

Η μετάφραση αυτής της σελίδας είναι προϊόν αυτόματης μετάφρασης [Σύνδεσμος]. Οι αυτόματες μεταφράσεις μπορεί να περιέχουν σφάλματα που δυνητικά μειώνουν τη σαφήνεια και την ακρίβεια· ο Διαμεσολαβητής δεν φέρει καμία ευθύνη για τυχόν αποκλίσεις. Για πιο αξιόπιστες πληροφορίες και μεγαλύτερη νομική ασφάλεια, ανατρέξτε στην πρωτότυπη έκδοση που αγγλικά περιέχεται στον ανωτέρω σύνδεσμο. Για περισσότερες πληροφορίες συμβουλευτείτε τη [γλωσσική και μεταφραστική πολιτική \[Σύνδεσμος\]](#) μας.

Απόφαση στην υπόθεση 407/2010/ΒΕΗ - Ισχυρισμοί σχετικά με πρόταση οδηγίας αξιοπλοΐας

Απόφαση

Υπόθεση 407/2010/ΒΕΗ - Εκκίνηση έρευνας στις 24/03/2010 - Απόφαση στις 23/11/2010
- Εμπλεκόμενο θεσμικό όργανο Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Αεροπορική Ασφάλεια (Διευθέτηση από το όργανο) |

Η ενδιαφερόμενη είναι γερμανική εταιρεία που δραστηριοποιείται στον τομέα της αεροναυτικής. Στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων της εντάσσεται η επιδιόρθωση και ο έλεγχος ζωνών ασφαλείας και δικτύων φορτίου. Προκειμένου να διασφαλίσει τη διαρκή αξιοπλοΐα των αεροσκαφών, ο EASA εκδίδει οδηγίες αξιοπλοΐας τις οποίες οι αερομεταφορείς οφείλουν να τηρούν. Τον Ιανουάριο του 2010, ο EASA δημοσίευσε πρόταση οδηγίας αξιοπλοΐας («ΠΟΑ») καλώντας όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν σχόλια. Η ΠΟΑ, η οποία αφορούσε επί της ουσίας τις ζώνες ασφαλείας και τα συστήματα συγκράτησης κορμού, ανέφερε ότι ο EASA είχε πληροφορηθεί ότι ορισμένες εταιρείες συντήρησης συντηρούσαν ή επιδιόρθωναν τις ζώνες ασφαλείας και τα συστήματα συγκράτησης κορμού με τρόπο που αντίκειται στους ισχύοντες κανόνες. Η ΠΟΑ προέβλεπε, μεταξύ άλλων, την απαγόρευση της τοποθέτησης εξοπλισμού κατα παραβίαση της οδηγίας από τη στιγμή που η τελευταία θα τίθετο σε ισχύ. Τον Φεβρουάριο του 2010, ο ενδιαφερόμενος, τον οποίο η ΠΟΑ κατονόμαζε ρητά, προσέφυγε στον Διαμεσολαβητή ισχυριζόμενος ότι η απόφαση έκδοσης της ΠΟΑ από τον EASA είναι ενέργεια παράνομη, αθέμιτη και αυθαίρετη. Προς υποστήριξη των ισχυρισμών του, ο ενδιαφερόμενος ανέφερε ότι: ο EASA μερολήπτησε σε βάρος των γερμανικών εταιρειών, η αιτιολόγηση που χρησιμοποίησε ήταν εσφαλμένη και αβάσιμη, υπήρχε δε υποψία ότι η απόφαση ήταν αποτέλεσμα επιτυχούς άσκησης πίεσης από λόμπι. Ο ενδιαφερόμενος υποστήριξε ότι ο EASA όφειλε να ανακαλέσει την ΠΟΑ ή ειδάλλως να τον εξαιρέσει από την εφαρμογή της. Στις 24 Μαρτίου 2010, ο Διαμεσολαβητής ξεκίνησε έρευνα για τον ισχυρισμό και την αξίωση του ενδιαφερόμενου.

