II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2015/1536 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 16ης Σεπτεμβρίου 2015

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 όσον αφορά την εναρμόνιση των κανόνων για τη διαρκή αξιοπλοΐα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008, τις κρίσιμης σημασίας εργασίες συντήρησης και την παρακολούθηση της διαρκούς αξιοπλοΐας των αεροσκαφών

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη 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 και το άρθρο 8 παράγραφος 5,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 της Επιτροπής ([2]) καθορίζει λεπτομερείς κανόνες για τη διαρκή αξιοπλοΐα αεροσκαφών και αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού.

(2) Το παράρτημα IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 θεσπίζει απαιτήσεις διαρκούς αξιοπλοΐας για την εκμετάλλευση των αεροσκαφών, συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων για τους φορείς διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας των σύνθετων μηχανοκίνητων αεροσκαφών και των αεροσκαφών που χρησιμοποιούνται για εμπορικούς σκοπούς. Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 πρέπει να επικαιροποιηθεί ώστε να διασφαλιστεί ότι εφαρμόζονται οι εν λόγω απαιτήσεις.

(3) Είναι αναγκαίο να καθοριστούν οι όροι υπό τους οποίους οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει άδεια σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([3]) μπορούν να εκμεταλλεύονται αεροσκάφη νηολογημένα σε τρίτη χώρα, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι πληρούνται οι σχετικές βασικές απαιτήσεις που καθορίζονται στο παράρτημα IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

(4) Είναι αναγκαίο να διασφαλιστεί η ενιαία εφαρμογή των απαιτήσεων του προγράμματος παρακολούθησης της διαρκούς αξιοπλοΐας των αεροσκαφών εντός της Ένωσης. Για τον σκοπό αυτόν, πρέπει να τροποποιηθούν οι διατάξεις που περιέχονται στο παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 και αφορούν την εφαρμογή προγράμματος παρακολούθησης της διαρκούς αξιοπλοΐας των αεροσκαφών από τις αρμόδιες αρχές.

(5) Είναι απαραίτητο να αμβλυνθούν οι κίνδυνοι που συνδέονται με την εκτέλεση της συντήρησης και, ειδικότερα, να διασφαλιστεί ότι έχουν ληφθεί τα αναγκαία μέτρα από τα οικεία πρόσωπα και φορείς για την ανίχνευση σφαλμάτων κατά την εκτέλεση της συντήρησης τα οποία ενδέχεται να επηρεάσουν την ασφάλεια πτήσεων. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να τροποποιηθούν οι απαιτήσεις για την εκτέλεση της συντήρησης που ορίζονται στο παράρτημα I και στο παράρτημα II του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014.

([1]) ΕΕ L 79 της 19.3.2008, σ. 1.
([2]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 της Επιτροπής, της 26ης Νοεμβρίου 2014, για τη διαρκή αξιοπλοΐα του αεροσκάφους και των αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού και για την έγκριση των φορέων και του προσωπικού που είναι αρμόδιοι για τα εν λόγω καθήκοντα (ΕΕ L 362 της 17.12.2014, σ. 1).
([3]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα (ΕΕ L 293 της 31.10.2008, σ. 3).

(6) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 πρέπει, συνεπώς, να τροποποιηθεί αναλόγως.

(7) Είναι αναγκαίο να δοθεί επαρκής χρόνος στην αεροναυπηγική βιομηχανία και στις διοικήσεις των κρατών μελών ούτως ώστε να προσαρμοστούν στο τροποποιημένο κανονιστικό πλαίσιο. Κατά συνέπεια, πρέπει να προβλεφθεί διαφορετική ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού στο σύνολό του.

(8) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας που υποβλήθηκε δυνάμει του άρθρου 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 (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 τροποποιείται ως εξής:

1) Το άρθρο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 1

Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

Ο παρών κανονισμός θεσπίζει τις κοινές τεχνικές απαιτήσεις και τις διοικητικές διαδικασίες προκειμένου να διασφαλιστεί:

α) η διαρκής αξιοπλοΐα αεροσκαφών, συμπεριλαμβανομένων των τυχόν παρελκομένων προς τοποθέτηση σε αυτά, τα οποία είναι:

i) νηολογημένα σε κράτος μέλος, εκτός εάν η σχετική ρυθμιστική εποπτεία ασφαλείας έχει ανατεθεί σε τρίτη χώρα και τα αεροσκάφη δεν χρησιμοποιούνται από φορέα εκμετάλλευσης της ΕΕ· ή

ii) νηολογημένα σε τρίτη χώρα αλλά χρησιμοποιούνται από φορέα εκμετάλλευσης της ΕΕ, εφόσον σχετική ρυθμιστική εποπτεία ασφαλείας έχει ανατεθεί σε κράτος μέλος·

β) η συμμόρφωση προς τις βασικές απαιτήσεις που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 για τη διαρκή αξιοπλοΐα των αεροσκαφών που είναι νηολογημένα σε τρίτη χώρα και τα παρελκόμενα προς τοποθέτηση σε αυτά, για τα οποία η σχετική ρυθμιστική εποπτεία ασφαλείας δεν έχει ανατεθεί σε κράτος μέλος και μισθώνονται χωρίς πλήρωμα από αδειοδοτημένο αερομεταφορέα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*).

(*) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα (ΕΕ L 293 της 31.10.2008, σ. 3).».

2) Το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:

α) Το στοιχείο ζ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ζ) ως "λειτουργία εμπορικής αερομεταφοράς (CAT)" νοείται η πτητική λειτουργία αεροσκάφους για τη μεταφορά επιβατών, φορτίου ή ταχυδρομείου έναντι αμοιβής ή άλλου τιμήματος·»·

β) Προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία:

«ιδ) ως "κρίσιμη εργασία συντήρησης" νοείται η εργασία συντήρησης που περιλαμβάνει τη συναρμολόγηση ή οποιαδήποτε διαταραχή συστήματος ή οποιουδήποτε εξαρτήματος αεροσκάφους, κινητήρα ή έλικα η οποία, σε περίπτωση σφάλματος κατά τη λειτουργία του, θα μπορούσε να θέσει άμεσα σε κίνδυνο την ασφάλεια των πτήσεων·

ιε) ως "εμπορικές ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες" νοούνται οι πτητικές λειτουργίες που υπόκεινται στις απαιτήσεις του μέρους-ORO, τμήμα-SPO που ορίζονται στο παράρτημα III του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής (*)·

ιστ) ως "περιορισμένες λειτουργίες" νοούνται οι πτητικές λειτουργίες αεροσκαφών, άλλων από τα σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη για:

i) πτήσεις επιμερισμένου κόστους από ιδιώτες, υπό την προϋπόθεση ότι το άμεσο κόστος επιμερίζεται σε όλους τους επιβαίνοντες του αεροσκάφους, συμπεριλαμβανομένου του χειριστή, και ο αριθμός των ατόμων που αναλαμβάνουν τις άμεσες δαπάνες περιορίζεται σε έξι άτομα·

ii) αγωνιστικές πτήσεις ή πτητικές επιδείξεις, υπό την προϋπόθεση ότι η αμοιβή ή οποιοδήποτε τίμημα για τις εν λόγω πτήσεις περιορίζεται στην ανάκτηση των άμεσων δαπανών και σε αναλογική συμμετοχή στο ετήσιο κόστος, καθώς και σε βραβεία που δεν υπερβαίνουν την τιμή που έχει καθορίσει η αρμόδια αρχή·

iii) εισαγωγικές πτήσεις, πτήσεις ρίψεως αλεξιπτώτων, ρυμούλκηση ανεμοπτέρων ή ακροβατικές πτήσεις που εκτελούνται είτε από φορέα εκπαίδευσης που έχει τον κύριο τόπο δραστηριοτήτων του σε κράτος μέλος και είναι εγκεκριμένος σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 της Επιτροπής (**) ή από φορέα που δημιουργήθηκε με στόχο την προώθηση του εναέριου αθλητισμού ή της αεροπορίας αναψυχής, υπό την προϋπόθεση ότι το αεροσκάφος λειτουργεί από τον φορέα βάσει κυριότητας ή δυνάμει μίσθωσης χωρίς πλήρωμα, ότι η πτήση δεν αποφέρει κέρδη που διανέμονται εκτός του φορέα και ότι, κάθε φορά που συμμετέχουν μη μέλη του φορέα, οι εν λόγω πτήσεις αντιπροσωπεύουν μόνο περιθωριακή δραστηριότητα του φορέα·

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ως „περιορισμένες λειτουργίες" δεν νοούνται οι λειτουργίες εμπορικής αερομεταφοράς ή οι εμπορικές ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες·

ιζ) ως „εισαγωγική πτήση" νοείται η „εισαγωγική πτήση" όπως ορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 9 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012·

ιη) ως „αγωνιστική πτήση" νοείται η „αγωνιστική πτήση" όπως ορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 10 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012·

ιθ) ως „πτητική επίδειξη" νοείται η „πτητική επίδειξη" όπως ορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 11 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012.

(*) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής, της 5ης Οκτωβρίου 2012, για καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 296 της 25.10.2012, σ. 1).

(**) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 της Επιτροπής, της 3ης Νοεμβρίου 2011, σχετικά με τη θέσπιση τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών για ιπτάμενα πληρώματα πολιτικής αεροπορίας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 311 της 25.11.2011, σ. 1).».

3) Το άρθρο 3 τροποποιείται ως εξής:

α) Οι παράγραφοι 1, 2 και 3 αντικαθίστανται από τις ακόλουθες:

«1. Η διαρκής αξιοπλοΐα των αεροσκαφών που αναφέρονται στο άρθρο 1 στοιχείο α) και των παρελκομένων προς τοποθέτηση σε αυτά διασφαλίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος I.

2. Οι φορείς και το προσωπικό που είναι επιφορτισμένοι με τη διαρκή αξιοπλοΐα των αεροσκαφών που αναφέρονται στο άρθρο 1 στοιχείο α) και των παρελκομένων προς τοποθέτηση σε αυτά, συμπεριλαμβανομένης της συντήρησης, συμμορφώνονται με το παράρτημα I και, όπου ενδείκνυται, με τις διατάξεις των άρθρων 4 και 5.

3. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1, η διαρκής αξιοπλοΐα των αεροσκαφών που αναφέρονται στο άρθρο 1 στοιχείο α) και διαθέτουν πτητική άδεια, διασφαλίζεται βάσει των ειδικών ρυθμίσεων διαρκούς αξιοπλοΐας, όπως ορίζονται στην πτητική άδεια που εκδίδεται σύμφωνα με το παράρτημα I (μέρος-21) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012 της Επιτροπής.»·

β) Προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 5:

«5. Η διαρκής αξιοπλοΐα των αεροσκαφών που αναφέρονται στο άρθρο 1 στοιχείο β) και των παρελκομένων προς τοποθέτηση σε αυτά διασφαλίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος Va.».

4) Στο άρθρο 4, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Οι εγκρίσεις φορέων συντήρησης εκδίδονται σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος I, τμήμα ΣΤ ή του παραρτήματος II.».

5) Το άρθρο 8 τροποποιείται ως εξής:

α) Στην παράγραφο 2, προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο γ):

«γ) για αεροσκάφη νηολογημένα σε τρίτη χώρα και μισθωμένα χωρίς πλήρωμα από αδειοδοτημένους αερομεταφορείς σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, έως τις 25 Αυγούστου 2017, τις απαιτήσεις του παραρτήματος Vα.»·

β) Παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος 2α:

«2α. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1, οι απαιτήσεις για τα αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται για εμπορικές ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες και λειτουργίες εμπορικής αερομεταφοράς άλλες από εκείνες των αδειοδοτημένων αερομεταφορέων σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 και καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 379/2014 (*), ισχύουν από την 21η Απριλίου 2017.

