

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 593/2012 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 5ης Ιουλίου 2012

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

(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 (εφεξής «ο Οργανισμός»), καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 5 παράγραφος 5,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 της Επιτροπής, της 24ης Σεπτεμβρίου 2003, για τον καθορισμό εκτελεστικών κανόνων για την πιστοποίηση αξιοπλοΐας και την περιβαλλοντική πιστοποίηση αεροσκαφών και των σχετικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού, καθώς και για την πιστοποίηση φορέων σχεδιασμού και παραγωγής ⁽²⁾, τροποποιήθηκε ώστε να υπόκεινται τα μη σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη, τα αεροσκάφη αναψυχής και τα σχετικά προϊόντα, εξαρτήματα και εξοπλισμός σε μέτρα ανταποκρινόμενα στον απλό σχεδιασμό και τύπο λειτουργίας τους, διατηρώντας πάντοτε υψηλό και ενιαίο επίπεδο ασφαλείας της αεροπορίας στην Ευρώπη.
- (2) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής, της 20ής Νοεμβρίου 2003, για τη διαρκή αξιοπλοΐα των αεροσκαφών και των αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού και για την έγκριση των φορέων και του προσωπικού που είναι αρμόδιοι για τα εν λόγω καθήκοντα ⁽³⁾, πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να ευθυγραμμισθεί με τις αλλαγές που επήλθαν με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1702/2003, και πιο συγκεκριμένα με τον νέο ορισμό των αεροσκαφών ELA1 και τη δυνατότητα αποδοχής της εγκατάστασης ορισμένων εξαρτημάτων μη κρίσιμων για την ασφάλεια χωρίς το έντυπο 1 του EASA.
- (3) Ο Οργανισμός εκπόνησε σχέδιο εκτελεστικών κανόνων και το υπέβαλε στην Επιτροπή ως γνωμοδότησή του αριθ. 01/2011 για το έγγραφο «ELA «Διαδικασία και συνήθειες μετατροπές και επισκευές» σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

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

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

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

- 1) στο άρθρο 2, το στοιχείο ια) αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

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

- i) αεροπλάνο μέγιστης μάζας απογείωσης (MTOM) έως 1 200 kg, το οποίο δεν ταξινομείται ως σύνθετο μηχανοκίνητο αεροσκάφος·
- ii) ανεμοπλάνο ή μηχανοκίνητο ανεμοπλάνο, μέγιστης μάζας απογείωσης (MTOM) έως 1 200 kg·
- iii) αερόστατο με μέγιστο εκ σχεδιασμού όγκο ανυψωτικού αερίου ή θερμού αέρα έως 3 400 m³ για τα αερόστατα θερμού αέρα, 1 050 m³ για τα αερόστατα αερίου και 300 m³ για τα προσδεδμεμένα αερόστατα αερίου·
- iv) αερόπλοιο σχεδιασμένο για 4 επιβαίνοντες κατ' ανώτατο όριο και με μέγιστο εκ σχεδιασμού όγκο ανυψωτικού αερίου ή θερμού αέρα έως 3 400 m³ για τα αερόπλοια θερμού αέρα και 1 000 m³ για τα αερόπλοια αερίου.»

- 2) το παράρτημα I (μέρος-M) και το παράρτημα II (μέρος-145) τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

⁽¹⁾ ΕΕ L 79 της 19.3.2008, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 243 της 27.9.2003, σ. 6.

⁽³⁾ ΕΕ L 315 της 28.11.2003, σ. 1.

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

Βρυξέλλες, 5 Ιουλίου 2012.

Για την Επιτροπή
Ο Πρόεδρος
José Manuel BARROSO

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

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

α) Στην Μ.Α.302 το στοιχείο δ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«δ) Το πρόγραμμα συντήρησης του αεροσκάφους πρέπει να δημιουργεί συμμόρφωση με:

i) οδηγίες που έχει εκδώσει η αρμόδια αρχή·

ii) οδηγίες διαρκούς αξιοπλοΐας:

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

— που περιλαμβάνονται στις προδιαγραφές πιστοποίησης που αναφέρονται στο 21Α.90Β ή 21Α.431Β του παραρτήματος (μέρος-21) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1702/2003, αναλόγως·

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

β) η Μ.Α.304 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«Μ.Α.304 Δεδομένα μετατροπών και επισκευών

Οι ζημιές αξιολογούνται και οι μετατροπές και επισκευές πραγματοποιούνται με τη χρήση, κατά περίπτωση:

