

κρίθηκε αξιόπλοο κατά την ημερομηνία της επιθεώρησης.

Ημερομηνία έκδοσης: ..... Ημερομηνία λήξης ισχύος: .....

Υπογραφή: ..... Αριθμός εξουσιοδότησης: .....

1η παράταση: Το αεροσκάφος παρέμεινε σε ελεγχόμενο περιβάλλον σύμφωνα με την M.A.901 του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής κατά το παρελθόν έτος. Το αεροσκάφος κρίθηκε αξιόπλοο κατά την ημερομηνία της έκδοσης.

Ημερομηνία έκδοσης: ..... Ημερομηνία λήξης ισχύος: .....

Υπογραφή: ..... Αριθμός εξουσιοδότησης: .....

Επωνυμία της εταιρείας: ..... Αριθμός έγκρισης: .....

2η παράταση: Το αεροσκάφος παρέμεινε σε ελεγχόμενο περιβάλλον σύμφωνα με την M.A.901 του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής κατά το παρελθόν έτος. Το αεροσκάφος κρίθηκε αξιόπλοο κατά την ημερομηνία της έκδοσης.

Ημερομηνία έκδοσης: ..... Ημερομηνία λήξης ισχύος: .....

Υπογραφή: ..... Αριθμός εξουσιοδότησης: .....

Επωνυμία της εταιρείας: ..... Αριθμός έγκρισης: .....

Έντυπο 15α του EASA»

45. Στο προσάρτημα IV, οι παράγραφοι 4 και 5 αντικαθίστανται από τις ακόλουθες:

«4. Κατάταξη στην ικανότητα κατηγορίας Α σημαίνει ότι ο φορέας συντήρησης που έχει εγκριθεί σύμφωνα με την ενότητα Α, τμήμα ΣΤ του παρόντος παραρτήματος (μέρος Μ) μπορεί να εκτελεί συντήρηση σε αεροσκάφος και κάθε παρελκομένου [συμπεριλαμβανομένων των κινητήρων ή/και βοηθητικών μονάδων ισχύος (APU)], με βάση τα στοιχεία συντήρησης του αεροσκάφους ή, εάν συμφωνήσει η αρμόδια αρχή, με βάση τα στοιχεία συντήρησης παρελκομένων, μόνον εφόσον τα παρελκόμενα είναι τοποθετημένα στο αεροσκάφος. Ωστόσο, ο εγκεκριμένος φορέας ικανότητας Α μπορεί να αφαιρέσει προσωρινά το συγκεκριμένο παρελκόμενο για τη συντήρησή του, ώστε να διευκολυνθεί η πρόσβασή του σε αυτό, εκτός εάν η αφαίρεση του παρελκομένου συνεπάγεται περαιτέρω συντήρηση μη περιλαμβανόμενη στις διατάξεις του παρόντος στοιχείου. Αυτό υπόκειται σε διαδικασία ελέγχου στο εγχειρίδιο λειτουργίας του φορέα συντήρησης, αποδεκτή από το κράτος μέλος. Η στήλη των περιορισμών καθορίζει το αντικείμενο της εν λόγω συντήρησης και συνεπώς ορίζει την έκταση της έγκρισης.

