



**Udtalelse nr. 2/2008**

**fra Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur**

**af 15. maj 2008**

**om udkast til Kommissionens forordning om ændring af Kommissionens forordning (EF) nr. 1702/2003 om gennemførelsesbestemmelser for luftdygtigheds- og miljøcertificering af luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele og apparatur og for certificering af konstruktions- og produktionsorganisationer**

**OG**

**om udkast til Kommissionens forordning om ændring af Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver**

***"Reviderede del-M-krav for luftfartøjer, der ikke udfører erhvervsmæssig lufttransport, og pilot-/ejervedligeholdelse"***

## I. Generelt

1. Formålet med denne udtalelse er at foreslå Kommissionen at ændre Kommissionens forordning (EF) nr. 1702/2003<sup>1</sup> (del-21) og nr. 2042/2003<sup>2</sup>. Baggrunden for dette lovgivningsmæssige tiltag beskrives yderligere i det nedenstående.
2. Denne udtalelse er vedtaget efter den procedure, der er fastsat af Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs (agenturets) bestyrelse<sup>3</sup>, i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 19 i forordning (EF) nr. 216/2008<sup>4</sup> (grundforordningen).

## II. Høring

3. For at foretage en vurdering af indvirkningerne af bestemmelserne i bilag I til forordning (EF) nr. 2042/2003 (del-M), som fastsat i artikel 7, stk. 6, i forordning (EF) nr. 2042/2003, afholdt agenturet i 2004 to møder med kommercielle og ikke-kommercielle repræsentanter fra luftfartsindustrien, på hvilke det blev fastslået, at indvirkningen af del-M på erhvervsmæssige lufttransportaktiviteter var minimal, og at konsekvensvurderingen skulle fokusere på andre aktiviteter.
4. Med henblik på at udføre ovennævnte konsekvensvurdering indgik agenturet d. 21. september 2004 en kontrakt med konsulentvirksomheden Air EuroSafe. Dette resulterede i, at Air EuroSafe den 21. februar 2005 udarbejdede en konsekvensvurderingsrapport 2004/S 122-102598, som blev offentliggjort som tillæg II til NPA07/2005, som beskrives nedenfor.
5. Med udgangspunkt i denne rapport foreslog agenturet en ændring til del-M for luftfartøjer, der ikke udfører erhvervsmæssig lufttransport (regelfastsættelsesopgave M.007). Forslaget blev offentliggjort som en meddelelse om foreslået ændring (Notice of Proposed Amendment (NPA)) 07/2005 den 23. juni 2005 og blev sendt i offentlig høring i en periode, der på anmodning af et flertal af interessenter blev udvidet til fem måneder. Ved fristens udløb den 24. november 2005 havde agenturet modtaget 441 bemærkninger fra nationale luftfartsmyndigheder, erhvervsorganisationer og privatpersoner.
6. Agenturet konkluderede på baggrund af de indkomne bemærkninger, samt afslutningen af en workshop, som havde til hensigt at forklare og drøfte forslaget, at de planlagte ændringer ikke havde nogen chance for at blive vedtaget, medmindre agenturet samtidig indledte en anden regelfastsættelsesopgave (M.017) for at udarbejde de ledsagende begrundelser (AMC'er og

---

<sup>1</sup> Kommissionens forordning (EF) nr. 1702/2003 af 24. september 2003 om gennemførelsesbestemmelser for luftdygtigheds- og miljøcertificering af luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele og apparatur og for certificering af konstruktions- og produktionsorganisationer (*EUT L 243 af 27.9.2003, s. 6*). Forordning senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 287/2008 af 28. marts 2008 (*EUT L 87 af 29.3.2008, s. 3*).

<sup>2</sup> Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 af 20. november 2003 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver (*EUT L 315 af 28.11.2003, s. 1*). Forordning senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 376/2007 af 30. marts 2007 (*EUT L 94 af 4.4.2007, s. 18*).

<sup>3</sup> Bestyrelsens beslutning om den procedure, agenturet anvender ved afgivelse af udtalelser og udarbejdelse af certificeringsspecifikationer og vejledende materiale. EASA MB 08-2007 af 11.6.2007 (proceduren for fastlæggelse af regler).

<sup>4</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF (*EUT L 79 af 19.3.2008, s. 1*).

GM'er), foreslå yderligere ændringer til lovgivningen og fremsætte begge forslag samtidigt for dermed at sikre det fulde overblik over de ændringer, der planlægges. Dette var genstand for omfattende drøftelser i slutningen af 2005 med repræsentanter for luftfartsaktørerne generelt, som var enige om at støtte denne procedure. Lovgivningsaktiviteten blev efterfølgende udvidet til at omfatte:

- Vurdering og besvarelse af de 441 bemærkninger, der blev modtaget som svar på NPA 07/2005, med henblik på forberedelse af det tilsvarende dokument med reaktioner på bemærkninger (Comment Response Document (CRD)).
- Drøftelse og fremsættelse af yderligere ændringsforslag til del-M.
- Udarbejdelse af det tilsvarende AMC-/GM-materiale.

Derudover blev de meget specifikke emner vedrørende "pilot-/ejervedligeholdelse" overført til en særskilt opgave (M.005).

