

Το Αγγλικό κείμενο θα το βρείτε εδώ

[The GA roadmap - update 2017.PDF](#)

EASA

Ευρωπαϊκός Οργανισμός Αεροπορικής Ασφάλειας

Σχέδιο Δράσης:

Ενημέρωση 2017

Προχωρώντας

Πρακτικά αποτελέσματα της στρατηγικής της Γενικής Αεροπορίας (ΓΑ) και τα επόμενα βήματα

Μπορεί κανείς να γνωρίζει το όραμα και τις δεσμεύσεις της EASA που καθιερώθηκαν μερικά χρόνια πριν. Αφορούσαν καλύτερους και λιγότερο αυστηρούς κανονισμούς για την Γενική Αεροπορία κάτι που ήταν επείγοντως αναγκαίο επειδή οι αρχικοί κανονισμοί επέβαλαν πάρα πολλή γραφειοκρατία στην κοινότητα της ΓΑ. Εν τω μεταξύ πολλά συνέβησαν! Ανακαλύψτε σε τούτο το φυλλάδιο τη μεγάλη πρόοδο που έγινε στο δρόμο με τις δραστηριότητες της ΓΑ και πληροφορηθείτε περισσότερα για τις αλλαγές οι οποίες έχουν ήδη εφαρμοστεί καθώς και για εκείνες που πρόκειται να εφαρμοστούν. Αλλά προηγουμένως ας κάνουμε μια γρήγορη σύνοψη κι ας κοιτάξουμε τα βασικά:

6 στρατηγικές αρχές για την ΓΑ

- Δεν μπορεί το ίδιο μέγεθος σε ένα ρούχο, να το φορούν υποχρεωτικά όλοι.
- Οι υποχρεωτικοί κανονισμοί πρέπει να είναι οι ελάχιστοι δυνατοί.
- Οι κανονισμοί πρέπει να ανάλογοι του κινδύνου που πρέπει να αντιμετωπίσουν.
- Να προστατεύονται τα 'κεκτημένα δικαιώματα' εκτός κι αν συντρέχουν λόγοι ασφαλείας αποδείξιμοι και στατιστικά σημαντικοί.
- Να εφαρμόζονται οι έξυπνες αρχές των κανονισμών της ΕΕ
- Να γίνεται εκμετάλλευση κατά τον καλύτερο τρόπο των διαθέσιμων μέσων και της διαθέσιμης εξειδίκευσης

6 Στόχοι-κλειδιά

- Να διευκολύνεται η πρόσβαση σε πτήσεις δι' οργάνων
- Να επιτρέπεται η εκπαίδευση χειριστών ερασιτεχνικού πτυχίου εκτός Εγκεκριμένων Εκπαιδευτικών Οργανισμών (Η αρχή του DTO)

Να απλουστεύεται και να μειώνεται το κόστος το σχετικό με τη συντήρηση των αεροσκαφών (Τμήμα M-Light, Τμήμα CAO)

Να επιτρέπεται και να προωθείται η εισαγωγή νέας τεχνολογίας (ή να χρησιμοποιείται η διαδικασία των τυποποιημένων αλλαγών και επιδιορθώσεων)

Απλούστερη διαδικασία πιστοποίησης

Να προωθηθεί η χρήση Βιομηχανικών Προτύπων (ή του αναδιοργανωμένου CS-23)

Έχοντας αναπτύξει την στρατηγική και το σχέδιο δράσης της ΓΑ, τα τελευταία 3 χρόνια έχουμε αφιερωθεί στην δράση. Στην προσπάθεια να απαλλάξουμε την ΓΑ από άσκοπους κανονισμούς και παίρνοντας μία ισορροπημένη αντιμετώπιση των κανονισμών ανάλογα με τη σοβαρότητα των κινδύνων, μπορούμε τώρα να παρουσιάσουμε χειροπιαστά αποτελέσματα.