Στη γνώμη του, ο EASA ανέφερε ότι κατά την έκδοση της ΠΟΑ ακολουθήθηκε η τυποποιημένη διαδικασία, στο πλαίσιο της οποίας εντάσσεται η υποβολή της ΠΟΑ στους ενδιαφερόμενους για



τη διατύπωση σχολίων. Επομένως, δεν δύνατο να θεωρηθεί ότι ο EASA ενήργησε παράνομα, αθέμιτα ή αυθαίρετα. Ο EASA εξήγησε επίσης ότι τον Απρίλιο του 2010 ανακάλεσε την ΠΟΑ, θεωρώντας έτσι ότι το αίτημα του ενδιαφερόμενου ικανοποιήθηκε. Σε τηλεφωνική συνομιλία με τις υπηρεσίες του Διαμεσολαβητή, ο εκπρόσωπος του ενδιαφερόμενου επιβεβαίωσε ότι το θέμα διευθετήθηκε με τρόπο που ικανοποιεί τον ενδιαφερόμενο.

Δεδομένης της ανάκλησης της ΠΟΑ από τον EASA και λαμβάνοντας υπόψη ότι ο ενδιαφερόμενος θεώρησε ότι το ζήτημα επιλύθηκε με τρόπο που τον ικανοποιεί, ο Διαμεσολαβητής έκρινε ότι το θέμα διευθετήθηκε από τον EASA και περάτωσε την υπόθεση.

Το ιστορικό της καταγγελίας

1. Ο καταγγέλλων είναι εταιρεία που δραστηριοποιείται στον τομέα της αεροναυπηγικής. Μία από τις δραστηριότητές της είναι η επισκευή και ο έλεγχος των ζωνών ασφαλείας και των δικτύων φορτίου, σύμφωνα με πιστοποιητικό εγκεκριμένης διάθεσης που έχει εκδοθεί από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας (στο εξής: EASA) και έχει εγκριθεί από τη γερμανική αρχή αεροπορίας, την Luftfahrtbundesamt (στο εξής: LBA). Η καταγγελία της αφορά κοινοποίηση πρότασης για την έκδοση οδηγίας αξιοπλοΐας (στο εξής: οδηγία για την αξιοπλοΐα) που εφαρμόζεται σε ορισμένα αεροναυτικά προϊόντα.

2. Οι οδηγίες αξιοπλοΐας («AD») εκδίδονται από τον EASA βάσει του κανονισμού 216/2008 [1]. Σύμφωνα με το μέρος M.A.301 του παραρτήματος I του κανονισμού 2042/2003 [2], η διαρκής αξιοπλοΐα ενός αεροσκάφους εξασφαλίζεται με τη συμμόρφωση προς όλες τις ισχύουσες AD. Κατά συνέπεια, κάθε αεροσκάφος για το οποίο ισχύει AD μπορεί να χρησιμοποιείται μόνο σύμφωνα με τις απαιτήσεις της εν λόγω AD, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά από τον EASA, ή έχει συμφωνηθεί με την αρμόδια αρχή του κράτους στο οποίο είναι νηολογημένο το αεροσκάφος.

3. Στις 13 Ιανουαρίου 2010, ο EASA δημοσίευσε το PAD 10-010 (στο εξής: PAD) και κάλεσε όλους τους ενδιαφερόμενους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους πριν από τις 10 Φεβρουαρίου 2010. Η PAD εφαρμόζεται σε «ζώνες ασφαλείας και συστήματα συγκράτησης κορμού, όλους τους αριθμούς μερών, που είναι εγκατεστημένα σε οποιοδήποτε αεροσκάφος, εφόσον συντηρούνται ή επισκευάζονται» και αφορά ορισμένους κατασκευαστές που είναι εγκεκριμένοι κάτοχοι έγκρισης (E) ΔΣΜ [3].