7. Arbejdet blev udført af to lovgivningsgrupper (M.005 og M.017) bestående af repræsentanter for agenturet, de nationale luftfartsmyndigheder, fremstillings- og vedligeholdelsesindustrien, samt ejere/operatører. På grundlag af disse repræsentanters input sendte agenturet følgende dokumenter i offentlig høring:
  - CRD07/2005 d. 26. april 2007 (som svar på indkomne bemærkninger til NPA07/2005).
  - NPA2007-08 d. 28. juni 2007 (med forslag til yderligere ændringer til del-M samt de tilsvarende AMC'er/GM'er).
8. For at understøtte og uddybe indholdet i disse dokumenter tilrettelagde agenturet en workshop i Köln den 4. juli 2007, seks workshopper i Schweiz, Det Forenede Kongerige, Frankrig, Danmark, Tyskland og Den Tjekkiske Republik mellem d. 28. august 2007 og d. 13. september 2007 samt en workshop i Østrig den 13. november 2007.
9. For at fremme Kommissionens godkendelsesprocedure og fremme forståelsen mellem alle de involverede parter besluttede agenturet, at dets endelige udtalelse skulle dække de tre opgaver (M.007, M.005 og M.017), og gik i gang med at udarbejde et fælles CRD samt et enkelt ændringsforslag til teksten i del-M.
10. Agenturet modtog 10 reaktioner til CRD07/2005 og 661 bemærkninger til NPA2007-08, hvor hovedbudskaberne kan sammenfattes som følger:
  - Der blev sat spørgsmålstejn ved behovet for at erstatte de eksisterende nationale systemer med europæiske forordninger.
  - Udarbejdelse af en dedikeret separat forordning, en såkaldt "del-M light", vedrørende vedvarende luftdygtighed i forbindelse med almenflyvning.
  - Indarbejdelse af resultaterne fra regelfastsættelsesopgave MDM.032 om bedre lovgivning for almenflyvning.
  - Kombination af M.A. subpart F- og M.A. subpart G-godkendelser (godkendte organisationer til sikring af vedvarende luftdygtighed (CAMOs)).
  - godkendelse af FAA AC43-13 for reparationer og ændringer
  - Godkendelse af amerikanske (FAA 8130-3) og canadiske (TCCA 24-0078) certifikater om frigivelse af vedligeholdte komponenter direkte (uden dobbelt frigivelse).
  - Udvidelse af anvendelsesområdet for pilot-/ejervedligeholdelse og udeladelse af begrebet selvevaluering.

- Lempelse af belastende tilsynskrav (kvalitetssystemer/organisationseftersyn).
  - Mulighed for indledende godkendelse af en CAMO, hvis der ikke foreligger et godkendt vedligeholdelsesprogram.
  - Præcisering af betingelserne for vedligeholdelse af komponenter og komplicerede opgaver.
  - Mulighed for at overføre ikke-brugbare komponenter til ejeren.
  - Indførelse af et nyt og enklere certifikat for luftfartøjsvedligeholdelsespersonale.
  - Udstedelse af lempeligere krav for luftdygtighedseftersynspersonalet og forenkede procedurer for udførelse af luftdygtighedseftersyn og udstedelse af luftdygtighedseftersynsbeviser.
  - Mere tid til gennemførelse af de planlagte ændringer.
11. Med henblik på at gennemgå disse bemærkninger oprettede agenturet 2 undersøgelsesgrupper (M.005 og M.017), som hver især består af medlemmer fra de respektive arbejdsgrupper, en repræsentant fra "Standardisation & Approvals" (agentur) samt en repræsentant fra industrien, som havde udtrykt en afvigende holdning til NPA2007-08. Som følge af denne gennemgang udstedte agenturet den 6. marts 2008 CRD2007-08, som indeholdt svar på hver enkelt bemærkning, den foreslåede tekst til lovgivningen og til AMC/GM, begrundelse for behandlingen af de væsentligste af de emner, der nævnes ovenfor samt en vejledning til ejere af private luftfartøjer 2 730 kg MTOM og derunder (herunder varmluftsballoner af enhver størrelse), der sammenfatter de mest forenkede procedurer, der indføres med de planlagte bestemmelser.
12. Efter den eksterne høring i forbindelse med CRD2007-08, som blev afsluttet den 6. maj 2008, modtog agenturet bemærkninger fra:
- seks kompetente myndigheder AustroControl-Austria, CAA-Netherlands, CAA-United Kingdom, DGAC-France, ENAC-Italy, FOCA-Switzerland.
  - 12 organisationer og foreninger: Broadland Balloon Flights, British Balloon and Airship Club, GEFA-FLUG, Kongelig Dansk Aeroklub, Europe Air Sports, Deutscher Aero Club, European Gliding Union, European Sailplane Manufacturers, Alitalia Servizi, Fédération Française de Vol à Voile, Norges luftsportsforbund, European Microlight Federation.
  - 27 privatpersoner.

Bilaget indeholder en detaljeret analyse af disse bemærkninger. Ingen af de indkomne bemærkninger vedrører reelt substansen i de konklusioner, som agenturet fremlagde i CRD'et. Mange af dem indeholdt dog interessante forslag til forbedringer af teksten i den foreliggende udtalelse. Andre af bemærkningerne kan ikke tages i betragtning i forbindelse med den nuværende lovgivningsaktivitet, da det ville kræve en egentlig åben høring. De vil derfor blive taget i betragtning i forbindelse med fremtidige lovgivningsaktiviteter.

### **III. Indholdet af agenturets udtalelse**

13. Nærværende udtalelse tager i så vid udstrækning som muligt højde for de forslag, der er fremsat af de mange interessenter, som deltog i høringen og reagerede på CRD'et. Agenturet foreslår i udtalelsen, at der, med udgangspunkt i eksisterende nationale systemer, indføres en europæisk tilgang til spørgsmålet om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer, der ikke udfører

erhvervsmæssig lufttransport, i forbindelse med indførelse af de nødvendige midler til sikring af et tilstrækkeligt sikkerhedsniveau, således at visse af de nuværende systemer kan videreføres med færrest mulige afbrydelser. En sådan tilgang vil også gøre systemer, der har vist sig effektive, tilgængelige for alle europæiske borgere.