5. Κατάταξη στην ικανότητα κατηγορίας Β σημαίνει ότι ο φορέας που έχει εγκριθεί σύμφωνα με την ενότητα Α, τμήμα ΣΤ του παρόντος παραρτήματος (μέρος Μ) μπορεί να εκτελεί συντήρηση σε μη εγκατεστημένο κινητήρα ή/και βοηθητική μονάδα ισχύος και σε κινητήρα ή/και παρελκόμενα APU, με βάση τα στοιχεία συντήρησης κινητήρα ή/και παρελκομένων APU, εάν συμφωνήσει η αρμόδια αρχή, με βάση τα στοιχεία συντήρησης των παρελκομένων, μόνον εφόσον τα παρελκόμενα είναι τοποθετημένα στον κινητήρα ή/και παρελκόμενα APU. Ωστόσο, ο εγκεκριμένος φορέας ικανότητας Β μπορεί να αφαιρέσει προσωρινά το συγκεκριμένο παρελκόμενο για τη συντήρησή του, ώστε να διευκολυνθεί η πρόσβασή του σε αυτό, εκτός εάν η αφαίρεση του παρελκομένου συνεπάγεται περαιτέρω συντήρηση μη περιλαμβανόμενη στις διατάξεις του παρόντος στοιχείου. Η στήλη των περιορισμών καθορίζει το αντικείμενο της εν λόγω συντήρησης και συνεπώς ορίζει την έκταση της έγκρισης. Φορέας συντήρησης εγκεκριμένος σύμφωνα με την ενότητα Α τμήμα ΣΤ του παρόντος παραρτήματος (μέρος-Μ) με ικανότητα κατηγορίας Β μπορεί επίσης να εκτελέσει συντήρηση σε εγκατεστημένο κινητήρα κατά τη συντήρηση "βάσης" και "γραμμής", με την προϋπόθεση ότι υπάρχει διαδικασία ελέγχου στο εγχειρίδιο λειτουργίας του φορέα συντήρησης. Στο πεδίο των εργασιών που περιλαμβάνεται στο εγχειρίδιο λειτουργίας του φορέα συντήρησης πρέπει να αναφέρεται η δυνατότητα τέτοιας εργασίας, εφόσον επιτρέπεται από το κράτος μέλος».

46. Το προσάρτημα VI αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«Προσάρτημα VI

Πιστοποιητικό έγκρισης φορέα διαχείρισης διαρκούς αξιοπλοΐας που αναφέρεται στο παράρτημα I (μέρος-M), τμήμα Z

[ΚΡΑΤΟΣ ΜΕΛΟΣ]

Μέλος του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΦΟΡΕΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

ΤΗΣ ΔΙΑΡΚΟΥΣ ΑΞΙΟΠΛΟΪΑΣ

Αριθμός: XX.MG.XXXX (Αριθμός AOC XX.XXXX)

Δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής, οι οποίοι ισχύουν προς το παρόν και τηρουμένου του κάτωθι όρου, η [ΑΡΜΟΔΙΑ ΑΡΧΗ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΜΕΛΟΥΣ] βεβαιώνει ότι:

[ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ]

εγκρίνεται ως φορέας διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας σύμφωνα με το παράρτημα I (μέρος-M), ενότητα A, τμήμα Z του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 για να διαχειρίζεται τη διαρκή αξιοπλοΐα αεροσκάφους που καθορίζεται στον πίνακα έγκρισης και για να εκδίδει συστάσεις ή πιστοποιητικά επιθεώρησης της αξιοπλοΐας μετά από επιθεώρηση της αξιοπλοΐας, όπως καθορίζεται στην M.A.710 του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 όταν επιβάλλεται.

ΟΡΟΙ

1. Η παρούσα έγκριση περιορίζεται στην καθοριζόμενη έκταση των εργασιών για τη χορήγηση έγκρισης του εγχειριδίου λειτουργιών διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας που αναφέρεται στο παράρτημα I (μέρος-M), ενότητα A, τμήμα Z του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003.

2. Η παρούσα έγκριση προϋποθέτει συμμόρφωση με τις διαδικασίες που καθορίζονται στο εγχειρίδιο λειτουργιών διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας με βάση το παράρτημα I (μέρος-M), ενότητα A, τμήμα Z του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003.

3. Η παρούσα έγκριση ισχύει επί το διάστημα που το εγχειρίδιο λειτουργιών διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας παραμένει σύμφωνο με το παράρτημα I (μέρος-M) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003.

4. Τηρουμένων των όρων 1 έως 3 ανωτέρω, η παρούσα έγκριση είναι απεριόριστης διάρκειας, εκτός εάν η έγκριση αποτελέσει προηγουμένως αντικείμενο παραίτησης, αντικατάστασης, αναστολής ή ανάκλησης.

Εάν το παρόν έντυπο χρησιμοποιηθεί επίσης για κατόχους AOC, προστίθεται ο αριθμός AOC, επιπροσθέτως του τυποποιημένου αριθμού, και ο όρος 4 αντικαθίσταται από τους ακόλουθους πρόσθετους όρους:

5. Η παρούσα έγκριση δεν συνιστά εξουσιοδότηση λειτουργίας των τύπων αεροσκαφών που αναφέρονται στην παράγραφο 1. Η εξουσιοδότηση λειτουργίας αεροσκαφών είναι το πιστοποιητικό αερομεταφορέα (AOC).