Έως τότε:

— οι διατάξεις του παραρτήματος I, παράγραφος M.A.201 στοιχείο στ) ισχύουν αφενός για τα σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται από αερομεταφορείς από τους οποίους απαιτείται από κράτος μέλος να είναι κάτοχοι πιστοποιητικού για εμπορικές πτήσεις πλην των αδειοδοτημένων αερομεταφορέων σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, και αφετέρου για τους εμπορικούς ΕΦΕ·

— οι διατάξεις του παραρτήματος I, παράγραφος M.A.201 στοιχείο η) ισχύουν αφενός για αεροσκάφη άλλα από τα σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται από αερομεταφορείς από τους οποίους απαιτείται από κράτος μέλος να είναι κάτοχοι πιστοποιητικού για εμπορικές πτήσεις πλην των αδειοδοτημένων αερομεταφορέων σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, και αφετέρου για τους εμπορικούς ΕΦΕ·

— οι διατάξεις του παραρτήματος I, παράγραφος M.A.306 στοιχείο α) ισχύουν για αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται από αδειοδοτημένους αερομεταφορείς σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 και για αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται από αερομεταφορείς από τους οποίους απαιτείται από κράτος μέλος να είναι κάτοχοι πιστοποιητικού για εμπορικές πτήσεις·

— οι διατάξεις του παραρτήματος I, παράγραφος M.A.801 στοιχείο γ) ισχύουν για ELA1 που δεν χρησιμοποιούνται από αδειοδοτημένους αερομεταφορείς σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 και δεν χρησιμοποιούνται από εμπορικούς ΕΦΕ·

— οι διατάξεις του παραρτήματος I, παράγραφος M.A.803 στοιχείο β) ισχύουν για μη σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη με ΜΤΟΜ έως και 2 730 kg, ανεμοπλάνα, μηχανοκίνητα ανεμοπλάνα ή αερόστατα, που δεν χρησιμοποιούνται από αδειοδοτημένους αερομεταφορείς σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, ή από αερομεταφορείς από τους οποίους απαιτείται από κράτος μέλος να είναι κάτοχοι πιστοποιητικού για εμπορικές πτήσεις, ή από εμπορικούς ΕΦΕ·

— οι διατάξεις του παραρτήματος I, παράγραφος M.A.901 στοιχείο ζ) ισχύουν για αεροσκάφη ELA1 που δεν χρησιμοποιούνται από αδειοδοτημένους αερομεταφορείς σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 ή από αερομεταφορείς από τους οποίους απαιτείται από κράτος μέλος να είναι κάτοχοι πιστοποιητικού για εμπορικές πτήσεις, ή από εμπορικούς ΕΦΕ.

(*) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 379/2014 της Επιτροπής, της 7ης Απριλίου 2014, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής για καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 123 της 24.4.2014, σ. 1).».

6) Το παράρτημα I (μέρος-M) τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα I του παρόντος κανονισμού.

7) Το παράρτημα II (μέρος-145) τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα II του παρόντος κανονισμού.

8) Το παράρτημα III (μέρος-66) τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα III του παρόντος κανονισμού.

9) Το κείμενο που παρατίθεται στο παράρτημα V του παρόντος κανονισμού προστίθεται ως νέο παράρτημα Vα (μέρος-T).

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός τίθεται σε ισχύ την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Εφαρμόζεται από την 25η Αυγούστου 2016.

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

Βρυξέλλες, 16 Σεπτεμβρίου 2015.

Για την Επιτροπή

Ο Πρόεδρος

Jean-Claude JUNCKER

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Το παράρτημα Ι (Μέρος-Μ) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 τροποποιείται ως εξής:

1) Ο πίνακας περιεχομένων τροποποιείται ως εξής:

α) Ο τίτλος της Μ.Α.306 αντικαθίσταται από τον «Μ.Α.306 **Σύστημα τεχνικού μητρώου αεροσκάφους**»·

β) Το προσάρτημα Ι αντικαθίσταται από το «Προσάρτημα Ι — Σύμβαση διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας».

2) Στη Μ.1, το σημείο 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. όσον αφορά την έγκριση των προγραμμάτων συντήρησης,

i) η αρχή που καθορίζεται από το κράτος μέλος νηολόγησης· ή

ii) εφόσον συμφωνήσει το κράτος μέλος νηολόγησης πριν την έγκριση του προγράμματος συντήρησης:

α) η αρχή που καθορίζεται από το κράτος όπου ο αερομεταφορέας έχει τον κύριο τόπο επαγγελματικής δραστηριότητας ή εδρεύει ή κατοικεί· ή

β) η αρχή που είναι αρμόδια για την εποπτεία του φορέα διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας και διαχειρίζεται τη διαρκή αξιοπλοΐα αεροσκάφους, ή με την οποία έχει συναφθεί από τον ιδιοκτήτη σύμβαση περιορισμένου χρόνου σύμφωνα με τη Μ.Α.201 στοιχείο θ) σημείο 3.».

3) Στη Μ.Α.201, τα στοιχεία δ), ε), στ), ζ), η), θ) και ι) αντικαθίστανται από τα ακόλουθα κείμενα:

«δ) Ο κυβερνήτης ή, στην περίπτωση αερομεταφορέων αδειοδοτημένων σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, ο αερομεταφορέας είναι υπεύθυνος για την ικανοποιητική διενέργεια της επιθεώρησης πριν από την πτήση. Η επιθεώρηση αυτή πρέπει να διεξάγεται από τον κυβερνήτη ή άλλο κατάλληλο πρόσωπο, αλλά δεν χρειάζεται να διεξαχθεί από εγκεκριμένο φορέα συντήρησης ή από προσωπικό πιστοποίησης κατά το Μέρος-66.

ε) Στην περίπτωση αεροσκαφών που χρησιμοποιούνται από αδειοδοτημένους αερομεταφορείς σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, ο αερομεταφορέας είναι υπεύθυνος για τη διαρκή αξιοπλοΐα του αεροσκάφους που εκμεταλλεύεται και:

1. διασφαλίζει ότι εκτελούνται πτήσεις μόνο εάν πληρούνται οι προϋποθέσεις που καθορίζονται στο στοιχείο α)·

2. εγκρίνεται, ως μέρος των απαιτήσεων του πιστοποιητικού αερομεταφορέα, ως φορέας διαχείρισης διαρκούς αξιοπλοΐας, σύμφωνα με τη Μ.Α. τμήμα Z (CAMO), για το αεροσκάφος που εκμεταλλεύεται· και

3. εγκρίνεται σύμφωνα με το Μέρος-145 ή συνάπτει σύμβαση με τον εν λόγω φορέα σύμφωνα με τη Μ.Α.708 στοιχείο γ).

στ) Για σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται για εμπορικές ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες, ή για εμπορικές αερομεταφορές (CAT) από αερομεταφορείς άλλους από τους αδειοδοτημένους αερομεταφορείς σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, ή για εμπορικούς ΕΦΕ, ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι:

1. πτήσεις εκτελούνται μόνο εάν πληρούνται οι προϋποθέσεις που καθορίζονται στο στοιχείο α)·

2. οι εργασίες που αφορούν τη διαρκή αξιοπλοΐα εκτελούνται από εγκεκριμένο φορέα διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας (CAMO). Όταν ο ίδιος ο αερομεταφορέας δεν είναι εγκεκριμένος φορέας διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας, τότε ο αερομεταφορέας συνάπτει γραπτή σύμβαση με τον εν λόγω φορέα σύμφωνα με το προσάρτημα Ι, και

3. ο φορέας διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας που αναφέρεται στην περίπτωση (2) είναι εγκεκριμένος σύμφωνα με το Μέρος-145 για τη συντήρηση του αεροσκάφους και των παρελκομένων προς τοποθέτηση σε αυτό, ή έχει συνάψει σύμβαση με τους εν λόγω φορείς, σύμφωνα με τη Μ.Α.708 στοιχείο γ).

ζ) Για σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη που δεν περιλαμβάνονται στο στοιχείο ε) ή στο στοιχείο στ), ο ιδιοκτήτης διασφαλίζει ότι:

1. πτήσεις εκτελούνται μόνο εάν πληρούνται οι προϋποθέσεις που καθορίζονται στο στοιχείο α)·

2. οι εργασίες που αφορούν τη διαρκή αξιοπλοΐα εκτελούνται από εγκεκριμένο φορέα διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας (CAMO). Όταν ο ίδιος ο ιδιοκτήτης δεν είναι εγκεκριμένος φορέας διαχείρισης διαρκούς αξιοπλοΐας, τότε ο ιδιοκτήτης συνάπτει γραπτή σύμβαση με τον εν λόγω φορέα σύμφωνα με το προσάρτημα I, και

3. ο φορέας διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας που αναφέρεται στην περίπτωση (2) είναι εγκεκριμένος σύμφωνα με το Μέρος-145 για τη συντήρηση του αεροσκάφους και των παρελκομένων προς τοποθέτηση σε αυτό, ή έχει συνάψει σύμβαση με τους εν λόγω φορείς, σύμφωνα με τη M.A.708 στοιχείο γ).

η) Για αεροσκάφη άλλα από τα σύνθετα μηχανοκίνητα που χρησιμοποιούνται για εμπορικές ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες, ή για εμπορικές αερομεταφορές (CAT) από αερομεταφορείς άλλους από τους αδειοδοτημένους αερομεταφορείς σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, ή για εμπορικούς ΕΦΕ, ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι:

1. πτήσεις εκτελούνται μόνον εάν πληρούνται οι προϋποθέσεις που καθορίζονται στο στοιχείο α)·

2. οι εργασίες που αφορούν τη διαρκή αξιοπλοΐα εκτελούνται από εγκεκριμένο φορέα διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας (CAMO). Όταν ο ίδιος ο αερομεταφορέας δεν είναι εγκεκριμένος φορέας διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας, τότε ο αερομεταφορέας συνάπτει γραπτή σύμβαση με τον εν λόγω φορέα σύμφωνα με το προσάρτημα I, και

3. ο φορέας διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας που αναφέρεται στην περίπτωση (2) είναι εγκεκριμένος σύμφωνα με το Μέρος-M, τμήμα-ΣΤ ή το Μέρος-145 για τη συντήρηση του αεροσκάφους και των παρελκομένων προς τοποθέτηση σε αυτό, ή έχει συνάψει σύμβαση με τους εν λόγω φορείς, σύμφωνα με τη M.A.708 στοιχείο γ).

θ) Για αεροσκάφη άλλα από τα σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη που δεν περιλαμβάνονται στο στοιχείο ε) ή στο στοιχείο η), ή τα οποία χρησιμοποιούνται για "περιορισμένες πτητικές λειτουργίες", ο ιδιοκτήτης είναι υπεύθυνος να διασφαλίσει ότι εκτελούνται πτήσεις μόνον εάν πληρούνται οι προϋποθέσεις που καθορίζονται στο στοιχείο α). Για τον σκοπό αυτόν, ο ιδιοκτήτης:

1. αναθέτει την εκτέλεση των εργασιών που αφορούν τη διαρκή αξιοπλοΐα σε εγκεκριμένο φορέα διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας με γραπτή σύμβαση σύμφωνα με το προσάρτημα I, με την οποία θα μεταβιβάζεται η ευθύνη για την εκτέλεση των εργασιών αυτών στον συμβασιούχο φορέα διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας (CAMO), ή·

2. αναλαμβάνει ο ίδιος τη διαχείριση της διαρκούς αξιοπλοΐας αεροσκάφους υπό την ευθύνη του, χωρίς τη σύναψη σύμβασης με εγκεκριμένο φορέα διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας (CAMO), ή·

3. αναλαμβάνει ο ίδιος τη διαχείριση της διαρκούς αξιοπλοΐας αεροσκάφους υπό την ευθύνη του και συνάπτει σύμβαση περιορισμένου χρόνου με εγκεκριμένο φορέα διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας για την κατάρτιση προγράμματος συντήρησης και την έγκρισή του σύμφωνα με τη M.A.302 με:

— εγκεκριμένο φορέα διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας (CAMO), ή

— στην περίπτωση αεροσκάφους ELA 2, φορέα συντήρησης σύμφωνα με το Μέρος-145 ή M.A. τμήμα ΣΤ.

Με την εν λόγω σύμβαση περιορισμένου χρόνου μεταβιβάζει στον συμβαλλόμενο φορέα την ευθύνη κατάρτισης και, πλην της περίπτωσης που η δήλωση εκδίδεται από τον ιδιοκτήτη σύμφωνα με την M.A. 302 στοιχείο η), της έγκρισης του προγράμματος συντήρησης.

ι) Ο ιδιοκτήτης/αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι σε κάθε πρόσωπο εξουσιοδοτημένο από την αρμόδια αρχή παρέχεται δικαίωμα πρόσβασης σε όλες τις εγκαταστάσεις, τα αεροσκάφη ή τα έγγραφα που σχετίζονται με τις δραστηριότητές του, συμπεριλαμβανομένων τυχόν δραστηριοτήτων που ανατίθενται μέσω υπεργολαβίας, προκειμένου να διαπιστωθεί η συμμόρφωση με το παρόν Μέρος.».

4) Η M.A.301 τροποποιείται ως εξής:

α) Το σημείο 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. της επισκευής σύμφωνα με τα δεδομένα που καθορίζονται στη M.A.304 ή/και M.A.401, κατά περίπτωση, οποιασδήποτε βλάβης και ζημίας η οποία επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία, λαμβανομένου υπόψη του πίνακα ελάχιστου εξοπλισμού και του καταλόγου παρέκκλισης από διαμόρφωση, εφόσον ισχύουν·»·

β) το σημείο 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. της ανάλυσης της αποτελεσματικότητας του κατά τη M.A.302 εγκεκριμένου προγράμματος συντήρησης αεροσκάφους, όσον αφορά όλα τα σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη ή τα αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται από αδειοδοτημένους αερομεταφορείς σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008·»·

γ) το σημείο 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«7. της καθιέρωσης πολιτικής εκτέλεσης για τις μη υποχρεωτικού χαρακτήρα μετατροπές ή/και επιθεωρήσεις, όσον αφορά όλα τα σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη ή τα αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται από αδειοδοτημένους αερομεταφορείς σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008·».