4. Το ιστορικό της PAD ήταν ότι ο EASA έλαβε γνώση ότι ορισμένοι από τους οργανισμούς που συντηρούν ή επισκευάζουν ζώνες ασφαλείας και συστήματα συγκράτησης κορμού δεν διαθέτουν εγκεκριμένα δεδομένα συντήρησης [4]. Κατά την PAD, αυτό αντιβαίνει στο άρθρο 145.A.45 του μέρους 145 του παραρτήματος II του κανονισμού 2042/2003. Η μη τήρηση των εν λόγω δεδομένων θα μπορούσε να οδηγήσει σε απώλεια της ισχύος της έγκρισης ΔΣΜ (E)ΔΣΜ και απαγόρευση της εγκατάστασης ορισμένων προϊόντων σε αεροσκάφη, δεδομένου ότι η ακατάλληλη συντήρηση ή επισκευή ζωνών ασφαλείας θα μπορούσε να οδηγήσει σε βλάβη του συστήματος και να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια κατά τη διάρκεια αναταράξεων ή συνθηκών



επείγουσας προσγείωσης.

5. Το PAD προβλέπει ότι διενεργείται επιθεώρηση, το αργότερο τρεις μήνες μετά την ημερομηνία έκδοσης του AD, προκειμένου να εξακριβωθεί κατά πόσον οι ζώνες ασφαλείας και τα συστήματα συγκράτησης του κορμού συντηρούνται ή επισκευάζονται σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες. Η διάταξη αυτή εφαρμόζεται στον εξοπλισμό του καταγγέλλοντος. Η οδηγία προβλέπει επίσης τη δυνατότητα αντικατάστασης των σχετικών συστημάτων με χρησιμοποιήσιμα εξαρτήματα. Επιπλέον, μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του AD, κάθε εγκατεστημένος εξοπλισμός πρέπει να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του εν λόγω AD.

6. Την 1η Φεβρουαρίου 2010, ο καταγγέλλων, ο οποίος αναφέρεται ρητά στο PAD, απευθύνθηκε στον Διαμεσολαβητή και διατύπωσε ορισμένες αντιρρήσεις. Τα επιχειρήματα που προέβαλε αποτυπώνονται σε μη χρονολογημένη επιστολή με τίτλο « *Παρατηρήσεις της Deutscher Aero Club προς τον EASA PAD αριθ.: 10-010* ». Αντίγραφο της επιστολής επισυνάφθηκε στην καταγγελία.

Το αντικείμενο της έρευνας

7. Στην καταγγελία της προς τον Διαμεσολαβητή, η καταγγέλλουσα υπέβαλε τους ακόλουθους ισχυρισμούς και ισχυρισμούς:

Αποφασίζοντας να εκδώσει το PAD, ο EASA ενήργησε παράνομα, άδικα και αυθαίρετα. Προς στήριξη του ισχυρισμού του, ο καταγγέλλων υποστηρίζει ότι ο EASA έθετε σε μειονεκτική θέση τις γερμανικές εταιρείες· η συλλογιστική που χρησιμοποίησε ήταν εσφαλμένη και αβάσιμη· και υπήρχε υποψία ότι η απόφαση ήταν αποτέλεσμα επιτυχούς άσκησης πίεσης [5] .

Ο EASA θα πρέπει να αποσύρει το PAD ή, εναλλακτικά, να απαλλάξει τον καταγγέλλοντα από την αίτηση της PAD.

8. Σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 4 του Καταστατικού του, πριν από την υποβολή των καταγγελιών προς τον Διαμεσολαβητή πρέπει να έχουν προηγηθεί κατάλληλες εκ των προτέρων προσεγγίσεις. Στην επιστολή του με την οποία ζητούσε τη γνώμη του EASA (βλέπε σημείο 14 κατωτέρω), ο Διαμεσολαβητής επισήμανε ότι ο καταγγέλλων δεν φαίνεται να επικοινωνήσει με τον EASA. Ωστόσο, δεδομένου ότι οι παρατηρήσεις που υπέβαλε η «Deutscher Aero Club», οι οποίες αναφέρονται ονομαστικά στον καταγγέλλοντα, φαίνεται να εκθέτουν τις ουσιαστικές ανησυχίες που εξέφρασε ο καταγγέλλων στην παρούσα καταγγελία, ο Διαμεσολαβητής έκρινε ότι η εν λόγω προϋπόθεση πληρούται. Στην ίδια επιστολή, ο Διαμεσολαβητής επισήμανε περαιτέρω ότι ο EASA δεν είχε επιστήσει την προσοχή του σε όλα τα επιχειρήματα του καταγγέλλοντος προς στήριξη του ισχυρισμού του πριν λάβει την καταγγελία του καταγγέλλοντος. Ωστόσο, ο Διαμεσολαβητής έκρινε σκόπιμο να δοθεί στον EASA η δυνατότητα να γνωμοδοτήσει σχετικά με την καταγγελία στο σύνολό της, αντί να απαιτεί από τον καταγγέλλοντα να επικοινωνήσει με τον EASA σχετικά με ορισμένα από αυτά τα επιχειρήματα.