6. Όταν ο φορέας διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας έχει συμβληθεί, με βάση το σύστημα ποιότητας που διαθέτει, με έναν ή περισσότερους φορείς, η παρούσα έγκριση παραμένει σε ισχύ με την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω φορείς εκπληρώνουν τις συμβατικές υποχρεώσεις τους.

7. Η λήξη ισχύος, η αναστολή ή η ανάκληση πιστοποιητικού AOC καθιστά αυτόματα άκυρη την παρούσα έγκριση για τις νηολογήσεις των αεροσκαφών που καθορίζονται στο πιστοποιητικό AOC, εκτός εάν ορίσει διαφορετικά η αρμόδια αρχή.

8. Τηρουμένων των όρων ανωτέρω, η παρούσα έγκριση εξακολουθεί να είναι απεριόριστης διάρκειας, εκτός εάν η έγκριση αποτελέσει προηγουμένως αντικείμενο παραίτησης, αντικατάστασης, αναστολής ή ανάκλησης.

Ημερομηνία αρχικής έκδοσης: .....

Υπογραφή .....

Ημερομηνία της παρούσας αναθεώρησης: ..... Αριθμός αναθεώρησης: .....

Για την Αρμόδια Αρχή: .....

Σελίδα ... από ...

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΦΟΡΕΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

ΤΗΣ ΔΙΑΡΚΟΥΣ ΑΞΙΟΠΛΟΪΑΣ

Αριθμός: XX.MG.XXXX (Αριθμός AOC XX.XXXX)

Φορέας: [ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ]

Τύπος/σειρά/ομάδα αεροσκαφών	Εξουσιοδοτημένη επιθεώρηση της αξιοπλοΐας	Φορέας(είς) εργαζόμενος(οι) με σύστημα ποιότητας
	[ΝΑΙ/ΟΧΙ]	

Ο παρών πίνακας επιθεώρησης περιορίζεται στην καθοριζόμενη έκταση της έγκρισης στο παράρτημα I (μέρος-M), ενότητα A, τμήμα Z του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 που έχει εγκριθεί στο εγχειρίδιο λειτουργιών διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας τμήμα .....

Αριθμός εγχειριδίου λειτουργιών διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας: .....

Ημερομηνία αρχικής έκδοσης: .....

Υπογραφή: .....

Ημερομηνία της παρούσας αναθεώρησης: ..... Αριθμός αναθεώρησης: .....

Για την Αρμόδια Αρχή: .....

Σελίδα ... από ...

Έντυπο 14 του EASA»

47. Το προσάρτημα VII τροποποιείται ως ακολούθως:

α) η πρώτη πρόταση αντικαθίστανται από την εξής: «Οι κάτωθι εργασίες συνιστούν τις σύνθετες εργασίες συντήρησης που αναφέρονται στην M.A.502 στοιχείο δ) σημείο 3, στην M.A.801 στοιχείο β) σημείο 2 και στην M.A.801 στοιχείο γ):»·

β) προστίθενται τα ακόλουθα σημεία 3, 4 και 5:

«3. Η εκτέλεση της κάτωθι συντήρησης σε εμβολοφόρο κινητήρα:

α) αποσυναρμολόγηση και στη συνέχεια συναρμολόγηση εμβολοφόρου κινητήρα εξαιρουμένης της περίπτωσης i) για την πρόσβαση στα συγκροτήματα εμβόλων του κυλίνδρου· ή ii) για την αφαίρεση του πίσω εφεδρικού καλύμματος με σκοπό την εξέταση ή/και την αντικατάσταση συγκροτημάτων της αντλίας λαδιού, εφόσον η εν λόγω εργασία δεν συνεπάγεται την αφαίρεση και την επανατοποθέτηση των εσωτερικών γραναζιών·

β) αποσυναρμολόγηση και στη συνέχεια συναρμολόγηση των μηχανισμών υποπολλαπλασιασμού·