5) Η M.A.302 τροποποιείται ως εξής:

α) Το στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«γ) Όταν τη διαρκή αξιοπλοΐα αεροσκάφους χειρίζεται φορέας διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας, εγκεκριμένος σύμφωνα με την ενότητα Α, τμήμα Z του παρόντος παραρτήματος (Μέρος-M) ή όταν έχει συναφθεί σύμβαση μεταξύ του ιδιοκτήτη και του φορέα αυτού σύμφωνα με τη M.A.201 στοιχείο θ) σημείο 3, 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 τον φορέα διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας στο εγχειρίδιο λειτουργιών διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας και εγκρίνεται από την αρμόδια αρχή που είναι υπεύθυνη για τον 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 εποπτεία του κράτους μέλους νηολόγησης, εκτός εάν υπάρχει συμφωνία βάσει της M.1 σημείο 4 περίπτωση ii) για τη μεταβίβαση της ευθύνης για την έγκριση του προγράμματος συντήρησης του αεροσκάφους στην αρμόδια αρχή που είναι υπεύθυνη για τον φορέα διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας.»·

β) το στοιχείο στ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

6) Στην M.A.305 στοιχείο β) το σημείο 2) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. όταν απαιτείται στη M.A.306, το τεχνικό μητρώο του αερομεταφορέα.».

7) Η M.A.306 τροποποιείται ως εξής:

α) Ο τίτλος αντικαθίσταται από τον ακόλουθο:

«M.A.306 **Σύστημα τεχνικού μητρώου αεροσκάφους**»·

β) το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) Για τις εμπορικές αερομεταφορές, τις εμπορικές ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες και τις εμπορικές πτητικές λειτουργίες ΕΦΕ, και επιπλέον των απαιτήσεων της M.A.305, ο αερομεταφορέας χρησιμοποιεί σύστημα τεχνικού μητρώου, το οποίο περιέχει τις ακόλουθες πληροφορίες για κάθε αεροσκάφος:

1. πληροφορίες σχετικά με κάθε πτήση, οι οποίες είναι απαραίτητες προκειμένου να εξασφαλίζεται η διαρκής ασφάλεια των πτήσεων, και

2. το τρέχον πιστοποιητικό διάθεσης σε υπηρεσία του αεροσκάφους, και

3. την ισχύουσα έκθεση συντήρησης, στην οποία εκτίθεται η κατάσταση συντήρησης του αεροσκάφους σχετικά με το ποια είναι η επόμενη προγραμματισμένη και μη προγραμματισμένη συντήρηση που πρόκειται να εκτελεσθεί, με την εξαίρεση ότι η αρμόδια αρχή μπορεί να συμφωνήσει ώστε η έκθεση συντήρησης να φυλάσσεται κάπου αλλού, και

4. όλες τις επισκευές βλαβών που εκκρεμούν, οι οποίες επηρεάζουν την πτητική λειτουργία του αεροσκάφους και

5. κάθε απαραίτητη κατευθυντήρια οδηγία σχετικά με διακανονισμούς υποστήριξης της συντήρησης.».

8) Η M.A.402 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«M.A.402 **Αποτελεσματικότητα της συντήρησης**

Με εξαίρεση τη συντήρηση που εκτελείται από φορέα συντήρησης εγκεκριμένο σύμφωνα με το παράρτημα II (Μέρος-145), το πρόσωπο ή ο φορέας που πραγματοποιεί τη συντήρηση:

α) διαθέτει τα απαραίτητα προσόντα για τις εργασίες που εκτελούνται, όπως απαιτείται από το παρόν Μέρος·

β) διασφαλίζει ότι ο χώρος όπου εκτελείται η συντήρηση είναι καλά οργανωμένος και καθαρός από σκόνη και ρύπους·

γ) κάνει χρήση των μεθόδων, των τεχνικών, των προτύπων και των οδηγιών που καθορίζονται στα στοιχεία συντήρησης σύμφωνα με την M.A.401·

δ) κάνει χρήση των εργαλείων, του εξοπλισμού και των υλικών που καθορίζονται στα στοιχεία συντήρησης σύμφωνα με τη M.A.401. Εφόσον είναι αναγκαίο, τα εργαλεία και ο εξοπλισμός ελέγχονται και βαθμονομούνται σύμφωνα με επίσημα αναγνωρισμένο πρότυπο·

ε) διασφαλίζει ότι η συντήρηση εκτελείται εντός των περιβαλλοντικών περιορισμών που καθορίζονται στα στοιχεία συντήρησης σύμφωνα με τη M.A.401·

στ) διασφαλίζει ότι χρησιμοποιούνται κατάλληλες κτιριακές εγκαταστάσεις σε περίπτωση δυσμενών καιρικών συνθηκών ή εργασιών συντήρησης μακράς διάρκειας·

ζ) διασφαλίζει ότι ελαχιστοποιείται αφενός ο κίνδυνος πολλαπλών σφαλμάτων κατά τη συντήρηση και αφετέρου ο κίνδυνος επανάληψης σφαλμάτων σε ταυτόσημες εργασίες συντήρησης·

η) διασφαλίζει ότι εφαρμόζεται μέθοδος εντοπισμού σφάλματος μετά την εκτέλεση κάθε κρίσιμης εργασίας συντήρησης· και

θ) μετά την ολοκλήρωση της συντήρησης, διενεργεί γενικό έλεγχο για να διασφαλίσει ότι έχουν αφαιρεθεί από το αεροσκάφος ή το παρελκόμενό του εργαλεία, εξοπλισμός και οποιοδήποτε ξένο σώμα ή υλικό, καθώς και ότι όλες οι θυρίδες πρόσβασης, που αφαιρέθηκαν κατά τη συντήρηση, έχουν επανατοποθετηθεί.».

9) Στη M.A.403, τα στοιχεία β) και γ) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) Μόνον το εξουσιοδοτημένο προσωπικό πιστοποίησης, σύμφωνα με την M.A.801 στοιχείο β) σημεία 1 και 2, την M.A.801 στοιχεία γ) και δ) ή το παράρτημα II (Μέρος-145) επιτρέπεται να αποφασίσει, με χρήση των στοιχείων συντήρησης κατά την M.A.401, εάν μια βλάβη του αεροσκάφους θέτει σε σοβαρό κίνδυνο την ασφάλεια των πτήσεων, και κατά συνέπεια να αποφασίσει πότε και ποιες ενέργειες αποκατάστασης της βλάβης θα γίνουν πριν από την επόμενη πτήση και ποιες ενέργειες αποκατάστασης μπορούν να αναβληθούν. Ωστόσο, αυτό δεν ισχύει όταν χρησιμοποιείται πίνακας ελάχιστου εξοπλισμού από τον κυβερνήτη ή από το εξουσιοδοτημένο προσωπικό πιστοποίησης.

γ) Οποιαδήποτε βλάβη του αεροσκάφους που δεν θα μπορούσε να θέσει σε σοβαρό κίνδυνο την ασφάλεια πτήσεων πρέπει να αποκαθίσταται το συντομότερο δυνατόν από την ημερομηνία που διαπιστώθηκε για πρώτη φορά και εντός των χρονικών ορίων που καθορίζονται στα στοιχεία συντήρησης ή στον πίνακα ελάχιστου εξοπλισμού.».

10) Στη Μ.Α.502, το στοιχείο δ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«δ) Κατά παρέκκλιση από το στοιχείο α) και τη 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 χρησιμοποιείται από αερομεταφορείς άλλους από τους αδειοδοτημένους αερομεταφορείς σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, και η οποία διενεργείται με βάση τα στοιχεία συντήρησης του παρελκομένου, επιτρέπεται να πραγματοποιείται από το προσωπικό πιστοποίησης, όπως ορίζεται στη 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.».

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

«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 από αδειοδοτημένους αερομεταφορείς σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 και για αεροσκάφη άλλα από τα σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη, 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 καταγράφεται 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 την παράταση έγκρισης για τη συντήρηση αεροσκαφών άλλων από τα σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη και παρελκομένων που είναι τοποθετημένα επ' αυτών και δεν χρησιμοποιούνται από αδειοδοτημένους αερομεταφορείς σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008.».

13) Η Μ.Α.606 τροποποιείται ως εξής:

Το στοιχείο ζ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ζ) Ο φορέας συντήρησης έχει επαρκές προσωπικό πιστοποίησης για την έκδοση πιστοποιητικών διάθεσης σε υπηρεσία αεροσκαφών και παρελκομένων κατά τις Μ.Α.612 και Μ.Α.613. Τα εν λόγω πιστοποιητικά πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις του άρθρου 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014.».

14) Στην Μ.Α.703, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) Με επιφύλαξη του στοιχείου α), όσον αφορά τους αδειοδοτημένους αερομεταφορείς σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, η έγκριση συνιστά μέρος του πιστοποιητικού του αερομεταφορέα που εκδίδεται από την αρμόδια αρχή για το χρησιμοποιούμενο αεροσκάφος.».

15) Στη Μ.Α.704 στοιχείο α), το σημείο 9 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«9. τον κατάλογο των εγκεκριμένων προγραμμάτων συντήρησης αεροσκαφών, ή, για αεροσκάφη που δεν χρησιμοποιούνται από αδειοδοτημένους αερομεταφορείς σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, τον κατάλογο των προγραμμάτων "γενικής" και "βασικής" συντήρησης.».

16) Η Μ.Α.706 τροποποιείται ως εξής:

α) Το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) Όσον αφορά τους αδειοδοτημένους αερομεταφορείς σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, ο υπόλογος διευθυντής που αναφέρεται στο στοιχείο α) είναι το φυσικό πρόσωπο το οποίο έχει επίσης την εξουσία νομικού προσώπου προκειμένου να εξασφαλίζει ότι όλες οι πτητικές λειτουργίες που εκτελούνται από τον αερομεταφορέα μπορούν να χρηματοδοτούνται και να εκτελούνται σύμφωνα με πρότυπο που απαιτείται για την έκδοση πιστοποιητικού αερομεταφορέα.»·

β) το στοιχείο δ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«δ) Ο υπόλογος διευθυντής αναθέτει σε διορισμένο υπάλληλο τον τομέα των αδειοδοτημένων αερομεταφορέων σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008. Ο υπάλληλος είναι υπεύθυνος για τη διαχείριση και την επίβλεψη των ενεργειών που σχετίζονται με τη διαρκή εμπορική αερομεταφορά, σύμφωνα με το στοιχείο γ).»·

γ) το στοιχείο ια) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ια) Όσον αφορά τα σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη και τα αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται από αδειοδοτημένους αερομεταφορείς σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, ο φορέας καθορίζει και ελέγχει την καταλληλότητα του προσωπικού που ασχολείται με τη διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας, την αξιολόγηση αξιοπλοΐας και/ή τους ελέγχους ποιότητας, σύμφωνα με διαδικασία και πρότυπα αποδεκτά από την αρμόδια αρχή·».

17) Η Μ.Α.707 τροποποιείται ως εξής:

Το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) Εγκεκριμένος φορέας διαχείρισης διαρκούς αξιοπλοΐας, για να λάβει έγκριση διενέργειας επιθεωρήσεων της αξιοπλοΐας και, κατά περίπτωση, έκδοσης πτητικών αδειών, πρέπει να διαθέτει κατάλληλο προσωπικό επιθεώρησης της αξιοπλοΐας για να εκδίδει πιστοποιητικά ή συστάσεις επιθεώρησης της αξιοπλοΐας που αναφέρονται στην ενότητα Α τμήμα Ι και, αναλόγως, για να εκδίδει πτητικές άδειες σύμφωνα με τη Μ.Α.711 στοιχείο γ):

1. Για τα αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται από αδειοδοτημένους αερομεταφορείς σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, και τα αεροσκάφη με ΜΤΟΜ άνω των 2 730 kg, εξαιρουμένων των αερόστατων, το εν λόγω προσωπικό διαθέτει:

α) τουλάχιστον πενταετή πείρα στη διαρκή αξιοπλοΐα, και·

β) κατάλληλη άδεια σύμφωνα με το παράρτημα III (Μέρος-66) ή πτυχίο αεροναυτικής ή εθνικό ισότιμο πτυχίο, και·

γ) επίσημη εκπαίδευση στην αεροναυτική συντήρηση, και·

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

ε) κατά παρέκκλιση των στοιχείων α) έως δ), η απαίτηση που καθορίζεται στη Μ.Α.707 στοιχείο α) σημείο 1β επιτρέπεται να αντικατασταθεί από 5ετή πείρα στη διαρκή αξιοπλοΐα επιπροσθέτως όσων ήδη απαιτούνται στη Μ.Α.707 στοιχείο α) σημείο 1 εδάφιο α).