14. Behovet for samtidigt hermed at udarbejde krav og midler til overholdelse heraf, samt for at inddrage og høre alle interessenter forklarer, hvorfor disse lovgivningsaktiviteter, som skulle have været afsluttet i 2005, først har kunnet afsluttes nu, få måneder før færdiggørelsen af den foreløbige rapport om ikrafttrædelsen af bestemmelserne i del-M vedrørende vedvarende luftdygtighed for luftfartøjer, der ikke udfører erhvervsmæssig transport. Dette har naturligvis vakt berettiget bekymring hos de berørte interessenter. Den foreliggende udtalelse tager derfor fuldt ud højde for disse bekymringer og foreslår overgangsforanstaltninger for at imødekomme dem.
15. I betragtning af hierarkiet for EASA-regler omhandler denne udtalelse kun agenturets forslag til ændringer af de gældende kommissionsforordninger (del-M, del-145 og del-21). De tilknyttede midler til overholdelse (AMC) og vejledende materiale (GM), som blev behandlet nærmere i CRD'et, kan og vil først blive fremlagt af agenturet, når Kommissionen har vedtaget ovennævnte forordninger. Det skal imidlertid gøres klart, at foranstaltningerne i denne udtalelse skal ses i sammenhæng med ovennævnte AMC'er og GM'er som del af en vedtaget pakkelse.

#### **a) Behov for fælles regler**

16. Selv om mange personer og organisationer satte spørgsmålstegn ved behovet for ændringer og støttede de enkelte nuværende nationale systemer, er det et faktum, at Europa-Parlamentet og Rådet allerede har besluttet, at den vedvarende luftdygtighed af alle luftfartøjer, der er registreret i medlemsstaterne, skal overholde fælles regler, så borgerne kan drage nytte af de to mål, der er fastsat for EASA-systemet:

##### a) Sikkerhed

Et af hovedmålene er en harmonisering af sikkerhedsniveauet. Selv om der ikke er noget, der peger på, at der skulle være et sikkerhedsproblem i forbindelse med de nuværende nationale systemer, betyder det ikke, at sikkerheden ikke kan forbedres. Faktisk varierer sikkerhedsniveauet for de nationale systemer fra land til land, og indførelse af et fælles regelsæt med hensigtsmæssige standarder har til formål at forbedre det generelle sikkerhedsniveau i Europa.

##### b) Det indre marked

Et andet fællesskabsmål for EASA-systemet er at fremme det indre markeds funktion. Den frie bevægelighed for varer, tjenesteydelser og personer kræver vedtagelse af fælles regler, der skal sikre, at brugte luftfartøjer kan sælges overalt på det indre marked, at godkendte organisationer til sikring af vedvarende luftdygtighed og vedligeholdelsesorganisationer kan udbyde deres tjenester i alle medlemsstater, og at EU-borgere frit kan flyve deres luftfartøj i en anden medlemsstat.

17. Det er som følge heraf udelukket at fjerne del-M for almenflyvning. Omvendt er det imidlertid ligeledes udelukket ikke at foretage sig noget, da det vil betyde, at del-M skal gennemføres i sin nuværende form fra og med den 28. september 2008. Den eneste mulighed for at agere inden for rammerne af den nuværende lovgivning er derfor at ændre del-M, så den bedre opfylder behovene i forbindelse med de forskellige kategorier og størrelser af luftfartøjer samt

de forskellige former for operationer. Agenturet har i forbindelse med denne ændring hovedsageligt fokuseret på de væsentligste emner, der blev identificeret under høringen.

### ***B) Formatet for kravene til vedvarende luftdygtighed i forbindelse med almenflyvning***

18. En række privatpersoner og organisationer mente, at de nuværende krav var for komplicerede og vanskelige at løse. De anmodede derfor om en separat del-M for almenflyvning (den såkaldte "del-M light"). Agenturet er enig i, at lovttekster ofte er vanskelige at læse for de personer, de finder anvendelse på, også selv om man har gjort sig umage med at affatte dem i et almindeligt sprog og organisere dem på en mere brugervenlig måde. Det skyldes, at lovttekster ikke er udarbejdet med henblik på at blive anvendt som vejledninger for daglige aktiviteter, men derimod som primært mål har at sikre retssikkerheden, når noget går galt. Lovtekster indfører endvidere rettigheder for de personer, de finder anvendelse på, og som har ret til at tolke dem, så de i videst muligt omfang er i deres egen interesse. Mange af kravene i del-M er af generel art og kan af den enkelte ansøger tilpasses til organisationens og operationens størrelse og type.
19. Der skal også i denne forbindelse tages højde for, at del-M finder anvendelse på et bredt udvalg af luftfartøjer, der udfører forskellige former for operationer.
- Stort luftfartøj (som defineret i forordning (EF) nr. 2042/2003)
  - Ikke stort luftfartøj over 2 730 kg MTOM
  - Luftfartøjer på eller under 2 370 kg MTOM og varmluftsballoner,
  - ELA1-luftfartøj (som defineret i den foreliggende udtalelse, der foregriber NPA2008-07 vedrørende "ELA process"; "Standard Changes and Repairs" og "Certification Specifications for Light Sport Aeroplanes") og
  - CS-VLA, CS-22 og LSA-luftfartøj (LSA som defineret i den foreliggende udtalelse, der foregriber NPA2008-07).

Hvis det logiske princip bag en separat del-M vedrørende almenflyvning skulle følges, ville der ikke blot skulle udarbejdes en enkelt, men adskillige "del-M light" for at dække hver enkelt luftfartøjskategori og muligvis også de enkelte former for operation. Dette ville i lyset af EF-Domstolens retspraksis skabe stor forvirring, da hver enkelt tekst skulle tolkes uafhængigt af de andre, hvilket betyder, at enslydende tekster kan føre til forskellige krav.

20. Det betyder, at retskrav skal anvendes i sammenhæng med passende fortolkningsmateriale, som er udarbejdet af de lovgivende myndigheder og de personer, som er underlagt lovgivningen. I sidstnævnte tilfælde kan det fortolkende materiale være udarbejdet af brancheforeninger og -sammenslutninger til fordel for deres medlemmer.
21. Uanset ovennævnte bemærkninger erkender agenturet behovet for, at interessenter inden for almindelig luftfart skal have støtte til at forstå og gennemføre de krav, de skal overholde. Agenturet vil derfor bestræbe sig på at udstede brugervejledninger svarende til den, der blev vedføjet CRD'et til ejere af varmluftballoner og private luftfartøjer på 2 730 kg. MTOM og derunder. Det vil også videreformidle indholdet og hensigten med lovgivningen til de kompetente myndigheder og de personer og organisationer, der er omfattet af lovgivningen, gennem forklarende noter, skrivelser, workshopper osv.