9. Στη γνώμη του (βλ. παράγραφο 14 κατωτέρω), ο EASA έκρινε ότι η προϋπόθεση του άρθρου 2 παράγραφος 4 του καθεστώτος του Διαμεσολαβητή « *δεν είχε εκπληρωθεί πλήρως* » στην περίπτωση του καταγγέλλοντος. Προς στήριξη της απόψεώς της, επισήμανε ότι ο καταγγέλλων δεν παρέσχε στον EASA τη δυνατότητα να απαντήσει στις παρατηρήσεις του. Ο καταγγέλλων απευθύνθηκε στον Διαμεσολαβητή πριν από τις 12 Απριλίου 2010, ημερομηνία κατά την οποία ο EASA δημοσίευσε την απάντησή του στις παρατηρήσεις που έλαβε σχετικά με την PAD. Επιπλέον, ο EASA υποστήριξε ότι ο καταγγέλλων δεν έκανε χρήση της διαδικασίας υποβολής καταγγελιών που προβλέπεται στον κώδικα ορθής διοικητικής πρακτικής («κώδικας του EASA») [6]. Σύμφωνα με τον EASA, σκοπός της διαβούλευσης σχετικά με μια PAD είναι να δοθεί στους αποδέκτες, καθώς και στα δυνητικά θιγόμενα μέρη, η δυνατότητα να υποβάλουν παρατηρήσεις. Ωστόσο, δεν αντικαθιστά τη διαδικασία υποβολής καταγγελιών. Δεδομένου ότι ο καταγγέλλων δεν ακολούθησε τη διαδικασία υποβολής καταγγελιών που προβλέπεται στον κώδικα του EASA, ο EASA έκρινε ότι δεν είχε τη δυνατότητα να εξετάσει τον ισχυρισμό του καταγγέλλοντος πριν ο τελευταίος υποβάλει την καταγγελία του στον Διαμεσολαβητή. Κατά την άποψη του EASA, ο καταγγέλλων δεν προέβη σε κατάλληλες διοικητικές προσεγγίσεις, όπως απαιτείται από το άρθρο 2 παράγραφος 4 του καθεστώτος του Διαμεσολαβητή, προτού απευθυνθεί στον Διαμεσολαβητή.

10. Ο Διαμεσολαβητής αντιλαμβάνεται ότι ο EASA αντιτίθεται σε δύο ζητήματα: i) τον χρόνο υποβολής της καταγγελίας στον Διαμεσολαβητή, ο οποίος προηγήθηκε της δημοσίευσης της απάντησης του EASA στις παρατηρήσεις που ελήφθησαν σχετικά με την PAD, και ii) το γεγονός ότι ο καταγγέλλων δεν έκανε χρήση της διαδικασίας υποβολής καταγγελιών, όπως προβλέπεται στον κώδικα του EASA.

11. Όσον αφορά το **πρώτο ζήτημα**, ο Διαμεσολαβητής θεωρεί ότι το άρθρο 2 παράγραφος 4 του καταστατικού του απαιτεί σιωπηρά να δοθεί σε ένα όργανο αρκετός χρόνος για να αντιδράσει σε καταγγελία που περιήλθε στην αντίληψή του προτού μπορέσει να εξετάσει σχετική καταγγελία. Δεδομένου ότι η καταληκτική ημερομηνία για τη διαβούλευση που αναφέρεται στην ΟΔΕ ήταν η 10η Φεβρουαρίου 2010, θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι ο EASA δεν ήταν υποχρεωμένος να λάβει θέση σχετικά με το παράπονο που προέβαλε ο καταγγέλλων πριν από τη λήξη της εν λόγω προθεσμίας. Ωστόσο, στην καταγγελία της, η καταγγέλλουσα όχι μόνο αντιτάχθηκε στην ουσία του PAD, αλλά ισχυρίστηκε επίσης ότι η έκδοση του ίδιου του PAD συνιστούσε κακοδιοίκηση. Υπό το πρίσμα αυτό, και υπό την επιφύλαξη της επιφύλαξης που διατυπώνεται στην επιστολή του Διαμεσολαβητή προς τον EASA (βλ. σκέψη 8 ανωτέρω), ο Διαμεσολαβητής θεωρεί ότι, όσον αφορά τον χρόνο υποβολής της καταγγελίας, πληρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου 2 παράγραφος 4 του καταστατικού του.