Κάνοντας τη ζωή πιο εύκολη για τις αεροπορικές σχολές

Εκπαίδευση χειριστών ερασιτεχνικού πτυχίου – Ένας Εκπαιδευτικός Οργανισμός για πτήσεις αναψυχής ή αποκλειστικά μόνον για μη επαγγελματικά πτυχία.

Οι απαιτήσεις που ισχύουν για τους οργανισμούς ΑΤΟ έχουν αποδειχτεί υπερβολικά απαιτητικές για μικρούς εκπαιδευτικούς οργανισμούς της ΓΑ οι οποίοι κατά κύριο λόγο λειτουργούν από ιδιωτικές αερολέσχες ή ακόμη από ιδιώτες. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Αεροπορικής Ασφάλειας (EASA) έχει λάβει υπόψη της αυτούς τους προβληματισμούς και έχει αναπτύξει κανονισμούς που κάνουν την ζωή πιο εύκολη για τους εκπαιδευτικούς οργανισμούς ΓΑ. Σύμφωνα με το νέο Part-DTO (Δηλωμένο Εκπαιδευτικό Οργανισμό) (Declared Training Organization) οι πάροχοι εκπαίδευσης πτυχίου χειριστή ελαφρών αεροσκαφών (LAPL) και πτυχίου χειριστή PPL δεν θα χρειάζεται να λάβουν προκαταβολικά την προβλεπόμενη για τους εκπαιδευτικούς οργανισμούς έγκριση. Αντ' αυτού θα πρέπει απλώς να δηλώσουν την ίδρυση του εκπαιδευτικού τους οργανισμού στην αρμόδια αρχή. Επιχειρησιακά και εκπαιδευτικά εγχειρίδια, όπως τα γνωρίζαμε από τους εγκεκριμένους οργανισμούς ΑΤΟ δεν θα είναι πλέον απαραίτητα.

Το νέο Part-DTO θα παρέχει σημαντικές ελαφρύνσεις στο πεδίο της εκπαίδευσης της ΓΑ και αναμένεται να τεθεί σε εφαρμογή στις 8 Απριλίου 2018.

- Αυτός ο εκπαιδευτικός οργανισμός θα είναι ικανός να παρέχει τις υπηρεσίες του αποκλειστικά για πτυχία πτήσεων αναψυχής ή για μη επαγγελματικά πτυχία. (*)
- Έμφαση δίνεται στην επίγνωση της ασφάλειας εντός της εκπαιδευτικής δομής
- Μόνον τα απολύτως απαραίτητα στοιχεία σ αυτόν τον κανονισμό διατηρούνται σε σχέση με τις απαιτήσεις οργάνωσης και εξουσιοδότησης
- Δραστηριότητες επίβλεψης από την αρχή, θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη παράγοντες όπως επιδόσεις ασφαλείας, αποτελέσματα εντοπισμού κινδύνου και αξιολόγηση ρίσκου που διενεργούνται από τον οργανισμό

(*) συμπεριλαμβάνονται το πτυχίο χειριστή ελαφρών αεροσκαφών (LAPL), το ερασιτεχνικό πτυχίο χειριστή (PPL), το πτυχίο χειριστή ανεμοπλάνων (SPL) και το πτυχίο χειριστή αεροστάτων (BPL), καθώς και τις συναφείς ικανότητες πτήσης, τις ειδικότητες και τα προνόμια

Ευκολότερη πρόσβαση σε πτήσεις δι οργάνων

Η ευκολότερη πρόσβαση των χειριστών ΓΑ σε πτήσεις δι οργάνων θεωρείται ένα μέτρο υψηλής προτεραιότητας που θα βελτιώσει την ασφάλεια και την χρησιμότητα των πτήσεων της ΓΑ. Ο κανονισμός NPA 2016-14 δημοσιεύτηκε τον Νοέμβριο του 2016 και προτείνει τη δημιουργία μιας βασικής ικανότητας πτήσης δι οργάνων (BIR) (Basic Instrument Rating), που είναι μια ικανότητα να πετά κανείς σε περιβάλλον IFR αλλά με απαιτήσεις πιο ισορροπημένες όταν συγκρίνονται με εκείνες της παραδοσιακής ικανότητας IFR. Το BIR είναι προσαρμοσμένο στις ανάγκες των χειριστών της ΓΑ. Η EASA στοχεύει σε μία αυτόνομη τμηματική --με λιγότερους περιορισμούς-- εκπαίδευση για τους χειριστές της ΓΑ.