**C) Indarbejde resultaterne fra regelfastsættelsesopgave MDM.032 om bedre lovgivning vedrørende almenflyvning.**

22. En række personer og organisationer foreslog, at der blev taget højde for de forenklede procedurer for lette luftfartøjer, der fastsættes under regelfastsættelsesopgave MDM.032. Det skal bemærkes, at selv om denne opgave primært dækker krav vedrørende flyveoperationer, pilotcertifikater og indledende luftdygtighed, er det korrekt, at der er et behov for at sikre sammenhæng mellem fortsatte krav til luftdygtighed og krav vedrørende certificering af ændringer og reparationer samt krav i forbindelse med certificering af reservedele og apparatur. Arbejdet i forbindelse med denne opgave har udmøntet sig i offentliggørelse af en NPA2008-07, der indfører en ny procedure kaldet "European Light Aircraft" med to underkategorier (ELA1 og ELA2), samt foreslår en ny certificeringsspecifikation (CS) for LSA (Light Sport Aeroplanes). På baggrund af denne udvikling indeholder nærværende udtalelse lempelser for netop disse luftfartøjer:

- a) Mulighed for at montere komponenter, som ikke er omfattet af et certifikat om frigivelse til tjeneste, hvis dette er tilladt i henhold til del-21 (se M.A.501(a)). Dette foregriber, at forslaget i MDM-032, om at ejeren har mulighed for at fremstille visse dele uden et certifikat om frigivelse til tjeneste, er blevet vedtaget.
- b) Mulighed for at uafhængigt certificeringspersonale kan udføre opgaver til vedligeholdelse af komponenter og komplicerede vedligeholdelsesopgaver på ELA1-luftfartøjer (se M.A.502(d) og M.A.801(c)).
- c) Mulighed for at uafhængigt certificeringspersonale kan udstede henstillinger med hensyn til udstedelse af et luftdygtighedseftersynsbevis for ELA1-luftfartøjer (se M.A.902(g)).

**d) Kombinere godkendelse af M.A. subpart F og M.A. subpart G (godkendte organisationer til sikring af vedvarende luftdygtighed (CAMOs)).**

23. Der er fremsat forslag om at kombinere godkendelse af M.A. subpart F og M.A. subpart G for at undgå overlappende redegørelser, undersøgelser, revisioner og gebyrer. Agenturet er imidlertid ikke overbevist om, at dette forslag kan skabe de forventede resultater. Det er for det første nødvendigt at beholde særskilte certifikater for at imødekomme de organisationer, der kun ønsker en enkelt godkendelse. Selvom det skulle være muligt at kombinere disse certifikater, vil det ikke garantere en enkelt certificeringsproces, idet den kompetente myndighed altid kan beslutte at gennemføre revisioner i forbindelse med særskilte hændelser og lade spørgsmål vedrørende vedligeholdelse og vedvarende luftdygtighed være omfattet af forskellige afdelinger. Det betyder, at der ikke er nogen garanti for lavere gebyrer, da myndigheden kan tilpasse gebyrerne til det påkrævede undersøgelsesniveau, og gebyrerne for en kombineret godkendelse er højere end for en særskilt godkendelse. Agenturet har under alle omstændigheder ikke nogen kontrol over de gebyrer, som de kompetente myndigheder opkræver.

24. I stedet for at indføre kombineret godkendelse har agenturet derfor valgt følgende:

- a) AMC M.A.602 og AMC M.A.702 præciserer, at en organisation, der ansøger om begge godkendelser, kan benytte en enkelt EASA-formular 2 til sin ansøgning.
- b) AMC M.B.604(b) og AMC M.B.704(b) anbefaler, at den kompetente myndighed sørger for, at revisionerne dækker begge godkendelser, hvormed gentagelser af revisionsbesøg i et særligt område undgås.

- c) AMC M.A.704 indeholder et eksempel på en kombineret redegørelse for en organisation, der er i besiddelse af begge godkendelser (M.A. subpart F og CAMO).

Det antages, at ovenstående udgør et tilstrækkeligt grundlag for at tilpasse gebyrerne til det påkrævede undersøgelsesniveau, uanset om der er tale om et kombineret certifikat eller to særskilte certifikater.

**e) Godkende FAA AC43-13 for reparationer og ændringer**

25. En række privatpersoner og organisationer har anmodet om godkendelse af FAA AC43-13 for reparationer og ændringer. Selv om agenturet anerkender behovet for enklere metoder til at håndtere ændringer og reparationer af lette luftfartøjer, mener det ikke, at det er muligt at anvende FAA-reglen direkte, da den blev udarbejdet inden for rammerne af en anden lovgivning med en anden klassificering af reparationer som "større" eller "mindre" samt en anden fordeling af de lovgivende roller.

Det har resulteret i, at der har været forslag fremme om at overføre processen til godkendelse af reparationer, som fastsættes i FAA AC43-13, til EASA-systemet. Dette forslag er i øjeblikket under behandling inden for rammerne af regelfastsættelsesopgave MDM-032, da det ikke vedrører vedligeholdelse, men derimod vedvarende luftdygtighed, som henhører under del-21 subpart D og subpart M, der indeholder de krav, der skal opfyldes i forbindelse med ændringer og reparationer. Agenturet arbejder derfor med at fastsætte passende certificeringskrav, som beskrevet i NPA2008-07, der kan sikre samme fleksibilitet som kravene i AC43-13, men inden for EASA-systemet.

**f) Direkte godkende amerikanske og canadiske frigivelsescertifikater for vedligeholdte komponenter**

26. Mange organisationer og ejere af luftfartøjer ligger inde med komponenter, som er blevet frigivet efter vedligeholdelse via de relevante FAA 8130-3- eller TCCA 24-0078-formularer. Disse formularer er imidlertid udstedt af organisationer, som ikke er godkendt i henhold til fællesskabslovgivningen, og komponenterne kan derfor ikke monteres efter den 28. september 2008. Vedligeholdelsesorganisationer i USA og Canada, som udfører vedligeholdelse af komponenter, der er monteret i luftfartøjer i almenflyvning, virker ikke interesserede i europæiske godkendelser. Dette kan medføre, at der opstår en mangel på godkendte vedligeholdelsesorganisationer til at dække behovet for vedligeholdelse af europæiske luftfartøjer i almenflyvning.