12. Όσον αφορά το **δεύτερο ζήτημα**, ο Διαμεσολαβητής σημειώνει τη διαδικασία υποβολής καταγγελιών που προβλέπεται στο άρθρο 27 του κώδικα του EASA. Σύμφωνα με τη διαδικασία αυτή, κάθε εικαζόμενη παραβίαση των κανόνων και των αρχών που ορίζονται στον κώδικα του EASA μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο καταγγελίας στην οποία ο EASA απαντά εντός δύο μηνών από την παραλαβή του. Εντός ενός μηνός από την παραλαβή της απάντησης του EASA, ο καταγγέλλων μπορεί να υποβάλει αίτηση επανεξέτασης στον εκτελεστικό διευθυντή του EASA. Ο εκτελεστικός διευθυντής απαντά εντός ενός μηνός από την παραλαβή του εν λόγω



αιτήματος. Το άρθρο 27 παράγραφος 6 του κώδικα ορίζει ότι «[μ]οιοί πολίτες έχουν επίσης το δικαίωμα να υποβάλλουν τις εν λόγω καταγγελίες στον Ευρωπαϊό Διαμεσολαβητή [...]». Ως εκ τούτου, ο κώδικας αναγνωρίζει ρητά ότι οι καταγγέλλοντες έχουν τη δυνατότητα να επιλέξουν μεταξύ της υποβολής της καταγγελίας τους στον EASA ή στον Διαμεσολαβητή.

13. Με βάση τα ανωτέρω, ο Διαμεσολαβητής εμμένει στην άποψή του ότι η παρούσα καταγγελία είναι παραδεκτή.

Η έρευνα

14. Η καταγγελία διαβιβάστηκε στον εκτελεστικό διευθυντή του EASA για γνωμοδότηση. Η γνώμη του EASA διαβιβάστηκε στον καταγγέλλοντα με πρόσκληση υποβολής παρατηρήσεων έως τις 31 Αυγούστου 2010. Μέχρι την ημερομηνία αυτή ή μετά την ημερομηνία αυτή δεν υποβλήθηκαν παρατηρήσεις. Σε τηλεφωνική συνομιλία με τις υπηρεσίες του Διαμεσολαβητή την 1η Οκτωβρίου 2010, ο εκπρόσωπος του καταγγέλλοντος διατύπωσε την άποψή του σχετικά με τη γνώμη του EASA.

Ανάλυση και συμπεράσματα του Διαμεσολαβητή

Προκαταρκτικές παρατηρήσεις

15. Δεδομένης της πραγματικής τους συνάφειας, είναι σκόπιμο να εξεταστούν από κοινού οι ισχυρισμοί και οι ισχυρισμοί του καταγγέλλοντος.