Επιχειρήσεις με Αερόστατα και Ανεμόπτερα

Οι εναέριες επιχειρήσεις με αερόστατα και με ανεμόπτερα, εμπορικού και μη εμπορικού χαρακτήρα, καλύπτονταν αρχικά από τον κανονισμό Regulation (Air OPS (EU) No 965/2012). Οι επηρεαζόμενοι χειριστές και εταιρείες προσέγγισαν την EASA και τόνισαν την πολυπλοκότητα των νομικών κανονισμών. Κατά συνέπεια η EASA πήρε αυτά τα τμήματα των κανονισμών πίσω στο γραφείο, με σκοπό να συνεργαστεί και με τις δύο κοινότητες, ώστε να παραγάγει ανεξάρτητους κανονισμούς για εμπορικές ή μη εμπορικές λειτουργίες με αερόστατα ή με ανεμόπτερα. Το προσχέδιο του Κανονισμού σχετικά με τις εναέριες επιχειρήσεις με αερόστατα έχει πάρει την τελική του μορφή και βρίσκεται τώρα στη φάση της τελικής έγκρισης και δημοσίευσης. Το έργο σχετικά με τον κανονισμό των εναέριων επιχειρήσεων των ανεμοπτερών ξεκίνησε το 2016 και η EASA σκοπεύει να δημοσιεύσει το ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ έως τα μέσα του 2017.

Ένα ενιαίο σύνολο κανόνων

για Εξειδικευμένες Επιχειρήσεις (SPO) στην Ευρώπη

Στις 21 Απριλίου 2017, οι Ευρωπαϊκοί κανονισμοί για τις εναέριας εργασίες (aerial work) ή τις αλλιώς λεγόμενες εξειδικευμένες επιχειρήσεις με αεροπλάνα και ελικόπτερα θα τεθούν σε ισχύ και στις 32 χώρες της EASA (28 μέλη της ΕΕ καθώς και Ισλανδία, Λιχτενστάιν, Νορβηγία και Ελβετία).

Εξειδικευμένες επιχειρήσεις (SPO) σημαίνει οποιαδήποτε επιχείρηση εκτός από εμπορική αερο-μεταφορά (CAT) όπου το αεροσκάφος χρησιμοποιείται σε ιδιαίτερες δραστηριότητες όπως: γεωργία, κατασκευές, φωτογράφιση, τοπογράφιση, παρατήρηση και περιπολία, εναέρια διαφήμιση, κτλ.

Το Part-SPO βρίσκει εφαρμογή σε όλες τις εξειδικευμένες εμπορικές εναέριας επιχειρήσεις με αεροπλάνα και ελικόπτερα με σύνθετα και μη σύνθετα αεροσκάφη. Επίσης βρίσκει εφαρμογή σε εξειδικευμένες μη εμπορικές εναέριας επιχειρήσεις με σύνθετα αεροπλάνα και σύνθετα ελικόπτερα.

Για τις περισσότερες εξειδικευμένες επιχειρήσεις δεν είναι απαραίτητη η προκαταβολική έγκριση από την δημόσια αρχή. Αντιθέτως, ο φορέας χρειάζεται απλώς να δηλώσει τη δραστηριότητά του στην αρμόδια αρχή στο Κράτος Μέλος στο οποίο βρίσκεται η κύρια έδρα της επιχείρησης. Μετά τη δήλωση της δραστηριότητας, ο φορέας SPO μπορεί αμέσως να ξεκινήσει να λειτουργεί. Μία προκαταβολική εξουσιοδότηση από την αρμόδια αρχή προβλέπεται μόνον σε εξειδικευμένες εμπορικές εναέριας επιχειρήσεις υψηλού ρίσκου. Τα Κράτη Μέλη οφείλουν να παρέχουν πληροφόρηση όταν εξειδικευμένοι φορείς θεωρούνται υψηλού ρίσκου, και επομένως χρειάζονται εξουσιοδότηση.