2. Για τα αεροσκάφη που δεν χρησιμοποιούνται από αδειοδοτημένους αερομεταφορείς σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, και τα αεροσκάφη με ΜΤΟΜ έως και 2 730 kg και τα αερόστατα, το εν λόγω προσωπικό διαθέτει:

α) τουλάχιστον τριετή πείρα στη διαρκή αξιοπλοΐα, και·

β) κατάλληλη άδεια σύμφωνα με το παράρτημα III (Μέρος-66) ή πτυχίο αεροναυτικής ή εθνικό ισότιμο πτυχίο, και·

γ) κατάλληλη εκπαίδευση στην αεροναυτική συντήρηση, και·

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

ε) Κατά παρέκκλιση των στοιχείων α) έως δ), η απαίτηση που καθορίζεται στη Μ.Α.707 στοιχείο α) σημείο 2β επιτρέπεται να αντικατασταθεί από 5ετή πείρα στη διαρκή αξιοπλοΐα επιπροσθέτως όσων ήδη απαιτούνται στη Μ.Α.707 στοιχείο α) σημείο 2α.».

18) Η παράγραφος Μ.Α.708 τροποποιείται ως εξής:

α) Στο στοιχείο β), το σημείο 2) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. προσκομίζει προς έγκριση στην αρμόδια αρχή το πρόγραμμα συντήρησης του αεροσκάφους και τις τροποποιήσεις του, εκτός εάν αυτό καλύπτεται από διαδικασία έμμεσης έγκρισης βάσει της Μ.Α.302 στοιχείο γ), και για τα αεροσκάφη που δεν χρησιμοποιούνται από αδειοδοτημένους αερομεταφορείς σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 δίνει αντίγραφο του προγράμματος στον ιδιοκτήτη ή τον αρμόδιο αερομεταφορέα σύμφωνα με τη Μ.Α.201·»·

β) το στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«γ) στην περίπτωση των σύνθετων μηχανοκίνητων αεροσκαφών ή των αεροσκαφών που χρησιμοποιούνται για εμπορικές ειδικευμένες αερομεταφορές, ή για εμπορικές μεταφορές ΕΦΕ, όταν ο φορέας διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας δεν έχει εγκριθεί κατάλληλα σύμφωνα με το Μέρος-145 ή τη Μ.Α. τμήμα-ΣΤ, ο φορέας σε συνεννόηση με τον φορέα εκμετάλλευσης συνάπτει γραπτή σύμβαση συντήρησης με φορέα εγκεκριμένο κατά το Μέρος-145 ή τη Μ.Α. τμήμα-ΣΤ ή με άλλον φορέα, στην οποία περιγράφονται λεπτομερώς οι διαδικασίες που καθορίζονται στις Μ.Α.301-2, Μ.Α.301-3, Μ.Α.301-5 και Μ.Α.301-6, ώστε να εξασφαλίσει ότι όλες οι εργασίες συντήρησης εντέλει από φορέα συντήρησης εγκεκριμένο κατά το Μέρος-145 ή τη Μ.Α. τμήμα-ΣΤ και να καθορίσει την υποστήριξη των διαδικασιών ποιότητας της Μ.Α.712 στοιχείο β).»·

γ) προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο δ):

«δ) Με την επιφύλαξη του στοιχείου γ), η σύμβαση μπορεί να έχει τη μορφή μεμονωμένων εντολών εργασίας προς τον κατά το Μέρος-145 ή το Μέρος-Μ.Α. τμήμα-ΣΤ φορέα συντήρησης στην περίπτωση:

1. αεροσκάφους που χρειάζεται μη προγραμματισμένη συντήρηση γραμμής,

2. συντήρησης παρελκομένου, συμπεριλαμβανομένης της συντήρησης κινητήρων.».

19) Στη Μ.Α.709, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) Για τα αεροσκάφη που δεν χρησιμοποιούνται από αδειοδοτημένους αερομεταφορείς σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, 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 Ι 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 τη Μ.Α.302 σε εύθετο χρόνο πριν από την άσκηση των προνομίων που αναφέρονται στη Μ.Α.711.».

20) Στη Μ.Α.711 στοιχείο α), τα σημεία 1 και 2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. να διαχειρίζεται τη διαρκή αξιοπλοΐα αεροσκάφους, εξαιρουμένων των αεροσκαφών που χρησιμοποιούνται από αδειοδοτημένους αερομεταφορείς σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό έγκρισης.

2. να διαχειρίζεται τη διαρκή αξιοπλοΐα αεροσκάφους που χρησιμοποιείται από αδειοδοτημένους αερομεταφορείς σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, όταν αυτό αναφέρεται ταυτόχρονα στο πιστοποιητικό έγκρισης και στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα που διαθέτει.».

21) Στη Μ.Α.712, τα στοιχεία ε) και στ) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«ε) Στην περίπτωση αδειοδοτημένων αερομεταφορέων σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, το σύστημα ποιότητας κατά Μ.Α. τμήμα Z ενσωματώνεται στο σύστημα ποιότητας του αερομεταφορέα.

στ) Στην περίπτωση μικρού φορέα που δεν χειρίζεται τη διαρκή αξιοπλοΐα αεροσκάφους χρησιμοποιούμενου από αδειοδοτημένους αερομεταφορείς σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, 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.».

22) Στη Μ.Α.801, τα στοιχεία γ) και δ) αντικαθίστανται από τα ακόλουθα:

«γ) Κατά παρέκκλιση από τη Μ.Α.801 στοιχείο β) σημείο 2, για τα αεροσκάφη ELA1 που δεν χρησιμοποιούνται σε εμπορικές αερομεταφορές ή σε εμπορικές ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες ή σε εμπορικές πτητικές λειτουργίες ΕΦΕ, οι σύνθετες εργασίες συντήρησης που αναφέρονται στο προσάρτημα VII είναι δυνατόν να διενεργούνται από προσωπικό πιστοποίησης όπως αναφέρεται στη Μ.Α.801 στοιχείο β) σημείο 2·

δ) κατά παρέκκλιση από τη M.A.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 επιτρέπεται 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 λε 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· και

2. εξασφαλίζει ότι η συντήρηση επανελέγχεται και εγκρίνεται από δεόντως εξουσιοδοτημένο πρόσωπο, όπως αναφέρεται στη M.A.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· και

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

23) Στη M.A.803, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) Για μη σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη με MTOM έως και 2 730 kg, ανεμοπλάνα, μηχανοκίνητα ανεμοπλάνα ή αερόστατα, που δεν χρησιμοποιούνται σε εμπορικές αερομεταφορές ή σε εμπορικές ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες ή σε εμπορικές λειτουργίες ΕΦΕ, ο χειριστής-ιδιοκτήτης επιτρέπεται να εκδώσει πιστοποιητικό διάθεσης σε λειτουργία μετά από περιορισμένη συντήρηση χειριστή-ιδιοκτήτη, όπως καθορίζεται στο προσάρτημα VIII.».

24) Η M.A.901 τροποποιείται ως εξής:

α) Τα στοιχεία γ), δ) και ε) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«γ) Για όλα τα αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται από αερομεταφορείς αδειοδοτημένους σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 και τα αεροσκάφη με MTOM 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 M.A.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 που χρησιμοποιούνται από αδειοδοτημένους αερομεταφορείς σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 και τα αεροσκάφη με MTOM 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 δικαίωμα 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 M.A.710·

ε) Για τα αεροσκάφη που δεν χρησιμοποιούνται από αερομεταφορείς αδειοδοτημένους σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 με MTOM 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 M.A.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·»·

β) το στοιχείο ζ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ζ) Κατά παρέκκλιση από τη M.A.901 στοιχεία ε) και θ) σημείο 2, για αεροσκάφη ELA1 που δεν χρησιμοποιούνται σε εμπορικές αερομεταφορές ή σε εμπορικές ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες ή εμπορικές πτητικές λειτουργίες ΕΦΕ, 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 στη M.A.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 M.A.710 και δεν εκδίδεται για περισσότερα από δύο διαδοχικά έτη·».

25) Στη M.A.105, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) Προκειμένου να συνεισφέρουν στη βελτίωση της ασφάλειας πτήσεων, οι αρμόδιες αρχές συμμετέχουν σε πρόγραμμα αμοιβαίας ανταλλαγής όλων των αναγκαίων πληροφοριών σύμφωνα με το άρθρο 15 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.».

26) Οι M.B.303 και M.B.304 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«M.B.303 **Παρακολούθηση της διαρκούς αξιοπλοΐας αεροσκάφους**

α) Κάθε αρμόδια αρχή αναπτύσσει πρόγραμμα ελέγχου για την αντιμετώπιση της επικινδυνότητας με σκοπό την παρακολούθηση της κατάστασης της αξιοπλοΐας του στόλου των αεροσκαφών του νηολογίου της.

β) Το πρόγραμμα ελέγχου περιλαμβάνει δειγματοληπτικούς ελέγχους προϊόντων σε αεροσκάφη και καλύπτει όλες τις πτυχές των κρισίμων στοιχείων κινδύνου για την αξιοπλοΐα.

γ) Με τον έλεγχο προϊόντων τίθενται δειγματοληπτικά σε δοκιμή τα πρότυπα αξιοπλοΐας που έχουν επιτευχθεί, βάσει των ισχυουσών απαιτήσεων, και εντοπίζονται τυχόν ευρήματα.

δ) Τα τυχόν ευρήματα που εντοπίζονται κατηγοριοποιούνται βάσει των απαιτήσεων του παρόντος Μέρους και επιβεβαιώνονται γραπτώς στο πρόσωπο ή στον φορέα που είναι υπόλογοι σύμφωνα με τη M.A.201. Η αρμόδια αρχή εφαρμόζει διαδικασία για την ανάλυση των ευρημάτων ως προς τη σοβαρότητά τους για την ασφάλεια.

ε) Η αρμόδια αρχή τηρεί αρχείο όλων των ευρημάτων και ενεργειών για το κλείσιμο υποθέσεων.

στ) Όταν κατά τους ελέγχους των αεροσκαφών διαπιστωθούν περιπτώσεις μη συμμόρφωσης με το παρόν Μέρος ή κάθε άλλο Μέρος, το εν λόγω εύρημα αντιμετωπίζεται με τον τρόπο που καθορίζεται στο αντίστοιχο Μέρος.

ζ) Εφόσον απαιτείται για την ανάληψη κατάλληλης δράσης επιβολής, οι αρμόδιες αρχές ανταλλάσσουν πληροφορίες με άλλες αρμόδιες αρχές για τις περιπτώσεις μη συμμόρφωσης που διαπιστώνουν σύμφωνα με το στοιχείο στ).

M.B.304 **Ανάκληση και αναστολή ισχύος πιστοποιητικών**

Η αρμόδια αρχή:

α) αναστέλλει πιστοποιητικό επιθεώρησης της αξιοπλοΐας για εύλογη αιτία σε περίπτωση ενδεχόμενης απειλής για την ασφάλεια ή·

β) αναστέλλει ή ανακαλεί την ισχύ πιστοποιητικού επιθεώρησης της αξιοπλοΐας σύμφωνα με τη M.B.903, σημείο 1.».

27) Στη M.A.701, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) Όσον αφορά τους αδειοδοτημένους αερομεταφορείς σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, υποβάλλονται προς έγκριση στην αρμόδια αρχή, μαζί με την αρχική αίτηση για τη χορήγηση πιστοποιητικού αερομεταφορέα και, ενδεχομένως, για κάθε τροποποίηση που ζητείται και για κάθε τύπο αεροσκάφους το οποίο πρόκειται να εκτελέσει πτητική λειτουργία:

1. το εγχειρίδιο διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας,

2. τα προγράμματα συντήρησης αεροσκάφους του αερομεταφορέα,

3. το τεχνικό μητρώο του αεροσκάφους,

4. κατά περίπτωση, οι τεχνικές προδιαγραφές των συμβάσεων συντήρησης που έχουν συναφθεί μεταξύ του φορέα διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας και του εγκεκριμένου κατά το Μέρος-145 φορέα συντήρησης.».

28) Στη M.B.703, το στοιχείο δ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«δ) Στην περίπτωση αερομεταφορέων αδειοδοτημένων σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, οι πληροφορίες που περιλαμβάνονται στο έντυπο 14 του EASA ενσωματώνονται στο πιστοποιητικό του αερομεταφορέα.»·

29) Στη M.B.902, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

1. Για όλα τα αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται από αερομεταφορείς αδειοδοτημένους σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, και τα αεροσκάφη με ΜΤΟΜ άνω των 2 730 kg, εξαιρουμένων των αερόστατων, το εν λόγω προσωπικό διαθέτει:

α) τουλάχιστον πενταετή πείρα στη διαρκή αξιοπλοΐα, και·

β) κατάλληλη άδεια σύμφωνα με το παράρτημα III (Μέρος-66) ή εθνικά αναγνωρισμένη ειδίκευση προσωπικού συντήρησης, κατάλληλη για την κατηγορία του αεροσκάφους (όταν το άρθρο 5 παράγραφος 6 παραπέμπει σε εθνικούς κανονισμούς) ή πτυχίο αεροναυτικής ή ισότιμο πτυχίο, και·

γ) επίσημη εκπαίδευση στην αεροναυτική συντήρηση, και·

δ) θέση στην ιεραρχία με ανάλογες αρμοδιότητες.