Α. Ο ισχυρισμός και ο ισχυρισμός του καταγγέλλοντος

Επιχειρήματα που υποβλήθηκαν στη Διαμεσολαβητρία

- 16.** Στην καταγγελία της, η καταγγέλλουσα προέβαλε ουσιαστικά τα ακόλουθα επιχειρήματα προς στήριξη του ισχυρισμού και του ισχυρισμού της:
- Τα προϊόντα που συντηρούνται και επισκευάζονται σύμφωνα με τους εθνικούς κανόνες έως την 1η Απριλίου 2009, ημερομηνία κατά την οποία ο κανονισμός 2042/2003 τέθηκε πλήρως σε ισχύ στη Γερμανία, θα πρέπει να εξαιρεθούν από την ΟΕΔ·
 - Ο EASA δεν τεκμηρίωσε τον ισχυρισμό του, τον οποίο ο καταγγέλλων θεωρεί αδικαιολόγητο και αυθαίρετο, ότι δεν διαθέτει εγκεκριμένα δεδομένα συντήρησης. Ο καταγγέλλων δήλωσε ότι διαθέτει έγκυρο πιστοποιητικό εγκεκριμένης διάθεσης EASA Έντυπο 1, εγκεκριμένο από την LBA, καθώς και πιστοποιητικό έγκρισης σύμφωνα με το μέρος 145. Επιπλέον, δεν υπήρξαν ποτέ καταγγελίες σχετικά με την ποιότητα των εν λόγω προϊόντων και οι ισχυρισμοί του EASA θα πρέπει να επιβεβαιωθούν από ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα·
 - Το PAD αφορά αποκλειστικά τις γερμανικές εταιρείες συντήρησης και, ως εκ τούτου, εισάγει



διακρίσεις εις βάρος τους. Οι σχετικές εταιρείες που εδρεύουν σε άλλα κράτη μέλη, οι οποίες ενδέχεται να μην διαθέτουν εγκεκριμένα δεδομένα συντήρησης, δεν απαριθμούνται στην ΟΔΕ· - Το PAD θα έχει σημαντικό οικονομικό αντίκτυπο στους γερμανούς φορείς εκμετάλλευσης και θα οδηγήσει σε πιθανή απώλεια έως και 1 εκατ. ευρώ, καθώς και σε πολλές θέσεις εργασίας.

Στο πλαίσιο αυτό, ο καταγγέλλων ισχυρίστηκε ότι, αποφασίζοντας να εκδώσει το PAD, ο EASA ενήργησε παράνομα, άδικα και αυθαίρετα. Ο καταγγέλλων ισχυρίστηκε ότι ο EASA θα πρέπει να αποσύρει το PAD ή, εναλλακτικά, να το απαλλάξει από την αίτηση της PAD.

17. Στη γνωμοδότησή του, ο EASA δήλωσε ότι, με την έκδοση της PAD, είχε ακολουθήσει την τυποποιημένη διαδικασία, η οποία περιελάμβανε την υποβολή της PAD στα ενδιαφερόμενα μέρη για παρατηρήσεις. Επομένως, ο EASA δεν μπορούσε να θεωρηθεί ότι ενήργησε παράνομα, αθέμιτα ή αυθαίρετα. Ο EASA επισήμανε επίσης ότι το PAD δεν συνιστά δεσμευτική απόφαση. Ως εκ τούτου, οι σκοπούμενοι αποδέκτες δεν ήταν υποχρεωμένοι να συμμορφωθούν προς αυτήν. Ούτε δημιούργησε υποχρεώσεις για άλλα θιγόμενα μέρη. Σκοπός της διαδικασίας διαβούλευσης ήταν να δοθεί η δυνατότητα στον EASA να λάβει δεόντως υπόψη τις απόψεις των επηρεαζόμενων εξωτερικών μερών και να τροποποιήσει αναλόγως την προσέγγισή του, εφόσον κριθεί δικαιολογημένη.

18. Επιπλέον, ο EASA εξήγησε ότι απέσυρε το PAD μέσω της « *δήλωσης αποχώρησης PAD 10-010* », της 12ης Απριλίου 2010. Το PAD αντικαταστάθηκε από το «Δελτίο Πληροφοριών Ασφαλείας», στο οποίο τονίζεται ο παράνομος χαρακτήρας ορισμένων υποχρεώσεων διατροφής. Ο EASA κατέληξε στο συμπέρασμα ότι έκρινε ότι η ανάκληση της PAD ικανοποιούσε το αίτημα του καταγγέλλοντος.

19. Σε τηλεφωνική συνομιλία με τις υπηρεσίες του Διαμεσολαβητή την 1η Οκτωβρίου 2010, ο εκπρόσωπος του καταγγέλλοντος δήλωσε ότι έκρινε ότι το ζήτημα είχε διευθετηθεί ικανοποιητικά.