Part-M light—

απλούστεροι, καλύτεροι και φθηνότεροι κανονισμοί αεροπορικής συντήρησης

Οι ιδιοκτήτες ελαφρών αεροσκαφών μπορούν να προσδοκούν βελτιώσεις. Το Part-M light σε όλη του την έκταση (Φάση 1 και 2) έχει ήδη υπερψηφισθεί από τα Ευρωπαϊκά Κράτη Μέλη και ήδη βρίσκεται σε διαδικασία ενσωμάτωσης από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, και αναμένεται να ολοκληρωθεί στα τέλη του 2017 ή το 2018 το αργότερο. Κύρια παραδοτέα είναι:

- Βασιζόμενοι στο Πρόγραμμα Ελάχιστης Επιθεώρησης (MIP) (Minimum Inspection Program), οι ιδιοκτήτες των ελαφρών αεροσκαφών* επιτρέπεται να γράφουν οι ίδιοι το δικό τους πρόγραμμα συντήρησης.
- Δεν είναι αναγκαίο να επιθεωρείται το πρόγραμμα συντήρησης από την δική σας Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας ή από έναν Φορέα Διαχείρισης Διαρκούς Αξιοπλοΐας (CAMO).
- Οποιοσδήποτε πιστοποιημένος κατά EASA μηχανικός μπορεί να κάνει την ετήσια επιθεώρηση.
- Δυνατότητα στον χειριστή / ιδιοκτήτη να μεταθέτει χρονικά την αντιμετώπιση δυσλειτουργιών.
- Καθοδήγηση για αύξηση του Χρόνου μεταξύ Γενικών Επισκευών (TBO).
- Συνδυασμένη έγκριση (Part CAO) για μικρούς οργανισμούς (πρώην CAMO) να διαχειρίζονται και να κάνουν συντήρηση (αντικατάσταση του Part-M Υποτμήμα F) με μία έγκριση.

Το Part-M Light απλοποιεί τους υπάρχοντες κανονισμούς συντήρησης και προσφέρει λιγότερο περιοριστική και με λιγότερες επιβαρύνσεις προσέγγιση στα προγράμματα συντήρησης, στους ελέγχους αξιοπλοΐας, στις μεταθέσεις δυσλειτουργιών και στις επεκτάσεις TBO. Παρέχει επίσης περισσότερα προνόμια για τον χειριστή, τον ιδιοκτήτη, τους ανεξάρτητους μηχανικούς και τους μικρούς οργανισμούς συντήρησης. Αυτό σημαίνει ότι πρέπει να κάνει κανείς λίγη προετοιμασία έτσι ώστε να μπορεί πλήρως να επωφεληθεί από την αλλαγή αμέσως!

* Εφαρμόσιμο σε αεροπλάνα έως 2.730 kg, σε άλλα αεροσκάφη ELA 2 και σε ελικόπτερα έως 4 επιβαινόντων και 1.200 kg.

CS-STAN—

οι επισκευές αεροσκαφών και οι αλλαγές γίνονται εύκολα

Με την Ευρωπαϊκή Απόφαση ED Decision 2015/2016, ο Οργανισμός εξέδωσε το πρώτο σύνολο τυποποιημένων αλλαγών και επισκευών (CS-STAN), μειώνοντας την συντήρηση και το λειτουργικό κόστος για τα ακόλουθα αεροσκάφη:

- αεροπλάνα με Μέγιστη Μάζα Απογείωσης (MTOM) 5.700 kg ή χαμηλότερη
- στροφιόπτερα με MTOM 3.175 kg ή χαμηλότερη
- ανεμόπτερα, μοτο-ανεμόπτερα, αερόστατα και αερόπλοια όπως αυτά ορίζονται στα ELA1 ή ELA2.