27. Agenturet vil derfor i AMC M.A.613(a) præcisere, at en M.A. subpart F- eller del-145-vedligeholdelsesorganisation (ikke godkendt til komponenter), efter at have foretaget de fornødne eftersyn og kontroller, kan udstede en formular 1 for komponenter, som er blevet frigivet efter vedligeholdelse via en 8130-3 (FAA) eller TCCA 24-0078 (Canada) uden dobbelt frigivelse. Denne lempeligere procedure er baseret på disse organisationers tekniske færdigheder og den tillid, vi kan have til de kompetente amerikanske og canadiske myndigheders kontrol, på baggrund af de vurderinger, der danner grundlag for de igangværende forhandlinger om indgåelse af bilaterale flyvesikkerhedsaftaler med disse lande.

**g) Udvide anvendelsesområdet for pilot-/ejervedligeholdelse og fjerne bestemmelsen om selvevaluering**

28. Hvad angår pilot-/ejervedligeholdelse, er agenturet enig i, at erfaringerne i visse medlemsstater og andre reguleringssystemer har vist, at ejeren af luftfartøjet kan gøre en større indsats, da han/hun er den, der berøres mest af det arbejde, der udføres for at sikre



luftfartssikkerheden af det luftfartøj, han/hun benytter. Agenturet har derfor besluttet at foretage en fuldstændig revidering af listen over pilot-/ejervedligeholdelsesopgaver, som vil blive identificeret efter kategori af luftfartøj og overført til AMC-materialet (en ny AMC til tillæg VIII til del-M). Sådanne lister indeholder ingen sikkerhedskritiske emner. Omvendt indeholder tillæg VIII en præcisering af opgavekategorier, som ikke er omfattet af pilot-/ejervedligeholdelse.

29. For at sikre den nødvendige grad af tillid til pilotens/ejerens evne til at udføre sådanne vedligeholdelsesopgaver indeholder tillæg VIII de grundlæggende principper, som piloten/ejeren skal overholde, for så vidt angår:

- o Kompetence og ansvarsområder
- o Vedligeholdelse og registreringer

Disse bestemmelser er baseret på princippet om selvevaluering udført af piloten. De dermed forbundne risici afbødes af det forhold, at de opgaver, der udføres af en bestemt pilot/ejer, skal være opført på listen i vedligeholdelsesprogrammet. Det betyder, at når et luftfartøj administreres af en CAMO, skal denne organisation bekræfte, at vedligeholdelsen er udført tilfredsstillende. Hvis luftfartøjet ikke administreres af en CAMO, skal den kompetente myndighed foretage en tilsvarende kvalitetskontrol i forbindelse med de periodiske luftdygtighedseftersyn. Effektiviteten af pilot-/ejervedligeholdelsen vil ligeledes blive evalueret, og vedligeholdelsesprogrammet vil om nødvendigt blive ændret, så de opgaver, der påhviler piloten/ejeren, tilpasses til hans/hendes faktiske muligheder.

#### ***h) Lempe strenge tilsynskrav (kvalitetssystemer/organisationseftersyn)***

30. Godkendelseskravene i forbindelse med CAMO'er, navnlig behovet for interne/eksterne kvalitetsrevisioner eller interne organisationseftersyn, betragtes af visse aktører som uforholdsmæssige, da de mener, at CAMO'er kun beskæftiger sig med bureaukratiske funktioner, som ikke omfatter egentligt arbejde på luftfartøjet. De mener derfor, at de revisioner, som udføres af den kompetente myndighed, må være tilstrækkelige. Agenturet ønsker først og fremmest at understrege, at administrationen af luftfartøjets vedvarende luftdygtighed er lige så vigtig for luftfartøjets sikkerhed som den faktiske vedligeholdelse, der udføres på luftfartøjet. Hvis opgaverne til sikring af vedvarende luftdygtighed ikke udføres korrekt, er der en klar risici for, at nogle af de påkrævede vedligeholdelsesopgaver ikke bliver udført. Disse tilsynskrav skal derfor tages alvorligt, og de ansvarlige må ikke tildeles rettigheder på dette område, medmindre det er verificeret, at de kan varetage dem korrekt.

31. Det er i den henseende og af nedenstående årsager ikke acceptabelt kun at forlade sig på de revisioner, der udføres af den kompetente myndighed:

- Alle de rettigheder, der er tildelt en CAMO (samme rettigheder, som tildeles M.A. subpart F-, del-145- og del-147-organisationer), tager udgangspunkt i, at der forefindes en intern procedure til at kontrollere, at reglerne overholdes. Afhængigt af organisationens størrelse, skal dette sikres ved organisationseftersyn eller ved hjælp af et kvalitetssystem.
- Et kvalitetssystem er afgørende vigtigt ved mere komplicerede organisationer, hvor der er mange arbejdsprocedurer, og hvor det er nødvendigt at sikre en hensigtsmæssig kommunikation mellem de forskellige afdelinger og funktioner.
- Organisationen er den eneste, der til stadighed er bekendt med de eksisterende problemer, vanskeligheder og tilfælde af manglende overholdelse, og det er alene denne, der kan sikre passende afhjælpende foranstaltninger og opfølgning.

32. Agenturet anerkender ikke desto mindre, at de godkendelseskrav, der er gældende for organisationer, skal stå i rimeligt forhold til organisationens størrelse og kompleksitet. Agenturet vil i overensstemmelse hermed ændre tillæg VIII til AMC M.A.616 og udarbejde et nyt tillæg XIII til AMC M.A.712(f) for at tilpasse kravene i disse tillæg til den mere enkle struktur i mindre M.A. subpart F- og M.A. subpart G-organisationer. Agenturet vil i den forbindelse minde om, at forordningen, i modsætning til hvad der synes at være den fremherskende opfattelse hos mange interessenter, ikke indeholder krav om, at det personale, der skal udføre luftdygtighedseftersynet, skal være uafhængigt, heller ikke når der er tale om organisationer, der er større end en enkeltmands-CAMO.