α) δεδομένων εγκεκριμένων από τον οργανισμό· ή

β) δεδομένων εγκεκριμένων από φορέα σχεδιασμού του μέρους-21· ή

γ) δεδομένων περιλαμβανομένων στις προδιαγραφές πιστοποίησης που αναφέρονται στο 21Α.90Β ή 21Α.431Β του παραρτήματος (μέρος-21) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1702/2003.»·

γ) η Μ.Α.502 τροποποιείται ως εξής:

i) το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«α) Εξαιρουμένων των παρελκομένων που αναφέρονται στη 21Α.307 στοιχείο γ) του παραρτήματος (μέρος-21) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1702/2003, η συντήρηση παρελκομένων πραγματοποιείται από φορείς συντήρησης δέοντως εγκεκριμένους σύμφωνα με τμήμα Α, ενότητα ΣΤ του παρόντος παραρτήματος (μέρος Μ) ή με το παράρτημα ΙΙ (μέρος-145).»·

ii) προστίθεται το νέο στοιχείο ε):

«ε) Η συντήρηση παρελκομένων αναφερόμενων στην 21Α.307(γ) του παραρτήματος (μέρος-21) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 πραγματοποιείται από φορέα ικανότητας Α εγκεκριμένο σύμφωνα με την ενότητα Α, τμήμα ΣΤ του παρόντος παραρτήματος (μέρος Μ) ή με το παράρτημα ΙΙ (μέρος-145), από το αναφερόμενο στη Μ.Α.801 στοιχείο β)2 προσωπικό πιστοποίησης ή από τον αναφερόμενο στη Μ.Α.801 στοιχείο β)3 χειριστή-ιδιοκτήτη, κατά την εγκατάσταση του παρελκομένου στο αεροσκάφος ή την προσωρινή αφαίρεσή του ώστε να βελτιωθεί η πρόσβαση σε αυτό. Η συντήρηση παρελκομένου που διενεργείται σύμφωνα με το παρόν στοιχείο δεν περιλαμβάνεται στην έκδοση του εντύπου 1 του EASA και υπόκειται στις απαιτήσεις διάθεσης του αεροσκάφους που προβλέπονται στη Μ.Α.801.»·

δ) στην Μ.Α.613, η παράγραφος α) αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

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

ε) στη Μ.Α.614, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«β) Ο εγκεκριμένος φορέας συντήρησης χορηγεί στον ιδιοκτήτη του αεροσκάφους αντίγραφο κάθε πιστοποιητικού διάθεσης σε υπηρεσία, συνοδευόμενο από αντίγραφο όλων των συγκεκριμένων στοιχείων επισκευών/μετατροπών που χρησιμοποιήθηκαν για τις σχετικές εργασίες.»·

στ) στη Μ.Α.710, η παράγραφος α) αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«α) Προκειμένου να εκπληρωθεί η απαίτηση για επιδεώρηση της αξιοπλοίας αεροσκάφους κατά τη Μ.Α.901, ο εγκεκριμένος φορέας διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοίας διενεργεί πλήρη και τεκμηριωμένη επιδεώρηση των αρχείων του αεροσκάφους ώστε να βεβαιωθεί ότι:

1. οι ώρες πτήσης και οι σχετικοί κύκλοι πτήσης της ατράκτου του αεροσκάφους, των κινητήρων και των ελίκων έχουν καταγραφεί σωστά και
2. το εγχειρίδιο πτήσης ισχύει για τη διαμόρφωση του αεροσκάφους και αντικατοπτρίζει το καθεστώς της τελευταίας αναθεώρησης και
3. έχει εκτελεστεί στο αεροσκάφος όλη η απαιτούμενη συντήρηση σύμφωνα με το εγκεκριμένο πρόγραμμα συντήρησης και
4. έχουν επιδιορθωθεί όλα τα γνωστά ελαττώματα, ή, κατά περίπτωση, η επιδιόρθωση έχει αναβληθεί αλλά το ελάττωμα είναι υπό έλεγχο και
5. έχουν εφαρμοστεί και έχουν καταχωριστεί ορθά όλες οι σχετικές οδηγίες αξιοπλοίας και
6. όλες οι μετατροπές και επισκευές που έγιναν στο αεροσκάφος έχουν καταχωριστεί και είναι σύμφωνες με το παράρτημα (μέρος-21) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 και
7. όλα τα παρελκόμενα περιορισμένης διάρκειας ζωής που έχουν τοποθετηθεί στο αεροσκάφος έχουν κατάλληλα εντοπιστεί, καταχωριστεί και δεν έχουν υπερβεί το εγκεκριμένο όριο ζωής τους και
8. όλες οι εργασίες συντήρησης έχουν πραγματοποιηθεί σύμφωνα με το παράρτημα I (μέρος-M) και
9. η τρέχουσα δήλωση μάζας και ζυγοστάθμισης αντιστοιχεί στη διαμόρφωση του αεροσκάφους και είναι έγκυρη και
10. το αεροσκάφος συμμορφώνεται με την τελευταία αναθεώρηση σχεδιασμού του τύπου του που έχει εγκριθεί από τον οργανισμό και
11. εφόσον απαιτείται, το αεροσκάφος διαθέτει πιστοποιητικό θορύβου που ανταποκρίνεται στη διαμόρφωσή του σύμφωνα με το τμήμα Θ του παραρτήματος (μέρος-21) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1702/2003.»