Το CS-STAN κάνει τις αλλαγές, τις επισκευές και τις αναβαθμίσεις των ελαφρών αεροσκαφών, αλλά και άλλων αεροσκαφών με σκοπό τη μετατροπή τους σε ελαφρά αεροσκάφη, ευκολότερες, ταχύτερες και λιγότερο δαπανηρές, εφόσον δεν απαιτείται έγκριση. Το θέμα της ασφάλειας για αυτές τις αλλαγές και επισκευές καλύπτεται από την εμπλοκή ενός κατάλληλα πιστοποιημένου μηχανικού. Σε ορισμένες περιστάσεις, το CS-STAN επιτρέπει την τοποθέτηση μη πιστοποιημένου εξοπλισμού σε πιστοποιημένα αεροπλάνα. Ο αριθμός των αιτήσεων για μικρές αλλαγές που υπεβλήθηκαν στην EASA έχει σημαντικά μειωθεί από τη στιγμή που δημοσιεύθηκε το CS-STAN.

Ακολουθώντας το πρώτο βήμα που περιείχε περισσότερο από 20 Τυποποιημένες Αλλαγές, και 2 Τυποποιημένες Επισκευές, έγινε έλεγχος των αποτελεσμάτων και έγιναν πρόσθετες μελέτες, με αποτέλεσμα προσθήκες ώστε να αναπτυχθούν ακόμη περισσότερα τα θέματα που θίγονται από αυτήν την αρχή.

Το επόμενο σύνολο τυποποιημένων αλλαγών έχει προταθεί από τις 7 Δεκεμβρίου 2016 και αποσκοπεί στο να:

- παρέχει επιπλέον εξηγήσεις για την χρήση του CS-STAN
- εισαγάγει 13 νέες τυποποιημένες αλλαγές και να αναθεωρήσει 7 υπάρχουσες
- εισαγάγει 2 τυποποιημένες επισκευές και να αναθεωρήσει 1 υπάρχουσα

Ο απώτερος σκοπός είναι να υποστηριχθεί η επιχειρησιακή λειτουργία των επηρεαζόμενων αεροσκαφών στην Ευρώπη, μειώνοντας την επιβάρυνση από τους κανονισμούς για την ενσωμάτωση απλών αλλαγών και επισκευών σε ορισμένα αεροσκάφη όταν ικανοποιούνται οι αποδεκτές μέθοδοι και προάγεται η ασφάλεια. Συνολικά τα περιεχόμενα του CS-STAN σχεδόν διπλασιάζονται σαν αποτέλεσμα αυτής της Προτεινόμενης Τροποποίησης (NPA).

Το CS-STAN θα τροποποιείται πλέον σε τακτά χρονικά διαστήματα βάσει των μαθημάτων που πήραμε και των προτάσεων που έχουν υποβληθεί από τα ενδιαφερόμενα μέρη, καθώς επίσης και από τις τεχνολογικές καινοτομίες που μπορούν να προσφέρουν οφέλη στην ασφάλεια κατά τρόπο οικονομικό.

Βιομηχανικά Πρότυπα –

η αναδιοργάνωση του CS-23

Η NPA 2016-05 της EASA (Notice of Proposed Amendment), που εισάγει αντικειμενικούς κανόνες που υποστηρίζονται από πρότυπα γενικής αποδοχής, εκδόθηκε τον Ιούνιο του 2016. Ακολουθεί την ίδια λογική με τον νέο κανονισμό της FAA Τμήμα-23 που δημοσιεύθηκε τον Δεκέμβριο του 2016.