γ) ηλεκτροσυγκόλληση και θερμοσυγκόλληση αρμών, εξαιρουμένων των ελάσσονος σημασίας επισκευών συγκόλλησης σε μονάδες εξάτμισης που πραγματοποιούνται από δεόντως εγκεκριμένο ή εξουσιοδοτημένο τεχνικό, χωρίς όμως την αντικατάσταση παρελκομένου·

δ) τη διαταραχή μεμονωμένων μερών των μονάδων, τα οποία παραδίδονται ως μονάδες που έχουν υποβληθεί σε δοκιμή επί κλίνης, εξαιρουμένης της αντικατάστασης ή της προσαρμογής τμημάτων που κανονικά είναι δυνατόν να αντικατασταθούν ή να προσαρμοσθούν κατά τη συντήρηση.

4. Η ζυγοστάθμιση έλικα, εξαιρουμένης

α) της πιστοποίησης στατικής ζυγοστάθμισης όταν απαιτείται από το εγχειρίδιο συντήρησης·

β) της δυναμικής ζυγοστάθμισης σε εγκατεστημένες έλικες με ηλεκτρονικό εξοπλισμό ζυγοστάθμισης, εφόσον επιτρέπεται από το εγχειρίδιο συντήρησης ή άλλα εγκεκριμένα στοιχεία αξιοπλοΐας.

5. Κάθε άλλη πρόσθετη εργασία που απαιτεί:

α) ειδικά εργαλεία, εξοπλισμό ή εγκαταστάσεις· ή

β) σημαντικές διαδικασίες συντονισμού εξαιτίας της παρατεταμένης διάρκειας των εργασιών και της συμμετοχής πολλών προσώπων».

48. Το προσάρτημα VIII αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«Προσάρτημα VIII

Περιορισμένη συντήρηση από το χειριστή ιδιοκτήτη

Επιπροσθέτως των απαιτήσεων που αναφέρονται στο παράρτημα I (μέρος M), τηρούνται οι κάτωθι βασικές αρχές πριν εκτελεσθεί οποιαδήποτε εργασία συντήρησης βάσει των όρων συντήρησης από το χειριστή-ιδιοκτήτη:

α) Επάρκεια και ευθύνη

1. Ο χειριστής-ιδιοκτήτης είναι πάντοτε υπεύθυνος για κάθε συντήρηση που εκτελεί.

2. Πριν εκτελέσει οποιαδήποτε εργασία συντήρησης χειριστή-ιδιοκτήτη, ο χειριστής-ιδιοκτήτης πρέπει να είναι ο ίδιος βέβαιος ότι διαθέτει τα ανάλογα προσόντα. Αποτελεί ευθύνη των χειριστών-ιδιοκτητών να εξοικειώνονται με τις συνήθεις πρακτικές συντήρησης των αεροσκαφών τους και με το πρόγραμμα συντήρησης αεροσκαφών. Αν ο χειριστής-ιδιοκτήτης δεν είναι αρμόδιος να αναλάβει την προς εκτέλεση εργασία, το αντικείμενο της εργασίας δεν μπορεί να διατεθεί από το χειριστή-ιδιοκτήτη.

3. Ο χειριστής-ιδιοκτήτης (ή ο συμβεβλημένος με αυτόν φορέας διαχείρισης της αξιοπλοΐας που αναφέρεται στο τμήμα Z της ενότητας A του παρόντος παραρτήματος) είναι υπεύθυνος για τον προσδιορισμό των εργασιών του χειριστή-ιδιοκτήτη σύμφωνα με αυτές τις βασικές αρχές στο πρόγραμμα συντήρησης και για τη διασφάλιση ότι το έγγραφο επικαιροποιείται εγκαίρως.

4. Η έγκριση του προγράμματος συντήρησης πραγματοποιείται σύμφωνα με την M.A.302.

β) Εργασίες

Ο χειριστής-ιδιοκτήτης μπορεί να εκτελεί απλές εξ όψεως επιθεωρήσεις ή εργασίες για τον έλεγχο της γενικής κατάστασης, τον εντοπισμό προφανών ζημιών και τον έλεγχο της κανονικής λειτουργίας του σκελετού του αεροσκάφους, των κινητήρων, των συστημάτων και των παρελκομένων.