***i) Tillade indledende godkendelse af en CAMO, hvis der ikke foreligger et godkendt vedligeholdelsesprogram***

33. Der er en erkendelse af, at den indledende godkendelse af uafhængige CAMO'er (ikke tilknyttet en AOC-indehaver) kan være problematikken med "hønen og ægget", når de ikke har kontrakter med kunder og derfor ikke kan få den nødvendige godkendelse til at udbyde deres tjenester. Dette problem kan skyldes, at:

- Formular 14, som på nuværende tidspunkt er indeholdt i tillæg VI til del-M, henviser til vedligeholdelsesprogrammet, og at
- der ikke findes nogen vejledning eller AMC, som beskriver, hvilke henvisninger til et vedligeholdelsesprogram, der er acceptabelt på formular 14.

Det betyder, at nogle kompetente myndigheder mener, at formular 14 skal indeholde specifikke vedligeholdelsesprogrammer for hvert enkelt luftfartøj, ansøgeren skal foretage eftersyn af. Denne særlige fortolkning tager ikke højde for muligheden for at henvise til "generelle vedligeholdelsesprogrammer", som dækker forskellige typer luftfartøjer og modeller.

34. Agenturet ønsker først og fremmest at minde om, at denne fortolkning ikke understøttes af den nuværende forordning eller AMC'erne. Der er heller ingen intention om at indføre krav om, at uafhængige CAMO'er skal indgå en kontrakt med en mulig kunde, før de kan ansøge om godkendelse. Agenturet mener, at enhver organisation skal kunne opnå godkendelse, så den kan tage kontakt til kunder, der har kontrakter med andre organisationer, for at sikre, at ejere/operatører har flere forskellige valgmuligheder. Det medfører, at:

- M.A.709 ændres, så den også omfatter såkaldt grundlæggende og generelle vedligeholdelsesprogrammer, hvilket har til formål at tydeliggøre, at det skal være muligt for uafhængige CAMO'er at opnå godkendelse uden at have kunder. AMC M.A.709 vil blive tilpasset, så dette princip præciseres yderligere.
- Der foretages følgende ændringer af tillæg VI til del-M:
  - Udeladelse af henvisningen til vedligeholdelsesprogrammet i formular 14. De relaterede bestemmelser flyttes til redegørelsen for fortsat luftdygtighedsstyring (CAME).
  - Mulighed for at tilføje typer, serier eller grupper af luftfartøjer til formular 14. Dette præciseres yderligere i AMC M.B.703.
  - Tilpasning af formular 14, så den bedre opfylder behovene i tilfælde, hvor et luftfartsforetagende for erhvervsmæssig lufttransport ikke udfører erhvervsmæssig lufttransport.

**j) Præcisere betingelserne for vedligeholdelse af komponenter og for komplicerede opgaver**

35. I henhold til den nuværende forordning skal vedligeholdelse af komponenter udføres af godkendte vedligeholdelsesorganisationer, der har de fornødne rettigheder. Den eneste undtagelse fra denne regel er tilfælde, hvor sådanne komponenter er monteret på luftfartøjet, bortset fra når disse komponenter midlertidigt kan afmonteres med henblik på vedligeholdelse, når en sådan afmontering udtrykkeligt er tilladt af luftfartøjsvedligeholdeshåndbogen for at forbedre adgangen. I sådanne tilfælde kan luftfartøjet frigives til vedligeholdelse af uafhængigt certificeringspersonale. Endvidere skal komplicerede vedligeholdelsesopgaver (tillæg VII) udføres af en godkendt vedligeholdelsesorganisation.
36. Disse bestemmelser giver anledning til mange spørgsmål og bekymringer blandt de personer, der er omfattet af lovgivningen, og de kompetente myndigheder. Herunder især:
- Bestemmelserne angiver ikke, hvorvidt vedligeholdelsen skal udføres i overensstemmelse med vedligeholdelsesoplysninger om luftfartøjet eller komponenten. Dette kan føre til den fejllantagelse, at enhver vedligeholdelse af komponenter kan udføres af uafhængigt certificeringspersonale, hvis komponenten forbliver monteret i luftfartøjet (eksempel: varmsektion-inspektion af en turbinemotor).
  - Teksten angiver ikke, hvilken form for certifikater eller kvalifikationer (luftfartøj eller komponent), det uafhængige certificeringspersonale skal være i besiddelse af for at udføre vedligeholdelse af komponenter.
  - Teksten præciserer ikke, hvilken form for frigivelse til tjeneste, der udstedes i hvert enkelt tilfælde (formular 1 eller frigivelse af luftfartøj).
  - Der skelnes ikke mellem kompleksiteten af de luftfartøjer, der er involveret.
37. For at imødekomme disse problemstillinger foretages følgende ændringer af M.A.502, M.A.613(a), M.A.802(a) og (b), del-M tillæg IV "Godkendelsesrettigheder" og del-145 tillæg II "Klasse- og rettighedssystemet i organisationsgodkendelser":
- Der gives tilladelse til, at uafhængigt certificeringspersonale og vedligeholdelsesorganisationer med rettigheder til vedligeholdelse af luftfartøjer (kategori-A-rettigheder), kan udføre vedligeholdelse, mens komponenten er monteret på luftfartøjet eller er midlertidigt afmonteret med henblik på vedligeholdelse, forudsat at vedligeholdelsen udføres i overensstemmelse med vedligeholdelsesoplysninger for luftfartøjer, eller hvis den kompetente myndighed har givet særlig tilladelse hertil, i overensstemmelse med vedligeholdelsesoplysninger for komponenter (ved simpel vedligeholdelse af komponenter). Denne vedligeholdelse berettiger ikke til udstedelse af en formular 1 og er underlagt kravene om frigivelse af luftfartøjer.
  - Der gives tilladelse til, at vedligeholdelsesorganisationer med rettigheder til at udføre vedligeholdelse på motorer/hjælpemotorer (kategori-B-rettigheder), kan udføre vedligeholdelse, mens komponenten er monteret på motoren/hjælpemotoren eller er midlertidigt afmonteret med henblik på vedligeholdelse, forudsat at vedligeholdelsen udføres i overensstemmelse med vedligeholdelsesoplysninger for motorer/hjælpemotorer, eller hvis den kompetente myndighed har givet særlig tilladelse hertil, i overensstemmelse med vedligeholdelsesoplysninger for komponenter (ved simpel vedligeholdelse af komponenter).