Μέσω της αναδιοργάνωσης του CS-23, θα γίνει η εισαγωγή μιας νέας αντίληψης με περισσότερη εμπλοκή της βιομηχανίας:

- Οι προδιαγραφές πιστοποίησης της EASA θα αντικατασταθούν από αντικειμενικές και από ανεξάρτητες της σχεδίασης απαιτήσεις για αεροσκάφη* του CS-23
- Συνεπώς οι νέες σχεδιάσεις δεν θα επιβαρύνονται με λεπτομερείς περιοριστικούς κανονισμούς
- Οι με επίκεντρο τη σχεδίαση λεπτομέρειες τόσο του CS-23 όσο και του CS-VLA θα αποτυπωθούν στα βιομηχανικά πρότυπα τα οποία θα παγιωθούν με Αποδεκτά Μέσα Συμμόρφωσης (AMC) ως προς το CS-23
- Εισαγωγή νέων τεχνολογιών ή χαρακτηριστικά που αυξάνουν την ασφάλεια γίνονται τμήμα της εξέλιξης των βιομηχανικών προτύπων και επομένως δεν θα υπόκεινται στην σημερινή αργή διαδικασία σύνταξης των κανονισμών. Το αποτέλεσμα:
 - Χαμηλότερο κόστος πιστοποίησης για τους αιτούντες
 - Καλύτερα και σύγχρονα βιομηχανικά πρότυπα

*Το νέο CS-23 θα καλύπτει το πεδίο εφαρμογής του τρέχοντος CS-23 καθώς και αυτό του CS-VLA των απλών διθέσιων αεροπλάνων.

Πού είμαστε σήμερα

Η FAA (Federal Aviation Administration) (Η Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας των Ηνωμένων Πολιτειών) δημοσίευσε την αναθεώρηση του Τμήματος-23 (Παράρτημα 64) στα τέλη του περασμένου έτους και η EASA σκοπεύει να δημοσιεύσει την αναθεώρηση του CS-23 το πρώτο τρίμηνο του 2017. Τα υποστηρικτικά ομόφωνης αποδοχής πρότυπα βρίσκονται σε εξέλιξη και αναμένονται να είναι διαθέσιμα αργότερα μέσα στο έτος. Η EASA θα χρησιμοποιήσει μια επιταχυνόμενη διαδικασία για να διαπιστώσει την ομόφωνη αποδοχή αυτών των προτύπων σαν ένα λεπτομερές μέσον συμμόρφωσης και θα δημοσιεύσει το αποτέλεσμα επίσης μέσα στο έτος. Ήδη πρόκειται να αρχίσουν αρκετά πιλοτικά προγράμματα ώστε να προωθήσουν περαιτέρω αυτήν την έννοια.

Κάνοντας την σχεδίαση και την κατασκευαστική βιομηχανία ευκολότερες –

Απλουστευμένη διαδικασία πιστοποίησης για χαμηλού ρίσκου μικρά αεροσκάφη

Υπάρχει συγκεκριμένη πρόθεση να απλουστεύσουμε το σύστημα αξιοπλοΐας για το χαμηλό κομμάτι της ΓΑ με τα μικρά αεροσκάφη και τις χαμηλού ρίσκου επιχειρήσεις, αναπτύσσοντας απλούστερες εισαγωγικές διαδικασίες στο σύστημα του οργανισμού της EASA με μια προσέγγιση δύο φάσεων: Σε μακροχρόνια βάση, προβλέπεται η εφαρμογή μιας προσέγγισης βασισμένης στο επίπεδο ρίσκου, με τη χρήση αναγνωρισμένων οργανισμών και οργανισμών από τους φορείς για να επιβλέπουν ή για τις οργανωτικές εγκρίσεις, που βασίζονται στα βιομηχανικά εκείνα πρότυπα που θεσπίζει η EASA.

Για να συμβούν αυτές οι αλλαγές, πρέπει να επιτραπεί μεγαλύτερη ευελιξία στην ΓΑ στον Βασικό Κανονισμό. Το Part-21 – το οποίο περιέχει τις διαδικασίες αξιοπλοΐας-μπορεί να αλλάξει μόνο αφού έχουν τροποποιηθεί οι Βασικοί Κανονισμοί.