Αξιολόγηση της Διαμεσολαβητρίας

20. Ο Διαμεσολαβητής θεωρεί ότι, ανακαλώντας το PAD, ο EASA ικανοποίησε τον ισχυρισμό του καταγγέλλοντος. Λαμβανομένης υπόψη της απόσυρσης της PAD και λαμβάνοντας υπόψη την άποψη του καταγγέλλοντος ότι το ζήτημα έχει διευθετηθεί κατά τρόπο ικανοποιητικό, ο Διαμεσολαβητής θεωρεί ότι ο EASA έχει επιλύσει την υπόθεση.

Β. Συμπεράσματα

Βάσει της έρευνάς του σχετικά με την εν λόγω καταγγελία, ο Διαμεσολαβητής την περατώνει με το ακόλουθο συμπέρασμα:

Ο EASA διευθέτησε την υπόθεση προς ικανοποίηση του καταγγέλλοντος.



Ο καταγγέλλων και ο EASA θα ενημερωθούν για την απόφαση αυτή.

Π. Νικηφόρος Διαμαντούρος

Στρασβούργο στις 23 Νοεμβρίου 2010

[1] Κανονισμός (ΕΚ) 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Φεβρουαρίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας, καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ (ΕΕ 2008, L 79, σ. 1).

[2] Κανονισμός (ΕΚ) 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 (ΕΕ L 315, σ. 1).

[3] (Ε) ΔΣΜ σημαίνει «ευρωπαϊκή εντολή τεχνικών προτύπων».

[4] Το άρθρο 145.A.45 στοιχείο β) του μέρους 145 (παράρτημα II του κανονισμού 2042/2003) δίνει τον ακόλουθο ορισμό των δεδομένων συντήρησης: *« Για τους σκοπούς του παρόντος μέρους, τα εφαρμοστέα δεδομένα συντήρησης είναι οποιοδήποτε από τα ακόλουθα:*

1. Κάθε ισχύουσα απαίτηση, διαδικασία, επιχειρησιακή οδηγία ή πληροφορία που εκδίδεται από την αρχή που είναι αρμόδια για την εποπτεία του αεροσκάφους ή του παρελκομένου·

2. Κάθε ισχύουσα οδηγία αξιοπλοΐας που εκδίδεται από την αρχή που είναι αρμόδια για την εποπτεία του αεροσκάφους ή του παρελκομένου·

3. Οδηγίες διαρκούς αξιοπλοΐας, που εκδίδονται από κατόχους πιστοποιητικού τύπου, κατόχους συμπληρωματικού πιστοποιητικού τύπου, κάθε άλλο φορέα που απαιτείται να δημοσιεύει τα εν λόγω δεδομένα σύμφωνα με το μέρος 21 και, στην περίπτωση αεροσκαφών ή παρελκομένων από τρίτες χώρες, τα δεδομένα αξιοπλοΐας που έχουν εξουσιοδοτηθεί από την αρχή που είναι αρμόδια για την εποπτεία του αεροσκάφους ή του παρελκομένου·

4. Κάθε εφαρμοστέο πρότυπο, όπως, ενδεικτικά, πρακτικές προτύπων συντήρησης που αναγνωρίζονται από τον Οργανισμό ως καλό πρότυπο συντήρησης·

5. Τυχόν εφαρμοστέα δεδομένα που εκδίδονται σύμφωνα με το στοιχείο δ). »

[5] Η Διαμεσολαβήτρια αντιλαμβάνεται ότι, αναφερόμενος στην άσκηση πίεσης από ομάδες συμφερόντων, ο καταγγέλλων προτείνει ότι ο EASA ενήργησε εσφαλμένα, με πρωτοβουλία τρίτου που θα μπορούσε να έχει συμφέρον για το PAD.



[6] Για το κείμενο του κώδικα του EASA, βλ.:

[http://easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/Agency_Mesures/Agency_Decisions/2009/ED%20Decision%202009_078_E%](http://easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/Agency_Mesures/Agency_Decisions/2009/ED%20Decision%202009_078_E%20)

[Σύνδεσμος]