ζ) στη Μ.Α.802, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

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

η) στην Μ.Α.902, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«β) Δεν επιτρέπεται η πτήση αεροσκάφους εάν το πιστοποιητικό αξιοπλοίας δεν βρίσκεται σε ισχύ ή εάν:

1. η διαρκής αξιοπλοία του αεροσκάφους, ή οποιουδήποτε παρελκομένου που έχει τοποθετηθεί σε αυτό, δεν πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος μέρους· ή
2. το αεροσκάφος έχει παύσει να συμμορφώνεται με τον σχεδιασμό τύπο που έχει εγκριθεί από τον οργανισμό· ή
3. έχει γίνει πτήση του αεροσκάφους πέραν των περιορισμών του εγκεκριμένου εγχειριδίου πτήσης ή του πιστοποιητικού πτητικής ικανότητας, χωρίς να έχουν ληφθεί τα κατάλληλα μέτρα· ή
4. το αεροσκάφος έχει εμπλακεί σε ατύχημα ή συμβάν που επηρεάζει την αξιοπλοία του, χωρίς στη συνέχεια να έχουν γίνει οι κατάλληλες ενέργειες για την αποκατάσταση της αξιοπλοίας· ή
5. δεν έχει εγκριθεί μετατροπή ή επισκευή σύμφωνα με το παράρτημα (μέρος-21) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1702/2003.»

θ) στο στοιχείο β) (εργασίες) του προσαρτήματος VIII του παραρτήματος I (μέρος-M), το σημείο 8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«8. περιλαμβάνεται στο προσάρτημα VII ή είναι εργασία συντήρησης παρελκομένου σύμφωνα με την Μ.Α.502 στοιχεία α), β), γ) ή δ).».

2) Το παράρτημα II (μέρος-145) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2402/2003 τροποποιείται ως εξής:

α) το σημείο 145.A.42 τροποποιείται ως εξής:

i) το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«α) Όλα τα παρελκόμενα ταξινομούνται και διαχωρίζονται ανάλογα με την περίπτωση στις ακόλουθες κατηγορίες:

1. Παρελκόμενα τα οποία βρίσκονται σε ικανοποιητική κατάσταση, έχουν διατεθεί καταλλήλως σε υπηρεσία βάσει του εντύπου 1 του EASA ή ισοδύναμου εντύπου και έχουν σημειωθεί σύμφωνα με το ενότητα IZ του παραρτήματος (μέρος-21) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1702/2003.