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

2. Για τα αεροσκάφη που δεν χρησιμοποιούνται από αδειοδοτημένους αερομεταφορείς σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, και τα αεροσκάφη με ΜΤΟΜ έως και 2 730 kg και τα αερόστατα, το εν λόγω προσωπικό διαθέτει:

α) τουλάχιστον τριετή πείρα στη διαρκή αξιοπλοΐα, και·

β) κατάλληλη άδεια σύμφωνα με το παράρτημα III (Μέρος-66) ή εθνικά αναγνωρισμένη ειδίκευση προσωπικού συντήρησης, κατάλληλη για την κατηγορία του αεροσκάφους (όταν το άρθρο 5 παράγραφος 6 παραπέμπει σε εθνικούς κανονισμούς) ή πτυχίο αεροναυτικής ή ισότιμο πτυχίο, και·

γ) κατάλληλη εκπαίδευση στην αεροναυτική συντήρηση, και·

δ) θέση στην ιεραρχία με ανάλογες αρμοδιότητες.

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

30) Το προσάρτημα I αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Προσάρτημα I

Σύμβαση διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας

1. Όταν ο ιδιοκτήτης/αερομεταφορέας σύμφωνα με τη M.A.201 αναθέτει με σύμβαση σε φορέα διαρκούς αξιοπλοΐας εγκεκριμένο κατά το μέρος-M τμήμα-Z (φορέας διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας — CAMO) τη διεξαγωγή εργασιών διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας, κατόπιν αιτήματος της αρμόδιας αρχής, υποβάλλεται αντίγραφο της σύμβασης από τον ιδιοκτήτη/αερομεταφορέα στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους νηολόγησης, αφού υπογραφεί και από τα δύο μέρη.

2. Η σύμβαση συντάσσεται με βάση τις απαιτήσεις του Μέρους-M και ορίζει τις υποχρεώσεις των συμβαλλομένων ως προς τη διαρκή αξιοπλοΐα του αεροσκάφους.

3. Περιλαμβάνει τουλάχιστον:

— τον αριθμό νηολογίου του αεροσκάφους,

— τον τύπο του αεροσκάφους,

— τον αριθμό σειράς του αεροσκάφους,

— το όνομα ή τα λεπτομερή στοιχεία της εταιρείας του ιδιοκτήτη ή του καταχωρισμένου μισθωτή, συμπεριλαμβανομένης της διεύθυνσης,

— τα στοιχεία του φορέα διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας (CAMO), συμπεριλαμβανομένης της διεύθυνσης,

— τον τύπο της πτητικής λειτουργίας.

4. Δηλώνει τα ακόλουθα:

"Ο ιδιοκτήτης/αερομεταφορέας αναθέτει στον φορέα διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας τη διαχείριση της διαρκούς αξιοπλοΐας του αεροσκάφους, την εκπόνηση προγράμματος συντήρησης που θα εγκρίνει η αρμόδια αρχή όπως αναφέρεται λεπτομερώς στη M.1, και την οργάνωση της συντήρησης του αεροσκάφους σύμφωνα με το εν λόγω πρόγραμμα συντήρησης.

Σύμφωνα με την παρούσα σύμβαση, τα δύο μέρη δεσμεύονται να ακολουθούν τις αντίστοιχες υποχρεώσεις που ορίζει.

Ο ιδιοκτήτης/αερομεταφορέας δηλώνει, εξ όσων γνωρίζει, ότι όλες οι πληροφορίες που δόθηκαν στον φορέα διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας και αφορούν τη διαρκή αξιοπλοΐα του αεροσκάφους είναι και θα εξακολουθήσουν να είναι ακριβείς και ότι δεν θα επέλθουν μεταβολές στο αεροσκάφος χωρίς την εκ των προτέρων έγκριση του φορέα διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας.

Σε περίπτωση που οποιοσδήποτε από τους συμβαλλόμενους δεν συμμορφωθεί κατά οποιονδήποτε τρόπο με την παρούσα σύμβαση, η σύμβαση καθίσταται άκυρη. Στην περίπτωση αυτή, ο ιδιοκτήτης/αερομεταφορέας καθίσταται πλήρως υπεύθυνος για κάθε εργασία που αφορά τη διαρκή αξιοπλοΐα του αεροσκάφους και ο ιδιοκτήτης αναλαμβάνει να ενημερώσει σχετικά τις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους νηολόγησης εντός δύο εβδομάδων.".

5. Όταν ο ιδιοκτήτης/αερομεταφορέας σύμφωνα με τη M.A.201 συνάπτει σύμβαση με φορέα διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας, οι υποχρεώσεις κάθε συμβαλλομένου μέρους επιμερίζεται ως εξής:

5.1. Υποχρεώσεις του φορέα διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας:

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 M.A.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/αερομεταφορέα·

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, 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·

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

ι) διαχειρίζεται όλα τα τεχνικά αρχεία·

ια) αρχειοθετεί όλα τα τεχνικά αρχεία·

3. οργανώνει την έγκριση των μετατροπών στο αεροσκάφος σύμφωνα με το παράρτημα I (Μέρος-21) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012, πριν πραγματοποιηθούν·

4. οργανώνει την έγκριση κάθε επισκευής του αεροσκάφους σύμφωνα με το παράρτημα I (Μέρος-21) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012, πριν 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. διασφαλίζει ότι η επιθεώρηση αξιοπλοΐας του αεροσκάφους εκτελείται όταν χρειάζεται, διασφαλίζει δε ότι εκδίδεται πιστοποιητικό επιθεώρησης της αξιοπλοΐας ή αποστέλλεται 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/αερομεταφορέα:

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 φορέας διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας στον συγκεκριμένο χρόνο που έχει καθορίσει ο φορέας διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας·

4. δεν τροποποιεί το αεροσκάφος χωρίς να συμβουλευτεί πρώτα τον φορέα διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας·

5. γνωστοποιεί στον φορέα διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας όλη τη συντήρηση που εκτελέστηκε εκτάκτως χωρίς να λάβει γνώση ο φορέας διαχείρισης διαρκούς αξιοπλοΐας και χωρίς τον έλεγχό του·

6. αναφέρει στον φορέα διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας μέσω του τεχνικού μητρώου όλα τα ελαττώματα που διαπιστώθηκαν κατά τις πτητικές λειτουργίες·

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

8. γνωστοποιεί στον φορέα διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας και στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους νηολόγησης την πώληση του αεροσκάφους·

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

10. ενημερώνει τακτικά τον φορέα διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας για τις ώρες πτήσης του αεροσκάφους και για οποιαδήποτε άλλα στοιχεία χρήσης του, όπως έχει συμφωνηθεί με τον φορέα διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας·

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 φορέα διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας το αργότερο εντός 30 ημερών από την ολοκλήρωση των εργασιών συντήρησης χειριστή-ιδιοκτήτη σύμφωνα με τη Μ.Α.305 στοιχείο α).».

31) Το προσάρτημα VI αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Προσάρτημα VI

Έγκριση φορέα διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας κατά το παράρτημα I (Μέρος-Μ) τμήμα Ζ

[ΚΡΑΤΟΣ ΜΕΛΟΣ (*)]

Κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (**)

ΦΟΡΕΑΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣΔΙΑΡΚΟΥΣ ΑΞΙΟΠΛΟΪΑΣ

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΓΚΡΙΣΗΣ

Στοιχεία αναφ.: [ΚΩΔΙΚΟΣ ΚΡΑΤΟΥΣ ΜΕΛΟΥΣ (*)].ΚΑ.XXXX (στοιχεία AOC XX.XXXX)

Δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 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 (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 της Επιτροπής, να διαχειρίζεται τη διαρκή αξιοπλοΐα των αεροσκαφών που καθορίζονται στον πίνακα έγκρισης και, εφόσον ορίζεται, να εκδίδει συστάσεις και πιστοποιητικά επιθεώρησης της αξιοπλοΐας μετά από επιθεώρηση της αξιοπλοΐας, όπως καθορίζεται στη M.A.710 του παραρτήματος I (Μέρος-M), και, εφόσον ορίζεται, να εκδίδει πτητικές άδειες, όπως καθορίζεται στη M.A.711 στοιχείο γ) του παραρτήματος I (Μέρος-M) του ιδίου κανονισμού.

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 (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 της Επιτροπής.
2. Η παρούσα έγκριση προϋποθέτει συμμόρφωση με τις διαδικασίες που καθορίζονται στο εγκεκριμένο εγχειρίδιο λειτουργιών διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας με βάση το παράρτημα I (Μέρος-M) και, κατά περίπτωση, το παράρτημα Va (Μέρος-T) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 της Επιτροπής.
3. Η παρούσα έγκριση ισχύει επί όσο διάστημα ο εγκεκριμένος φορέας διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας συνεχίζει να συμμορφώνεται με το παράρτημα I (Μέρος-M) και, κατά περίπτωση, το παράρτημα Va (Μέρος-T) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 της Επιτροπής.
4. 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.
5. Τηρουμένων των όρων 1 έως 4 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 αδειοδοτημένους αερομεταφορείς σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, προστίθεται ο αριθμός AOC, επιπλέον του τυποποιημένου αριθμού, και ο όρος 5 αντικαθίσταται από τους ακόλουθους πρόσθετους όρους:
6. Η παρούσα έγκριση δεν συνιστά εξουσιοδότηση λειτουργίας των τύπων αεροσκαφών που αναφέρονται στην παράγραφο 1. Η εξουσιοδότηση λειτουργίας αεροσκαφών είναι το πιστοποιητικό αερομεταφορέα (AOC).
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 ανωτέρω όρων, η παρούσα έγκριση είναι απεριόριστης διάρκειας, εκτός εάν η έγκριση αποτελέσει προηγουμένως αντικείμενο παραίτησης, αντικατάστασης, αναστολής ή ανάκλησης.

Ημερομηνία αρχικής έκδοσης: .....

Υπογραφή: .....

Ημερομηνία της παρούσας αναθεώρησης: ..... Αριθ. αναθεώρησης: .....

Για την Αρμόδια Αρχή: [ΑΡΜΟΔΙΑ ΑΡΧΗ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΜΕΛΟΥΣ (*)]

Σελίδα 1 από 2.

Έντυπο 14 του EASA Έκδοση 4

Σελίδα 2 από 2

ΦΟΡΕΑΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΡΚΟΥΣ ΑΞΙΟΠΛΟΪΑΣ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΓΚΡΙΣΗΣ

Στοιχεία αναφ.: [ΚΩΔΙΚΟΣ ΚΡΑΤΟΥΣ ΜΕΛΟΥΣ (*)].ΚΑ.XXXX

(Αριθμός ΑΟC XX.XXXX)

Φορέας: [ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ]

Τύπος/σειρά/ομάδα αεροσκαφών	Εξουσιοδοτημένος για επιθεώρηση της αξιοπλοΐας	Εξουσιοδοτημένος για έκδοση πτητικής άδειας	Φορέας(είς) με σύστημα ποιότητας
	[ΝΑΙ/ΟΧΙ] (***)	[ΝΑΙ/ΟΧΙ] (***)	
	[ΝΑΙ/ΟΧΙ] (***)	[ΝΑΙ/ΟΧΙ] (***)	
	[ΝΑΙ/ΟΧΙ] (***)	[ΝΑΙ/ΟΧΙ] (***)	
	[ΝΑΙ/ΟΧΙ] (***)	[ΝΑΙ/ΟΧΙ] (***)	

Το παρόν πρόγραμμα έγκρισης περιορίζεται στην καθοριζόμενη έκταση που έχει εγκριθεί στο εγχειρίδιο λειτουργιών του φορέα διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας τμήμα .....

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

Ημερομηνία αρχικής έκδοσης: .....

Υπογραφή: .....

Ημερομηνία της παρούσας αναθεώρησης: ..... Αριθ. αναθεώρησης: .....

Για την Αρμόδια Αρχή: [ΑΡΜΟΔΙΑ ΑΡΧΗ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΜΕΛΟΥΣ (*)]

Έντυπο 14 του EASA Έκδοση 4

(*) ή EASA εφόσον ο EASA είναι η αρμόδια αρχή
(**) Διαγράφεται για χώρες μη μέλη της ΕΕ ή του EASA
(***) Διαγράφεται αναλόγως εφόσον ο φορέας δεν είναι εγκεκριμένος.».

32) Στο προσάρτημα VIII: Περιορισμένη συντήρηση από τον χειριστή-ιδιοκτήτη, το σημείο 1 του στοιχείου β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. αποτελεί κρίσιμη εργασία συντήρησης».