Οι εργασίες συντήρησης δεν εκτελούνται από το χειριστή-ιδιοκτήτη όταν η εργασία:

1. αφορά κρίσιμες πτυχές της ασφάλειας, των οποίων η ενδεχόμενη εσφαλμένη εκτέλεση θα επιδράσει δραστικά στην αξιοπλοΐα του αεροσκάφους ή αποτελεί εργασία συντήρησης που σχετίζεται με την ασφάλεια πτήσης όπως ορίζεται στην M.A.402 στοιχείο α) ή/και

2. απαιτεί την αφαίρεση μειζόνων παρελκομένων ή μείζονος συγκροτήματος ή/και

3. εκτελείται σύμφωνα με οδηγία αξιοπλοΐας ή περιορισμό αξιοπλοΐας (ALI), εκτός εάν υπάρχει ειδική πρόβλεψη στην οδηγία ή τον περιορισμό ή/και

4. απαιτεί τη χρήση ειδικών εργαλείων, βαθμονομημένων εργαλείων (με εξαίρεση το δυναμομετρικό κλειδί σύσφιξης και το εργαλείο σύσφιξης) ή/και

5. απαιτεί τη χρήση εξοπλισμού δοκιμής ή ειδικές δοκιμές (π.χ. Μη Καταστροφικές Δοκιμές (ΜΚΔ), δοκιμές συστήματος ή λειτουργικούς ελέγχους για εξοπλισμό αεροπλοΐας) ή/και

6. συνίσταται σε οποιαδήποτε μη προγραμματισμένη ειδική επιθεώρηση (π.χ. heavy landing check) ή/και

7. επηρεάζει συστήματα αναγκαία για τις διαδικασίες IFR ή/και

8. περιλαμβάνεται στο προσάρτημα VII ή είναι εργασία συντήρησης παρελκομένου σύμφωνα με την M.A.502.

Τα ανωτέρω κριτήρια 1 έως 8 δεν ανατρέπονται από λιγότερο περιοριστικές οδηγίες που εκδίδονται σύμφωνα με την M.A.302 στοιχείο δ) "Πρόγραμμα Συντήρησης".

Κάθε εργασία που περιγράφεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους ως εργασία προετοιμασίας του αεροσκάφους για πτήση (π.χ.: συναρμολόγηση των πτερύγων ανεμοπλοΐας ή προ πτήσεως επιθεώρηση) θεωρείται εργασία συντήρησης χειριστή-ιδιοκτήτη και κατά συνέπεια δεν απαιτεί πιστοποιητικό διάθεσης σε λειτουργία.

γ) Εκτέλεση των εργασιών συντήρησης χειριστή-ιδιοκτήτη και τήρηση αρχείων

Τα στοιχεία συντήρησης όπως ορίζονται στην M.A.401 πρέπει να είναι πάντα διαθέσιμα κατά τη διάρκεια της συντήρησης από το χειριστή-ιδιοκτήτη και να τηρούνται. Λεπτομέρειες των δεδομένων στα οποία γίνεται παραπομπή κατά την εκτέλεση της συντήρησης από το χειριστή-ιδιοκτήτη πρέπει να συμπεριλαμβάνονται στο πιστοποιητικό διάθεσης σε υπηρεσία σύμφωνα με την M.A.803 στοιχείο δ).

Ο χειριστής-ιδιοκτήτης πρέπει να ενημερώσει τον εγκεκριμένο φορέα διαχείρισης διαρκούς αξιοπλοΐας του αεροσκάφους (εφόσον υπάρχει) το αργότερο 30 ημέρες μετά την ολοκλήρωση των εργασιών συντήρησης του χειριστή-ιδιοκτήτη σύμφωνα με την M.A.305 στοιχείο α)».

2. Το παράρτημα II του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 (Μέρος-145) τροποποιείται ως εξής:

1. Στο σημείο 145.A.50, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«α) Το πιστοποιητικό διάθεσης σε λειτουργία 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 το φορέα σύμφωνα με τις διαδικασίες που καθορίζονται στην 145.A.70, λαμβάνοντας υπόψη τη διαθεσιμότητα και τη χρήση των δεδομένων συντήρησης που καθορίζονται στην 145.A.45, και ότι δεν παρουσιάστηκαν περιπτώσεις μη συμμόρφωσης που είναι γνωστό ότι θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια πτήσης».