- I forbindelse med ELA1-luftfartøjer gives der tilladelse til, at uafhængigt certificeringspersonale med kategori-A-rettigheder kan udføre:
  - vedligeholdelse af komponenter i overensstemmelse med vedligeholdelsesoplysninger for komponenter, mens komponenten er monteret i luftfartøjet eller er midlertidigt afmonteret. Dette gælder ikke eftersyn af komponenter.
  - komplicerede opgaver anført i tillæg VII, efter forudgående aftale mellem ejeren og den kompetente myndighed.
- For CS-VLA, CS-22 og LSA-luftfartøjer gives der tilladelse til, at uafhængigt certificeringspersonale med kategori-A-rettigheder kan foretage eftersyn af motorer, efter forudgående aftale mellem ejeren og den kompetente myndighed. Dette gælder kun motorer, der er midlertidigt afmonteret fra luftfartøjet med henblik på eftersyn, og som efterfølgende genmonteres og frigives til tjeneste sammen med luftfartøjet. Der kan ikke udstedes en EASA-formular 1.

***k) Muliggøre overførsel af ikke-brugbare komponenter til ejeren***

38. Den nuværende forordning indeholder krav om, at ikke-brugbare komponenter skal være underlagt kontrol af den kompetente vedligeholdelsesorganisation, indtil der kan træffes en beslutning om, hvorvidt de skal repareres eller kasseres. Dette krav er ikke i overensstemmelse med den fleksibilitet, som indføres med nærværende udtalelse. Det er derfor nødvendigt at udvide rettighederne til at omfatte alle godkendte vedligeholdelsesorganisationer (godkendte til vedligeholdelse af komponenter eller luftfartøjer) og ejeren af luftfartøjet. I sidstnævnte tilfælde skal komponenten først være identificeret som ikke-brugbar, og overførslen til ejeren skal angives i den tilknyttede logbog. Denne ændring er indført i M.A.504(b).

***l) Indføre et nyt og enklere certifikat for luftfartøjsvedligeholdelsespersonale***

39. Af de tilbagemeldinger, agenturet modtog, fremgik det, at kvalifikationskravene for et B1.2-certifikat er for restriktive i forbindelse med mindre komplicerede flyvemaskiner med stempelmotorer. Der findes endvidere ikke noget europæisk certifikat for svævefly og varmluftsballoner. Dette behov for et europæisk certifikat, som er tilpasset luftfartøjer i almenflyvning, blev også fastslået i A-NPA14/2006.

Dette er for indeværende genstand for en nærmere undersøgelse inden for rammerne af regelfastsættelsesopgave 66.022, og NPA2008-03 er aktuelt sendt til ekstern høring.

***m) Indføre lempeligere krav for luftdygtighedseftersynspersonalet og forenklede procedurer for udførelse af luftdygtighedseftersyn og udstedelse af luftdygtighedseftersynsbeviser***

40. Det er nødvendigt at præcisere fremgangsmåden i situationer, hvor et luftfartøj, der er registreret i en EU-medlemsstat, opererer under kontrol af et tredjeland, men hvor det forskriftsmæssige tilsyn ikke er blevet overdraget til dette tredjeland. Da de fleste af disse luftfartøjer er store luftfartøjer, skal de administreres af en CAMO, der som regel er en CAMO fra et tredjeland. Ifølge de nuværende bestemmelser i del-M kan disse CAMO'er ikke udstede luftdygtighedseftersynsbeviser. Agenturet holder sig muligheden for at revidere denne begrænsning i lyset af traktaten for Verdenshandelsorganisationen for øje, men det indgår ikke som en del af den aktuelle regelfastsættelsesopgave, og vil blive behandlet som led i en

særskilt opgave på et senere tidspunkt. Som en midlertidig løsning foretages følgende ændringer af M.A.901:

- Den CAMO, som administrerer luftfartøjet, kan forlænge gyldigheden af det luftdygtighedseftersynsbevis, der er udstedt af en anden CAMO eller af den kompetente myndighed, forudsat luftfartøjet befinder sig i et kontrolleret miljø. Dette er også gældende i tilfælde, hvor CAMO'en ikke har rettigheder til at udføre luftdygtighedseftersyn og udstede luftdygtighedseftersynsbeviser. Dette skyldes det forhold, at det ikke er obligatorisk at udføre luftdygtighedseftersyn og råde over luftdygtighedseftersynspersonale for at forlænge gyldigheden af et luftdygtighedseftersynsbevis. Denne ændring er indført i M.A.711(a)4 og M.A.901(f).
- Denne foranstaltning tager udgangspunkt i det forhold, at det ikke er obligatorisk at udføre et luftdygtighedseftersyn for at forlænge gyldigheden af et luftdygtighedseftersynsbevis, men at der blot stilles krav om, at luftfartøjet fortsat skal befinde sig i et kontrolleret miljø. Det indebærer, at det ikke er nødvendigt at råde over luftdygtighedseftersynspersonale.
- Den kompetente myndighed bliver berettiget til at udføre luftdygtighedseftersynet og udstede luftdygtighedseftersynsbeviser for luftfartøjer, der ikke udfører erhvervsmæssig lufttransport, som administreres af en CAMO i et tredjeland. Denne ændring er indført i M.A.901(i).