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Το παράρτημα II (Μέρος-145) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 τροποποιείται ως εξής:

1) Ο πίνακας περιεχομένων τροποποιείται ως εξής:

α) Προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 145.Α.48:

«145.Α.48 **Αποτελεσματικότητα της συντήρησης**»·

2) Στην παράγραφο 145.Α.30, τα στοιχεία η) και θ) αντικαθίστανται από τα ακόλουθα:

«η) Ο φορέας που εκτελεί συντήρηση αεροσκαφών, εκτός εάν αναφέρεται διαφορετικά στο στοιχείο ι):

1. στην περίπτωση συντήρησης βάσης σύνθετων μηχανοκίνητων αεροσκαφών, διαθέτει προσωπικό πιστοποίησης με την κατάλληλη ικανότητα σε τύπο αεροσκάφους κατηγορίας C, σύμφωνα με το Μέρος-66 και την 145.Α.35. Επιπλέον, ο φορέας διαθέτει επαρκές προσωπικό με ικανότητα σε τύπο αεροσκάφους των κατηγοριών B1 και B2 κατά περίπτωση σύμφωνα με το Μέρος-66 και την 145.Α.35 για την υποστήριξη του ανωτέρω προσωπικού πιστοποίησης κατηγορίας C.

i) Το προσωπικό υποστήριξης των κατηγοριών B1 και B2 διασφαλίζει ότι έχουν εκτελεστεί όλες οι σχετικές εργασίες ή επιθεωρήσεις στο απαιτούμενο επίπεδο προτού το προσωπικό της κατηγορίας C εκδώσει το πιστοποιητικό διάθεσης σε υπηρεσία.

ii) Ο φορέας διατηρεί μητρώο του ανωτέρω προσωπικού υποστήριξης των κατηγοριών B1 και B2.

iii) Το προσωπικό πιστοποίησης της κατηγορίας C διασφαλίζει ότι έχει επιτευχθεί συμμόρφωση με το στοιχείο i) και ότι όλες οι εργασίες που απαιτούνται από τον αερομεταφορέα έχουν ολοκληρωθεί κατά τον συγκεκριμένο έλεγχο ή σύνολο εργασιών συντήρησης βάσης και επιπλέον αξιολογεί την επίδραση τυχόν εργασιών που δεν εκτελέστηκαν με σκοπό είτε την προβολή απαίτησης για την εκτέλεσή τους, είτε τη συμφωνία με τον αερομεταφορέα για την αναβολή της συγκεκριμένης εργασίας έως τον επόμενο προγραμματισμένο έλεγχο ή χρονικό όριο.

2. στην περίπτωση συντήρησης βάσης αεροσκαφών άλλων από σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη, διαθέτει είτε:

i) προσωπικό πιστοποίησης με την κατάλληλη ικανότητα σε τύπο αεροσκάφους των κατηγοριών B1, B2 και B3, κατά περίπτωση, σύμφωνα με το παράρτημα III (Μέρος-66) και την 145.Α.35, ή

ii) προσωπικό πιστοποίησης με την κατάλληλη ικανότητα σε τύπο αεροσκάφους κατηγορίας C, το οποίο υποβοηθείται από το προσωπικό υποστήριξης που περιγράφεται στην 145.Α.35 στοιχείο α) περίπτωση i).

θ) Τα εν λόγω πιστοποιητικά πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις του άρθρου 5 παράγραφος 6 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014.».

3) Προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 145.Α.48:

«145.Α.48 **Αποτελεσματικότητα της συντήρησης**

Ο οργανισμός καθιερώνει διαδικασίες που διασφαλίζουν ότι:

α) μετά την ολοκλήρωση της συντήρησης, διενεργείται γενικός έλεγχος για να διασφαλιστεί ότι έχουν αφαιρεθεί από το αεροσκάφος ή το παρελκόμενό του εργαλεία, εξοπλισμό και οποιοδήποτε ξένο σώμα ή υλικό, καθώς και ότι όλες οι θυρίδες πρόσβασης, που αφαιρέθηκαν κατά τη συντήρηση, έχουν επανατοποθετηθεί·

β) εφαρμόζεται μέθοδος εντοπισμού σφάλματος μετά την εκτέλεση κάθε κρίσιμης εργασίας συντήρησης·

γ) ελαχιστοποιείται αφενός ο κίνδυνος πολλαπλών σφαλμάτων κατά τη συντήρηση και αφετέρου ο κίνδυνος επανάληψης σφαλμάτων σε ταυτόσημες εργασίες συντήρησης· και

δ) γίνεται εκτίμηση της ζημιάς και οι τροποποιήσεις και οι επισκευές εκτελούνται με τη χρήση στοιχείων που καθορίζονται στη M.A.304.»·

4) Στην παράγραφο 145.Α.65, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) Ο φορέας καθιερώνει διαδικασίες αποδεκτές από την αρμόδια αρχή, λαμβάνοντας υπόψη τον ανθρώπινο παράγοντα και την ανθρώπινη απόδοση, ώστε να εξασφαλίσει ορθές πρακτικές συντήρησης και συμμόρφωση προς τις ισχύουσες απαιτήσεις που καθορίζονται στις 145.Α.25 έως 145.Α.95. Οι διαδικασίες δυνάμει του παρόντος στοιχείου:

1. διασφαλίζουν ότι έχει συμφωνηθεί σαφής εντολή ή σύμβαση εργασιών μεταξύ του φορέα και του φορέα που ζητεί τη συντήρηση, στην οποία καθορίζεται με σαφήνεια το είδος της συντήρησης που πρέπει να διενεργηθεί, ώστε τα αεροσκάφη και τα παρελκόμενά τους να μπορούν να διατίθενται σε υπηρεσία σύμφωνα με την 145.Α.50· και

2. καλύπτουν όλες τις πτυχές εκτέλεσης των εργασιών συντήρησης, συμπεριλαμβανόμενης της παροχής και του ελέγχου εξειδικευμένων υπηρεσιών, καθώς και του καθορισμού των προτύπων, σύμφωνα με τα οποία ο φορέας σκοπεύει να εκτελέσει τις εργασίες.».

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

Το παράρτημα III (Μέρος-66) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 τροποποιείται ως εξής:

1) Στην 66.Α.30 στοιχείο α), τα σημεία 3) και 4) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. για την κατηγορία C σχετικά με τα σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη:

i) τριών ετών πείρα άσκησης των δικαιωμάτων της κατηγορίας B1.1, B1.3 ή B2 σε σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη ή ως προσωπικό υποστήριξης σύμφωνα με την 145.Α.35 ή συνδυασμό και των δύο· ή

ii) πέντε ετών πείρα άσκησης των δικαιωμάτων της κατηγορίας B1.2 ή B1.4 σε σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη ή ως προσωπικό υποστήριξης σύμφωνα με την 145.Α.35 ή συνδυασμό και των δύο·

4. τριών ετών πείρα άσκησης των δικαιωμάτων της κατηγορίας B1 ή B2 σε αεροσκάφη άλλα από τα σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη ή ως προσωπικό υποστήριξης σύμφωνα με την 145.Α.35 ή συνδυασμό και των δύο·».

2) Στην παράγραφο 66.Α.70, το στοιχείο δ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«δ) Κατά παρέκκλιση από το στοιχείο γ), για αεροσκάφη που δεν χρησιμοποιούνται από αερομεταφορείς αδειοδοτημένους σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 άλλα από τα σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη, το πτυχίο συντήρησης αεροσκαφών περιέχει περιορισμούς σύμφωνα με την 66.Α.50, ώστε να εξασφαλίζεται ότι παραμένουν ίδια τα δικαιώματα προσωπικού πιστοποίησης που ισχύουν στο κράτος μέλος πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού και τα δικαιώματα του μετατραπέντος πτυχίου συντήρησης αεροσκάφους του Μέρους-66.».

3) Το προσάρτημα V αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Προσάρτημα V

Έντυπο αίτησης – έντυπο 19 του EASA:

ΑΙΤΗΣΗ ΓΙΑ ΑΡΧΙΚΗ ΑΔΕΙΑ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ (ΑΣΑ)/ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ/ΑΝΑΝΕΩΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑ ΤΟ ΜΕΡΟΣ-66	ΕΝΤΥΠΟ 19 ΤΟΥ EASA

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΙΤΟΥΝΤΟΣ:

Ονοματεπώνυμο: .....

Διεύθυνση: .....

Εθνικότητα: ..... Ημερομηνία και τόπος γέννησης: .....

ΜΕΡΟΣ-66 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΣΑ (εφόσον χρειάζονται): .....

Αριθ. αδείας: ..... Ημερομηνία έκδοσης: .....

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΡΓΟΔΟΤΗ:

Ονοματεπώνυμο: .....

Διεύθυνση: .....

Στοιχεία αναφοράς της έγκρισης φορέα συντήρησης: .....

Τηλ. ..... Φαξ .....

ΑΙΤΗΣΗ ΓΙΑ: (Σημειώνεται το αντίστοιχο τετραγωνίδιο)

Αρχική ΑΣΑ ☐ Τροποποίηση ΑΣΑ ☐ Ανανέωση ΑΣΑ ☐

Ικανότητα	**A**	**B1**	**B2**	**B3**	**C**
Στροβιλοκινητήρας αεροπλάνου	☐	☐			
Εμβολοφόρος κινητήρας αεροπλάνου	☐	☐			
Στροβιλοκινητήρας ελικοπτέρου	☐	☐			
Εμβολοφόρος κινητήρας ελικοπτέρου	☐	☐			
Ηλεκτρονικά βοηθήματα πτήσης			☐		
Αεροπλάνα με εμβολοφόρο κινητήρα χωρίς σύστημα συμπίεσης μέγιστης μάζας απογείωσης (MTOM) έως 2t				☐	
Σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη					☐
Αεροσκάφη άλλα από σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη					☐

Καταχώριση τύπου/καταχώριση ικανότητας/άρση περιορισμού (αναλόγως): .....

Επιθυμώ να υποβάλω αίτηση για αρχική ΑΣΑ βάσει του μέρους-66/για τροποποίησή της/για ανανέωσή της σύμφωνα με όσα δηλώνω και βεβαιώνω ότι οι πληροφορίες που δίδονται στο παρόν έντυπο ήσαν ορθές κατά την υποβολή της αίτησης.

Με την παρούσα βεβαιώνω ότι:

1. Δεν είμαι κάτοχος καμίας ΑΣΑ βάσει του Μέρους-66 εκδοθείσας σε άλλο κράτος μέλος,
2. Δεν έχω υποβάλει αίτηση για ΑΣΑ βάσει του Μέρους-66 σε άλλο κράτος μέλος και
3. Δεν ήμουν ποτέ κάτοχος ΑΣΑ βάσει του Μέρους-66 εκδοθείσας σε άλλο κράτος μέλος, η οποία ανακλήθηκε ή ανεστάλη σε άλλο κράτος μέλος.

Γνωρίζω επίσης ότι οποιαδήποτε εσφαλμένη πληροφορία μπορεί να με αποκλείσει από κάτοχο ΑΣΑ βάσει του Μέρους-66.

Υπογραφή: ..... Ονοματεπώνυμο: ..... Ημερομηνία: .....

Επιθυμώ να μου αναγνωρισθούν τα εξής (αναλόγως):

.....

.....

.....

Αναγνώριση πείρας κατόπιν εκπαίδευσης βάσει του Μέρους-147

.....

.....

.....

Αναγνώριση εξέτασης βάσει πιστοποιητικών ισοδύναμων εξετάσεων

.....

.....

.....

Παρακαλείσθε να επισυνάψετε όλα τα σχετικά πιστοποιητικά

Σύσταση (αναλόγως): Βεβαιώνεται ότι ο αιτών κατέχει όλες τις σχετικές γνώσεις συντήρησης και πληροί τις απαιτήσεις όσον αφορά την πείρα βάσει του μέρους-66 και συνιστάται στην αρμόδια αρχή να του χορηγήσει ΑΣΑ βάσει του Μέρους-66 ή να την εγκρίνει.

Υπογραφή: ..... Ονοματεπώνυμο: .....

Θέση: ..... Ημερομηνία: .....

Έντυπο 19 του EASA Έκδοση 4».

4) Το προσάρτημα VI αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Προσάρτημα VI

Άδεια φορέα συντήρησης που αναφέρεται στο παράρτημα III (Μέρος-66):

I.
ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ (*)
[ΚΡΑΤΟΣ]
[ΑΡΜΟΔΙΑ ΑΡΧΗ & ΣΗΜΑ ΤΗΣ]

II.
Μέρος-66
ΑΔΕΙΑ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ
ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ

III.
Αριθ. αδείας [ΚΩΔΙΚΟΣ ΚΡΑΤΟΥΣ ΜΕΛΟΥΣ].66..[XXXX]

Έντυπο 26 του EASA Έκδοση 4

IVα. Πλήρες ονοματεπώνυμο του κατόχου:

IVβ. Ημερομηνία και τόπος γέννησης:

V. Διεύθυνση του κατόχου:

VI. Υπηκοότητα του κατόχου:

VII. Υπογραφή του κατόχου:

III. Αριθ. αδείας:

VIII. ΟΡΟΙ:
Η παρούσα άδεια υπογράφεται από τον κάτοχο και συνοδεύεται από δελτίο ταυτότητας το οποίο φέρει φωτογραφία του κατόχου της αδείας.
Η απλή καταχώριση τυχόν κατηγοριών στις σελίδες που φέρουν τον τίτλο ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ του Μέρους-66 δεν επιτρέπει στον κάτοχο να εκδώσει πιστοποιητικό διάθεσης αεροσκάφους σε υπηρεσία.
Η παρούσα άδεια, εφόσον διαθέτει καταχώριση με ικανότητα σε τύπο αεροσκάφους, πληροί τον σκοπό του παραρτήματος 1 του ΔΟΠΑ.
Τα δικαιώματα του κατόχου της παρούσας αδείας περιγράφονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 και συγκεκριμένα στο παράρτημα III (Μέρος-66) αυτού.
Η παρούσα άδεια παραμένει έγκυρη μέχρι την ημερομηνία που καθορίζεται στη σελίδα των περιορισμών, εκτός εάν ανασταλεί ή ανακληθεί προηγουμένως.
Τα δικαιώματα της παρούσας αδείας επιτρέπεται να μην ασκηθούν, εκτός εάν τα δύο προηγούμενα έτη ο κάτοχος απέκτησε είτε έξι μηνών πείρα σύμφωνα με τα δικαιώματα που χορηγούνται από την άδεια συντήρησης, είτε πληρούσε τους όρους για την έκδοση των σχετικών δικαιωμάτων.