2. Παρελκόμενα που έχουν τεθεί εκτός λειτουργίας τα οποία πρέπει να συντηρούνται σύμφωνα με την παρούσα ενότητα.
 3. Μη ανακτήσιμα παρελκόμενα τα οποία ταξινομούνται σύμφωνα με το 145.A.42 δ).
 4. Τυποποιημένα ανταλλακτικά που χρησιμοποιούνται σε αεροσκάφος, κινητήρα, έλικα ή άλλο παρελκόμενο αεροσκάφους, όταν αυτά καθορίζονται στον εικονογραφημένο κατάλογο ανταλλακτικών του κατασκευαστή ή/και στα στοιχεία συντήρησης.
 5. Υλικά, ακατέργαστα και αναλώσιμα, που χρησιμοποιούνται κατά τη διαδικασία της συντήρησης, εφόσον ο φορέας κρίνει ότι το υλικό πληροί τις αναγκαίες προδιαγραφές και υπάρχει κατάλληλη δυνατότητα εντοπισμού της προέλευσής του. Όλα τα υλικά πρέπει να συνοδεύονται από έγγραφα τεκμηρίωσης που αναφέρονται με σαφήνεια στο συγκεκριμένο υλικό και περιέχουν δήλωση συμμόρφωσης με τις προδιαγραφές, καθώς και την προέλευση κατασκευής και τον προμηθευτή.
 6. Παρελκόμενα αναφερόμενα στη 21A.307 στοιχείο γ) του παραρτήματος (μέρος-21) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1702/2003.»
- ii) προστίθεται το κάτωθι νέο στοιχείο ε):
- «ε) Παρελκόμενα αναφερόμενα στη 21A.307 στοιχείο γ) του παραρτήματος (μέρος-21) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 εγκαθίστανται μόνον εφόσον κριθεί ότι μπορούν να εγκατασταθούν από τον ιδιοκτήτη του αεροσκάφους στο αεροσκάφος του.»
- β) στο σημείο 145.A.50, το στοιχείο δ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο:
- «δ) Το πιστοποιητικό διάθεσης σε υπηρεσία εκδίδεται με την περάτωση οποιασδήποτε συντήρησης σε παρελκόμενο ενόσω αυτό δεν έχει τοποθετηθεί ακόμη στο αεροσκάφος. Το πιστοποιητικό εγκεκριμένης διάθεσης "έντυπο 1 του EASA" που αναφέρεται στο προσάρτημα II του παραρτήματος I (μέρος-M) συνιστά πιστοποιητικό διάθεσης του παρελκόμενου σε υπηρεσία, εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά στη M.A.502 στοιχεία β) ή ε). Όταν φορέας συντηρεί παρελκόμενο για ιδία χρήση, ενδέχεται να μην είναι απαραίτητο το έντυπο 1 του EASA, ανάλογα με τις εσωτερικές διαδικασίες διάθεσης που καθορίζονται στο εγχειρίδιο λειτουργίας.»
- γ) στο σημείο 145.A.55, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο:
- «β) Ο φορέας χορηγεί στον αερομεταφορέα αντίγραφο κάθε πιστοποιητικού διάθεσης σε υπηρεσία, συνοδευόμενο από αντίγραφο κάθε συγκεκριμένου στοιχείου επισκευής/μετατροπής που χρησιμοποιήθηκε για τις επισκευές/μετατροπές που εκτελέστηκαν.»
- δ) στο σημείο 145.A.65, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο:
- «β) Ο φορέας καθιερώνει διαδικασίες στις οποίες έχει συμφωνήσει η αρμόδια αρχή, λαμβάνοντας υπόψη ανθρώπινους παράγοντες και τις ανθρώπινες επιδόσεις, ώστε να διασφαλισθούν οι καλές πρακτικές συντήρησης και η συμμόρφωση με το παρόν μέρος οργανισμού, και οι οποίες περιλαμβάνουν σαφή εντολή ή σύμβαση εργασιών, ώστε τα αεροσκάφη και τα παρελκόμενά τους να μπορούν να διατίθενται σε υπηρεσία σύμφωνα με την 145.A.50.
1. Οι διαδικασίες συντήρησης σύμφωνα με το παρόν στοιχείο εφαρμόζονται στις 145.A.25 έως 145.A.95.
 2. Οι διαδικασίες συντήρησης που θεσπίστηκαν ή πρόκειται να θεσπιστούν από τον φορέα σύμφωνα με το παρόν στοιχείο καλύπτουν όλες τις πτυχές της εκτέλεσης των εργασιών συντήρησης, συμπεριλαμβανομένης της παροχής και του ελέγχου εξειδικευμένων υπηρεσιών, καθώς και του καθορισμού των προτύπων σύμφωνα με τα οποία ο φορέας σκοπεύει να εκτελέσει τις εργασίες.
 3. Όσον αφορά τη συντήρηση γραμμής και βάσης αεροσκαφών, ο φορέας θεσπίζει διαδικασίες για την ελαχιστοποίηση του κινδύνου πολλαπλών σφαλμάτων και για τον προσδιορισμό των σφαλμάτων στα κρίσιμα συστήματα, καθώς και για να διασφαλίζει ότι δεν ζητείται από εργαζόμενο να εκτελέσει και να επιβεβαιώσει εργασία συντήρησης που περιλαμβάνει κάποιο βαθμό αποσυναρμολόγησης/επανασυναρμολόγησης παρελκομένων του ίδιου τύπου που τοποθετούνται σε περισσότερα από ένα συστήματα του ίδιου αεροσκάφους κατά τη διάρκεια συγκεκριμένου ελέγχου συντήρησης. Εάν, όμως, υπάρχει μόνο ένα πρόσωπο διαθέσιμο για την εκτέλεση των εν λόγω εργασιών, τότε η κάρτα ή το φύλλο εργασιών του φορέα πρέπει να περιλάβει ένα πρόσθετο στάδιο για την εκ νέου επιβεβαίωση της εργασίας από το συγκεκριμένο πρόσωπο, μετά την ολοκλήρωση όλων των παραπάνω εργασιών.
 4. Καθορίζονται διαδικασίες συντήρησης ώστε να διασφαλίζεται ότι γίνεται εκτίμηση της ζημιάς και ότι οι μετατροπές και οι επισκευές εκτελούνται με τη χρήση στοιχείων που προβλέπονται στη M.A.304.»