2. Στο προσάρτημα II «Σύστημα έγκρισης κατηγορίας και ικανοτήτων φορέων», οι παράγραφοι 4 και 5 αντικαθίστανται από τις ακόλουθες:

«4. Κατάταξη ικανότητας στην κατηγορία A σημαίνει ότι ο φορέας που έχει εγκριθεί σύμφωνα με το παράρτημα II (μέρος 145) μπορεί να εκτελεί συντήρηση σε αεροσκάφος και κάθε παρελκομένου [συμπεριλαμβανομένων των κινητήρων ή/και βοηθητικών μονάδων ισχύος (APU)], με βάση τα στοιχεία συντήρησης του αεροσκάφους ή, εάν συμφωνήσει η αρμόδια αρχή, με βάση τα στοιχεία συντήρησης του παρελκομένου, μόνον εφόσον τα παρελκόμενα είναι τοποθετημένα στο αεροσκάφος. Ωστόσο, φορέας ικανότητας A εγκεκριμένος σύμφωνα με το παράρτημα II (μέρος 145) μπορεί να αφαιρέσει προσωρινά το συγκεκριμένο παρελκόμενο για τη συντήρησή του, ώστε να διευκολυνθεί η πρόσβασή του σε αυτό, εκτός εάν η αφαίρεση του παρελκομένου συνεπάγεται περαιτέρω συντήρηση μη περιλαμβανόμενη στις διατάξεις του παρόντος στοιχείου. Αυτό υπόκειται σε διαδικασία ελέγχου στο εγχειρίδιο λειτουργίας του φορέα συντήρησης που είναι αποδεκτή από το κράτος μέλος. Η στήλη των περιορισμών καθορίζει το αντικείμενο της εν λόγω συντήρησης και συνεπώς ορίζει την έκταση της έγκρισης.

5. Κατάταξη ικανότητας στην κατηγορία B σημαίνει ότι ο φορέας που έχει εγκριθεί σύμφωνα με το μέρος 145 μπορεί να εκτελεί συντήρηση σε μη εγκατεστημένο κινητήρα ή/και βοηθητική μονάδα ισχύος και σε κινητήρα ή/και παρελκόμενα APU, με βάση τα στοιχεία συντήρησης κινητήρα ή/και APU, εάν συμφωνήσει η αρμόδια αρχή, με βάση τα στοιχεία συντήρησης παρελκομένου, μόνον εφόσον τα παρελκόμενα είναι τοποθετημένα στον κινητήρα ή/και APU. Ωστόσο, φορέας ικανότητας B εγκεκριμένος σύμφωνα με το παράρτημα II (μέρος-145) μπορεί να αφαιρέσει προσωρινά το συγκεκριμένο παρελκόμενο για τη συντήρησή του, ώστε να διευκολυνθεί η πρόσβασή του σε αυτό, εκτός εάν η αφαίρεση του παρελκομένου συνεπάγεται περαιτέρω συντήρηση μη περιλαμβανόμενη στις διατάξεις του παρόντος στοιχείου. Η στήλη των περιορισμών καθορίζει το αντικείμενο της εν λόγω συντήρησης και συνεπώς ορίζει την έκταση της έγκρισης. Ένας φορέας συντήρησης εγκεκριμένος σύμφωνα με το παράρτημα II (μέρος-145) με ικανότητα κατηγορίας B μπορεί επίσης να εκτελέσει συντήρηση σε εγκατεστημένο κινητήρα κατά τη διάρκεια συντήρησης "βάσης" και "γραμμής", με την προϋπόθεση ότι υπάρχει διαδικασία ελέγχου στο εγχειρίδιο λειτουργίας του φορέα συντήρησης. Στο πεδίο των εργασιών που περιλαμβάνεται στο εγχειρίδιο λειτουργίας του φορέα συντήρησης πρέπει να αναφέρεται η δυνατότητα τέτοιας εργασίας, εφόσον επιτρέπεται από το κράτος μέλος».