III. Αριθ. αδείας:

IX. Μέρος-66 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ

ΙΣΧΥΣ	A	B1	B2	B3	C
Στροβιλοκινητήρας αεροπλάνου			ΔΔ	ΔΔ	ΔΔ
Εμβολοφόρος κινητήρας αεροπλάνου			ΔΔ	ΔΔ	ΔΔ
Στροβιλοκινητήρας ελικοπτέρου			ΔΔ	ΔΔ	ΔΔ
Εμβολοφόρος κινητήρας ελικοπτέρου			ΔΔ	ΔΔ	ΔΔ
Ηλεκτρονικά βοηθήματα πτήσης	ΔΔ	ΔΔ		ΔΔ	ΔΔ
Σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη	ΔΔ	ΔΔ	ΔΔ	ΔΔ	
Αεροσκάφη άλλα από σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη	ΔΔ	ΔΔ	ΔΔ	ΔΔ	
Αεροπλάνα με εμβολοφόρο κινητήρα χωρίς σύστημα συμπίεσης μέγιστης μάζας απογείωσης (ΜΤΟΜ) έως 2 000 kg	ΔΔ	ΔΔ	ΔΔ		ΔΔ

X. Υπογραφή του αρμοδίου υπαλλήλου & ημερομηνία: .....

XI. Σφραγίδα της εκδίδουσας αρχής:

III. Αριθ. αδείας:

XII. ΜΕΡΟΣ-66 ΙΚΑΝΟΤΗΤΕΣ ΣΕ ΤΥΠΟΥΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ		
Ικανότητα σε τύπο αεροσκάφους	Κατηγορία	Σφραγίδα & ημερομηνία
III. Αριθ. αδείας:		

XIII. ΜΕΡΟΣ-66 ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ
Ισχύει έως:
III. Αριθ. αδείας:

Παράρτημα του εντύπου 26 του EASA

XIV. ΕΘΝΙΚΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ πέραν του πεδίου εφαρμογής του Μέρους-66, σύμφωνα με [εθνική νομοθεσία] (Ισχύουν μόνον στο [κράτος μέλος])
Σφραγίδα & ημερομηνία:
III. Αριθ. αδείας:

ΑΦΗΝΕΤΑΙ ΣΚΟΠΙΜΩΣ ΚΕΝΟ

Έντυπο 26 του EASA Έκδοση 4».

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

Το ακόλουθο παράρτημα Να (Μέρος-Τ) προστίθεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1321/2014:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Να

ΜΕΡΟΣ-Τ

Περιεχόμενα

Τ.1 Αρμόδια Αρχή

Ενότητα Α — Τεχνικές απαιτήσεις

Τμήμα Α — ΓΕΝΙΚΑ

Τ.Α.101 Πεδίο εφαρμογής

Τμήμα Β — ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

Τ.Α.201 Καθήκοντα

Τμήμα Ε — ΦΟΡΕΑΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ

Τμήμα Ζ — ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΦΟΡΕΙΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΡΚΟΥΣ ΑΞΙΟΠΛΟΪΑΣ ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟΥΣ ΚΑΤΑ ΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι (ΜΕΡΟΣ-Μ) ΤΜΗΜΑ Ζ

Τ.Α.701 Πεδίο εφαρμογής

Τ.Α.704 Εγχειρίδιο λειτουργιών διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας

Τ.Α.706 Απαιτήσεις που αφορούν το προσωπικό

Τ.Α.708 Διαχείριση της διαρκούς αξιοπλοΐας

Τ.Α.709 Τεκμηρίωση

Τ.Α.711 Δικαιώματα

Τ.Α.712 Σύστημα ποιότητας

Τ.Α.714 Τήρηση αρχείων

Τ.Α.715 Συνέχιση της ισχύος της έγκρισης

Τ.Α.716 Ευρήματα

Ενότητα Β — Διαδικασίες για τις αρμόδιες αρχές

Τμήμα Α — ΓΕΝΙΚΑ

Τ.Β.101 Πεδίο εφαρμογής

Τ.Β.102 Αρμόδια αρχή

Τ.Β.104 Τήρηση αρχείων

Τμήμα Β — ΚΑΤΑΜΕΡΙΣΜΟΣ ΕΥΘΥΝΩΝ

Τ.Β.201 Ευθύνες

T.B.202 Ευρήματα

Τμήμα Z — ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΦΟΡΕΙΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΡΚΟΥΣ ΑΞΙΟΠΛΟΪΑΣ ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟΥΣ ΚΑΤΑ ΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I (ΜΕΡΟΣ-M) ΤΜΗΜΑ Z

T.B.704 Διαρκής εποπτεία

T.B.705 Ευρήματα

T.1 **Αρμόδια Αρχή**

Για τους σκοπούς του παρόντος μέρους, η αρμόδια αρχή για την εποπτεία του αεροσκάφους και των φορέων είναι η αρχή που ορίζεται από το κράτος μέλος που έχει εκδώσει το πιστοποιητικό αερομεταφορέα στον αερομεταφορέα.

ΤΜΗΜΑ A

ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΉΣΕΙΣ

ΤΜΗΜΑ A

ΓΕΝΙΚΑ

T.A.101 **Πεδίο εφαρμογής**

Η παρούσα ενότητα καθορίζει τις απαιτήσεις ώστε να διασφαλιστεί ότι η διαρκής αξιοπλοΐα των αεροσκαφών που αναφέρονται στο άρθρο 1 στοιχείο β) εξακολουθεί να πληροί τις βασικές απαιτήσεις του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

Επίσης καθορίζει τους όρους που πρέπει να πληρούνται από τα πρόσωπα και τους φορείς που είναι αρμόδιοι για τη διαχείριση της διαρκούς αξιοπλοΐας και τη συντήρηση των εν λόγω αεροσκαφών.

ΤΜΗΜΑ B

ΔΙΑΡΚΗΣ ΑΞΙΟΠΛΟΪΑ

T.A.201 **Καθήκοντα**

1. Ο αερομεταφορέας είναι υπεύθυνος για την αξιοπλοΐα του αεροσκάφους και διασφαλίζει ότι δεν χρησιμοποιείται, εκτός εάν:

   α) το αεροσκάφος διαθέτει πιστοποιητικό τύπου που έχει εκδοθεί ή επικυρωθεί από τον Οργανισμό·

   β) το αεροσκάφος είναι αξιόπλοο·

   γ) το αεροσκάφος διαθέτει έγκυρο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας που έχει εκδοθεί σύμφωνα με το παράρτημα 8 του ΔΟΠΑ·

   δ) η συντήρηση του αεροσκάφους εκτελείται σύμφωνα με πρόγραμμα συντήρησης που πληροί τις απαιτήσεις του κράτους νηολόγησης και τις σχετικές απαιτήσεις του παραρτήματος 6 του ΔΟΠΑ·

   ε) οποιαδήποτε βλάβη ή ζημία η οποία επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του αεροσκάφους αποκατασταθεί με πρότυπο αποδεκτό από το κράτος νηολόγησης·

   στ) το αεροσκάφος πληροί τα κάτωθι, εφόσον ισχύουν:

      i) οδηγία αξιοπλοΐας ή απαίτηση διαρκούς αξιοπλοΐας που έχει εκδοθεί ή εγκριθεί από το κράτος νηολόγησης· και

      ii) υποχρεωτική πληροφορία ασφάλειας που έχει εκδώσει ο Οργανισμός, συμπεριλαμβανομένων οδηγιών αξιοπλοΐας·

   ζ) εάν η διάθεση σε υπηρεσία έχει εκδοθεί για το αεροσκάφος μετά τη συντήρησή του από εξειδικευμένους φορείς σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κράτους νηολόγησης. Η υπογεγραμμένη διάθεση σε υπηρεσία περιλαμβάνει, ειδικότερα, τα βασικά στοιχεία της συντήρησης που έχει εκτελεστεί.

   η) το αεροσκάφος υποβάλλεται σε έλεγχο, με προ πτήσεως επιθεώρηση, πριν από κάθε πτήση

   θ) όλες οι μετατροπές και επισκευές πληρούν τις απαιτήσεις αξιοπλοΐας που έχει θεσπίσει το κράτος νηολόγησης

ι) τα ακόλουθα αρχεία του αεροσκάφους είναι διαθέσιμα έως ότου οι πληροφορίες που περιέχουν αντικατασταθούν από νέες πληροφορίες, ισοδύναμες προς το πεδίο εφαρμογής και τα στοιχεία, αλλά όχι λιγότερο από 24 μήνες:

1. ο συνολικός χρόνος υπηρεσίας (ώρες, κύκλος και ημερολογιακός χρόνος) του αεροσκάφους και όλων των παρελκομένων του περιορισμένης διάρκειας ζωής·

2. η τρέχουσα κατάσταση συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις σύμφωνα με την Τ.Α.201 σημείο 1) στοιχείο στ)·

3. η τρέχουσα κατάσταση συμμόρφωσης προς το πρόγραμμα συντήρησης·

4. η τρέχουσα κατάσταση των μετατροπών και επισκευών, μαζί με τις κατάλληλες λεπτομέρειες και τα αποδεικτικά στοιχεία που αποδεικνύουν ότι πληρούν τις απαιτήσεις που καθορίζονται από το κράτος νηολόγησης.

2. Τα καθήκοντα που ορίζονται στην Τ.Α.201 σημείο 1) ελέγχονται από φορέα διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας του αερομεταφορέα. Για τον σκοπό αυτόν, ο φορέας συμμορφώνεται προς τις συμπληρωματικές απαιτήσεις του Τ.Α. Τμήμα Ζ

3. Ο φορέας διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας που αναφέρεται στο σημείο (2), εξασφαλίζουν ότι η διατήρηση και η θέση του αεροσκάφους εκτελούνται από φορέα συντήρησης που ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις του τμήματος Ε. Για το σκοπό αυτό, όταν ο φορέας διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας δεν πληροί τις απαιτήσεις του τμήματος Ε, καταρτίζει σύμβαση με τους εν λόγω οργανισμούς.

ΤΜΗΜΑ Ε

ΦΟΡΕΑΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ

Ο φορέας διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας διασφαλίζει ότι το αεροσκάφος και τα παρελκόμενά του συντηρούνται από φορείς που συμμορφώνονται προς τις ακόλουθες απαιτήσεις:

1. Ο φορέας διαθέτει έγκριση φορέα συντήρησης που έχει εκδοθεί ή είναι αποδεκτή από το κράτος νηολόγησης.

2. Το πεδίο εφαρμογής της έγκρισης του φορέα περιλαμβάνει την κατάλληλη ικανότητα του αεροσκάφους ή/και των παρελκομένων του.

3. Ο φορέας έχει θεσπίσει σύστημα αναφοράς περιστατικών το οποίο διασφαλίζει ότι κάθε διαπιστωθείσα κατάσταση αεροσκάφους ή παρελκομένου η οποία θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια πτήσεων αναφέρεται στον αερομεταφορέα, στην αρμόδια αρχή του αερομεταφορέα, στον αερομεταφορέα που είναι υπεύθυνος για τον σχεδιασμό τύπου ή τον συμπληρωματικό σχεδιασμό τύπου, και στον φορέα διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας.

4. Ο φορέας έχει συντάξει εγχειρίδιο του φορέα, το οποίο παρέχει περιγραφή όλων των διαδικασιών του φορέα.

ΤΜΗΜΑ Ζ

ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΦΟΡΕΙΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΡΚΟΥΣ ΑΞΙΟΠΛΟΪΑΣ ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟΥΣ ΚΑΤΑ ΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι (ΜΕΡΟΣ-Μ) ΤΜΗΜΑ Ζ

Τ.Α.701 **Πεδίο εφαρμογής**

Το παρόν τμήμα καθορίζει τις απαιτήσεις που πρέπει να πληρούνται επιπλέον των απαιτήσεων του Μέρους-Μ τμήμα Ζ από φορέα εγκεκριμένο σύμφωνα με το Μέρος-Μ τμήμα Ζ για τον έλεγχο των καθηκόντων που αναφέρονται στην Τ.Α.201.