Σε βραχυχρόνια βάση, την άνοιξη του 2017, αναπτύσσονται από την EASA νέα μέσα αποδεκτής συμμόρφωσης (AMC) (Acceptable Means of Compliance) για μικρές εταιρείες που κάνουν αίτηση για Έγκριση Οργανισμού Παραγωγής (POA). Αυτά τα AMC επικεντρώνονται στο να δείξουν ότι όντως τα κατασκευαζόμενα αεροσκάφη, κινητήρες και έλικες είναι βάσει της εγκεκριμένης σχεδίασης. Έτσι θα υπάρχουν λιγότερες διαδικασίες και έλεγχοι από οργανισμούς. Το AMC θα συνοδεύεται από ειδικές πλακέτες που θα εξυπηρετούν την ευκολότερη και ταχύτερη διαδικασία πιστοποίησης.

Τελευταία Νέα :

Διοικητική επικύρωση από την EASA των βασικών STCs της FAA

Αυτή είναι μια απλοποίηση της διαδικασίας επικύρωσης από την EASA για εκείνες τις ειδικές περιπτώσεις όπου ο Αμερικανός κάτοχος STC¹ το οποίο ταξινομείται ως Βασικό είναι απρόθυμος ή ανίσχυρος (ορφανό STC) να κάνει αίτηση για επικύρωση από τον EASA. Αυτή η νέα προσέγγιση προβλέπει ότι μια αίτηση μπορεί να γίνει από τον ιδιοκτήτη / φορέα εκμετάλλευσης του αεροσκάφους και ότι η επικύρωση θα περιορίζεται σε ένα μοναδικό σειριακό αριθμό. Η EASA εφάρμοσε μια διοικητική διαδικασία για την επικύρωση των STCs της FAA τα οποία κατατάσσονται ως Βασικά, για ένα μοναδικού σειριακού αριθμού αεροσκάφος, εφ' όσον γίνει αίτηση από το CAMO² ή από τον ιδιοκτήτη/φορέα εκμετάλλευσης του αεροσκάφους.

Η φόρμα της αίτησης μπορεί να βρεθεί στον ακόλουθο ιστότοπο:

<http://www.easa.europa.eu/document-library/application-forms#certification>

Για οποιοδήποτε ερωτήσεις σχετικά με αυτήν την διαδικασία χρησιμοποιείστε την παρακάτω ηλεκτρονική διεύθυνση:

GADadmin@easa.europa.eu

¹ STC σημαίνει Συμπληρωματικό Πιστοποιητικού επί Τύπου (Supplemental Type Certification)

² CAMO σημαίνει Φορέας Διαχείρισης Διαρκούς Αξιοπλοΐας (Continuing Airworthiness Management Organization)

Το σχέδιο δράσης της ΓΑ συνεχίζει να παράγει νομοθεσία σύμφωνα με τον σχεδιασμό του. Όμως δεν θα σταματήσουμε τη δουλειά εδώ. Πολλά καινούργια θέματα προκύπτουν καθημερινά και θα θέλαμε να τα αντιμετωπίσουμε όλα. Παρακολουθούμε όλες τις τεχνολογικές, επιχειρησιακές και λοιπές εξελίξεις για να διατηρήσουμε μια υψηλή στάθμη ασφάλειας ενώ παράλληλα υποστηρίζουμε τον τομέα της ΓΑ όσο μπορούμε καλύτερα με ευέλικτους και βασισμένους στις επιδόσεις κανονισμούς. Αυτή η προσέγγιση θα βρίσκεται επίσης στον πυρήνα του Βασικού Κανονισμού της EASA – το μελλοντικό Ευρωπαϊκό σύστημα κανονισμών της αεροπορικής ασφάλειας.

European Aviation Safety Agency

P.O. Box 10 12 53

D-50452 Cologne, Germany

[Easa.europa.eu/ga](https://easa.europa.eu/ga)