Τ.Α.704 **Εγχειρίδιο λειτουργιών διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας**

Επιπροσθέτως των απαιτήσεων της Μ.Α.704, το εγχειρίδιο περιλαμβάνει διαδικασίες που καθορίζουν τον τρόπο με τον οποίο ο φορέας διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας διασφαλίζει τη συμμόρφωση με το μέρος-Τ.

Τ.Α.706 **Απαιτήσεις που αφορούν το προσωπικό**

Επιπλέον των απαιτήσεων της Μ.Α.706 και της Μ.Α.706 στοιχείο γ) και δ) το προσωπικό έχει επαρκή γνώση των ισχυόντων κανονισμών τρίτων χωρών.

T.A.708 **Διαχείριση διαρκούς αξιοπλοΐας**

Με την επιφύλαξη των διατάξεων της M.A.708, όσον αφορά τα αεροσκάφη υπό διαχείριση σύμφωνα με τις απαιτήσεις του μέρους-T, ο εγκεκριμένος φορέας διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας:

α) διασφαλίζει ότι το αεροσκάφος οδηγείται σε φορέα συντήρησης όποτε είναι αναγκαίο·

β) διασφαλίζει ότι όλες οι εργασίες συντήρησης εκτελούνται σύμφωνα με το πρόγραμμα συντήρησης·

γ) διασφαλίζει την εφαρμογή των υποχρεωτικών πληροφοριών σύμφωνα με την T.A.201 σημείο 1) στοιχείο στ)·

δ) διασφαλίζει ότι όλα τα ελαττώματα που διαπιστώνονται κατά την προγραμματισμένη συντήρηση ή αναφέρονται στον φορέα, αποκαθίστανται από τον φορέα συντήρησης σύμφωνα με τα στοιχεία συντήρησης που είναι αποδεκτά από το κράτος νηολόγησης·

ε) συντονίζει την προγραμματισμένη συντήρηση, την εφαρμογή των υποχρεωτικών πληροφοριών σύμφωνα με την T.A.201 σημείο 1) στοιχείο στ), την αντικατάσταση των ανταλλακτικών με πεπερασμένη διάρκεια ζωής και την επιθεώρηση των παρελκομένων, ώστε να διασφαλίζει ότι οι εργασίες εκτελούνται με σωστό τρόπο·

στ) διαχειρίζεται και αρχειοθετεί τα αρχεία διαρκούς αξιοπλοΐας που απαιτούνται από την T.A.201 σημείο 1) στοιχείο ι)·

ζ) διασφαλίζει ότι οι μετατροπές και οι επισκευές έχουν εγκριθεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κράτους νηολόγησης.

T.A.709 **Τεκμηρίωση**

Με την επιφύλαξη των διατάξεων της M.A.709 στοιχεία α) και β), για κάθε αεροσκάφος υπό διαχείριση σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Μέρους-T, ο φορέας διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας διατηρεί και κάνει χρήση των εφαρμοστέων στοιχείων συντήρησης που είναι αποδεκτά από το κράτος νηολόγησης.

T.A.711 **Δικαιώματα**

Φορέας διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας εγκεκριμένος σύμφωνα με το μέρος-M τμήμα Z επιτρέπεται να εκτελεί τα καθήκοντα που ορίζονται στην T.A.708 για τα αεροσκάφη που περιλαμβάνονται στο οικείο πιστοποιητικό αερομεταφορέα, υπό την προϋπόθεση ότι ο φορέας έχει καθιερώσει διαδικασίες εγκεκριμένες από την αρμόδια αρχή, για να εξασφαλίσει τη συμμόρφωση με το Μέρος-T.

T.A.712 **Σύστημα ποιότητας**

Επιπλέον των απαιτήσεων της M.A.712, ο φορέας διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας διασφαλίζει ότι με το σύστημα ποιότητας παρακολουθείται εάν όλες οι δραστηριότητες βάσει του παρόντος τμήματος εκτελούνται σύμφωνα με τις εγκεκριμένες διαδικασίες.

T.A.714 **Τήρηση αρχείων**

Επιπλέον των απαιτήσεων της M.A.714 α), ο φορέας τηρεί τα αρχεία που απαιτούνται από την T.A.201 σημείο 1) στοιχείο ι).

T.A.715 **Συνέχιση της ισχύος της έγκρισης**

Επιπλέον των όρων της M.A.715 στοιχείο α) όσον αφορά τον φορέα διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας σύμφωνα με το παρόν τμήμα, η έγκριση εξακολουθεί να ισχύει εφόσον:

α) ο φορέας συμμορφώνεται με τις ισχύουσες απαιτήσεις του Μέρους-T· και

β) ο φορέας διασφαλίζει ότι σε κάθε πρόσωπο που έχει εξουσιοδοτηθεί από την αρμόδια αρχή παρέχεται δικαίωμα πρόσβασης σε όλες τις εγκαταστάσεις, τα αεροσκάφη ή τα έγγραφα που σχετίζονται με τις δραστηριότητές του, συμπεριλαμβανομένων τυχόν δραστηριοτήτων που ανατίθενται μέσω υπεργολαβίας, προκειμένου να διαπιστωθεί η συμμόρφωση με το παρόν μέρος.

T.A.716 **Ευρήματα**

Μετά την παραλαβή της κοινοποίησης των ευρημάτων σύμφωνα με την T.B.705, η έγκριση φορέα διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας καθορίζει σχέδιο διορθωτικών ενεργειών και αποδεικνύει ότι έχει προβεί σε διορθωτικές ενέργειες, στον απαιτούμενο από την αρμόδια αρχή βαθμό, εντός της περιόδου που συμφωνείται με την εν λόγω αρχή.

ΤΜΉΜΑ Β

ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΡΜΟΔΙΕΣ ΑΡΧΕΣ

ΤΜΗΜΑ Α

ΓΕΝΙΚΑ

T.B.101 **Πεδίο εφαρμογής**

Η παρούσα ενότητα καθορίζει τις διοικητικές απαιτήσεις τις οποίες πρέπει να ακολουθούν οι αρχές που είναι αρμόδιες για τις διαδικασίες εφαρμογής και επιβολής της Ενότητας Α του παρόντος Μέρους-Τ.

T.B.102 **Αρμόδια αρχή**

1. Γενικά

   Το κράτος μέλος ορίζει αρμόδια αρχή στην οποία αναθέτει αρμοδιότητες όπως ορίζεται στην Τ.1. Η εν λόγω αρμόδια αρχή καθιερώνει γραπτές διαδικασίες και οργανωτική δομή.

2. Πόροι

   Ο αριθμός του προσωπικού επαρκεί για την εκπλήρωση των απαιτήσεων που αναφέρονται διεξοδικά στην παρούσα ενότητα.

3. Προσόντα και εκπαίδευση

   Όλο το προσωπικό που απασχολείται στις δραστηριότητες του Μέρους-Τ έχει τα κατάλληλα προσόντα και τις αναγκαίες γνώσεις, πείρα καθώς και την αρχική και συνεχιζόμενη εκπαίδευση για την εκτέλεση των ανατιθέμενων σε αυτό καθηκόντων.

4. Διαδικασίες

   Η αρμόδια αρχή καθιερώνει διαδικασίες για τον λεπτομερή τρόπο συμμόρφωσης με το παρόν μέρος.

T.B.104 **Τήρηση αρχείων**

1. Ισχύουν οι απαιτήσεις της M.B.104 στοιχεία α), β) και γ) του παραρτήματος I.

2. Τα αρχεία επιτήρησης κάθε αεροσκάφους περιλαμβάνουν κατ' ελάχιστο αντίγραφα:

   α) των πιστοποιητικών αξιοπλοΐας του αεροσκάφους,

   β) όλης της σχετικής με το αεροσκάφος αλληλογραφίας,

   γ) των εκθέσεων κάθε επιθεώρησης και ελέγχου που έχει εκτελεστεί στο αεροσκάφος,

   δ) λεπτομερή στοιχεία τυχόν εξαιρέσεων και μέτρων επιβολής.

3. Όλα τα αρχεία που καθορίζονται στην Τ.Β.104 τίθενται, μετά από αίτηση, στη διάθεση άλλου κράτους μέλους, του Οργανισμού ή του κράτους νηολόγησης.

4. Τα αρχεία που καθορίζονται στο σημείο 2) τηρούνται έως και 4 έτη μετά το τέλος της περιόδου μίσθωσης χωρίς πλήρωμα.

T.B.105 **Αμοιβαία ανταλλαγή πληροφοριών**

Ισχύουν οι απαιτήσεις της M.B.105 του παραρτήματος I.

ΤΜΗΜΑ Β

ΚΑΤΑΜΕΡΙΣΜΟΣ ΕΥΘΥΝΩΝ

T.B.201 **Καθήκοντα**

1. Οι αρμόδιες αρχές που καθορίζονται στο Τ.1 είναι υπεύθυνες για τη διεξαγωγή επιθεωρήσεων και ερευνών, συμπεριλαμβανομένων των ελέγχων αεροσκαφών, προκειμένου να διασφαλίζουν την εκπλήρωση των απαιτήσεων του παρόντος Μέρους.

2. Η αρμόδια αρχή διενεργεί επιθεωρήσεις και έρευνες πριν από την έγκριση της συμφωνίας μίσθωσης χωρίς πλήρωμα σύμφωνα με την ARO.OPS.110 στοιχείο α) σημείο 1), για να επαληθεύει ότι πληρούνται οι απαιτήσεις της Τ.Α.201.

3. Η αρμόδια αρχή διασφαλίζει τον συντονισμό με το κράτος νηολόγησης, όπως είναι απαραίτητο για την άσκηση των εποπτικών ευθυνών των αεροσκαφών που περιλαμβάνονται στο παρόν παράρτημα Vα (Μέρος-Τ).

Τ.Β.202 **Ευρήματα**

1. Εύρημα επιπέδου 1 είναι κάθε σημαντική έλλειψη συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του Μέρους-Τ η οποία υποβαθμίζει το πρότυπο ασφάλειας και θέτει σε σοβαρό κίνδυνο την ασφάλεια πτήσεων.

2. Εύρημα επιπέδου 2 είναι κάθε έλλειψη συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του Μέρους-Τ η οποία υποβαθμίζει το πρότυπο ασφάλειας και πιθανόν να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια πτήσεων.

3. Όταν, κατά την επιθεώρηση, έρευνα και εποπτεία αεροσκαφών ή με οποιοδήποτε άλλο μέσο, διαπιστωθεί εύρημα, η αρμόδια αρχή:

   α) λαμβάνει κάθε μέτρο, συμπεριλαμβανομένης της απαγόρευσης απογείωσης αεροσκαφών, για να αποτρέψει τη συνέχιση της παράβασης,

   β) απαιτεί τη λήψη διορθωτικών μέτρων ανάλογων της φύσης του ευρήματος.

4. Για εύρημα επιπέδου 1, η αρμόδια αρχή ζητεί την ανάληψη κατάλληλων διορθωτικών μέτρων πριν από την πραγματοποίηση άλλης πτήσης και ενημερώνει το κράτος νηολόγησης.

ΤΜΗΜΑ Ζ

ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΦΟΡΕΙΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΡΚΟΥΣ ΑΞΙΟΠΛΟΪΑΣ ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟΥΣ ΚΑΤΑ ΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι (ΜΕΡΟΣ-Μ) ΤΜΗΜΑ Ζ

Τ.Β.702 **Αρχική έγκριση**

Επιπλέον των απαιτήσεων της Μ.Β.702, όταν το εγχειρίδιο διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας του φορέα περιλαμβάνει διαδικασίες για τη διαχείριση της διαρκούς αξιοπλοΐας των αεροσκαφών που αναφέρονται στο άρθρο 1 στοιχείο β), η αρμόδια αρχή βεβαιώνεται ότι οι εν λόγω διαδικασίες είναι σύμφωνες με το Μέρος-Τ και επαληθεύει ότι ο φορέας συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του Μέρους-Τ.

Τ.Β.704 **Διαρκής επιτήρηση**

Επιπλέον των απαιτήσεων της Μ.Β.704, ελέγχεται ανά περίοδο 24 μηνών σχετικό δείγμα των αεροσκαφών που αναφέρονται στο άρθρο 1 στοιχείο β) και τελούν υπό τη διαχείριση του φορέα.

Τ.Β.705 **Ευρήματα**

Επιπλέον των απαιτήσεων της Μ.Β.705, για φορείς που διαχειρίζονται τη διαρκή αξιοπλοΐα των αεροσκαφών που αναφέρονται στο άρθρο 1 στοιχείο β), η αρμόδια αρχή προβαίνει επίσης σε μέτρα όταν κατά τους ελέγχους, τις επιθεωρήσεις διαδρόμου ή με άλλο τρόπο διαπιστωθούν περιπτώσεις μη συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του μέρους-Τ.».