Disse foranstaltninger giver den kompetente myndighed i registreringsmedlemsstaten mulighed for at udføre luftdygtighedseftersyn og udstede luftdygtighedseftersynsbeviser. Endvidere er det kun nødvendigt at gøre dette hvert tredje år, da den udenlandske CAMO kan forlænge gyldigheden af det luftdygtighedseftersynsbevis, som den kompetente myndighed har udstedt, hvis luftfartøjet befinder sig i et kontrolleret miljø.

Derudover er artikel 7, stk. 3, litra a) i forordning (EF) nr. 2042/2003 blevet ændret, så den nu omfatter en undtagelsesperiode frem til den 28. september 2009 for forpligtelsen til at indgå aftale med en CAMO for de store luftfartøjer, der nævnes i det ovenstående (som benyttes af operatører fra tredjelande).

41. Agenturet bemærker, at den bestemmelse, der som nævnt ovenfor er indført i M.A.711(a)4 og M.A.901(f), gælder alle luftfartøjer, herunder også luftfartøjer, der anvendes til erhvervsmæssig lufttransport. Formålet hermed er at give den CAMO, som administrerer luftfartøjet, mulighed for at forlænge gyldigheden af det luftdygtighedseftersynsbevis, som er udstedt af den kompetente myndighed, til tidspunktet for udstedelse af det indledende luftdygtighedscertifikat for et luftfartøj, der er indført i EU.
42. Præcisering og forenkling af bestemmelserne vedrørende udførelse af luftdygtighedseftersyn og udstedelse af luftdygtighedseftersynsbevis er en nødvendig konsekvens af den øgede fleksibilitet, som indføres i del-M vedrørende ikke-erhvervsmæssige luftfartøjer, især mindre luftfartøjer. Nærværende udtalelse indeholder i overensstemmelse hermed følgende ændringer:
  - For alle nye luftfartøjer, der fremstilles i EU, skal det indledende luftdygtighedseftersynsbevis udstedes samtidig med det indledende luftdygtighedscertifikat i overensstemmelse med 21A.183, stk. 1. Der er ingen krav om et luftdygtighedseftersyn. Denne ændring er indført i M.A.901(k).
  - For luftfartøjer, der ikke udfører erhvervsmæssig lufttransport ud over store luftfartøjer, kan ejeren indgå kontrakt med enhver CAMO om udarbejdelse og indirekte godkendelse af vedligeholdelsesprogrammet, også selv om luftfartøjets luftdygtighed ikke administreres af en CAMO. Denne ændring er indført i M.A.201(e).

- For luftfartøjer med 2 370 kg MTOM og derunder samt varmluftsballoner, der ikke udfører erhvervsmæssig lufttransport:
  - Lempeligere krav til kvalifikationerne hos det personale, der skal udføre luftdygtighedseftersynet, både for så vidt angår den godkendte organisation og den kompetente myndighed. Dette omfatter reducerede krav til erfaring og mulighed for at erstatte formel uddannelse med en kompetencevurdering. Denne ændring er indført i M.A.707(a)2 og M.A.902(b)2.
  - Ejeren kan beslutte at lade den kompetente myndighed eller enhver tilstrækkeligt godkendt CAMO udføre luftdygtighedseftersynet og udstede luftdygtighedseftersynsbeviset, hvad enten luftfartøjet befinder sig i et kontrolleret miljø eller ej. Denne ændring er blevet indført i M.A.901(h)2.
- For ELA1-luftfartøjer:
  - Uafhængigt certificeringspersonale, som er godkendt af den kompetente myndighed, kan udstede henstillinger med hensyn til luftdygtighedseftersynsbeviser. Denne ændring er blevet indført i M.A.901(g).

#### ***n) Overgangsbestemmelser***

43. De ændrede bestemmelser, der beskrives i det ovenstående, kan først træde i kraft, når de er godkendt af Kommissionen. I betragtning af at:

- den nuværende tidsfrist for gennemførelse af del-M for luftfartøjer, der ikke udfører erhvervsmæssig lufttransport, er sat til den 28. september 2008,
- at de fleste organisationer har tilbageholdt deres ansøgning om M.A. subpart F- og M.A. subpart G-godkendelser, indtil de har et klart overblik over de ændringer, der er indført i del-M for almenflyvning, og
- de kompetente myndigheder ikke kan afslutte de tilknyttede undersøgelser og udstede godkendelsescertifikater før fristens udløb den 28. september 2008,

har agenturet fundet det nødvendigt at fastsætte passende overgangsordninger for de bestemmelser, der ikke kan gennemføres for den 28. september 2008, for derved at give de berørte organisationer og myndigheder tid til at gennemføre bestemmelserne, samtidig med at den vedvarende luftdygtighed for luftfartøjer sikres i overensstemmelse med de nationale bestemmelser.

44. Disse overgangsforanstaltninger, som er inkluderet i den foreslåede forordning til ændring af overgangsbestemmelserne i forordning (EF) nr. 2042/2003, omfatter:

- a) For luftfartøjer, der ikke udfører erhvervsmæssig lufttransport:
- Mulighed for at de kompetente myndigheder og nationale CAMO'er efter den 28. september 2008 højst to gange (for en national luftfartsmyndighed) eller en enkelt gang (for en national CAMO) kan udstede/forlænge luftdygtighedseftersynsbeviset i henhold til medlemsstatens krav. (Se artikel 3, stk. 5, i den ændrede forordning (EF) nr. 2042/2003).
  - Mulighed for, at medlemsstaten indtil den 28. september 2009 kan vælge ikke at gøre brug af forpligtelsen til at indgå en kontrakt med en CAMO (for store luftfartøjer, der benyttes af en operatør fra et tredjeland). (Se artikel 7, stk. 3, litra a), i den ændrede forordning (EF) nr. 2042/2003).

- b) For luftfartøjer, der ikke udfører erhvervsmæssig lufttransport, ud over store luftfartøjer, indtil den 28. september 2009:
- Opgaver i forbindelse med sikring af vedvarende luftdygtighed kan udføres af en CAMO, som er godkendt i henhold til medlemsstatens krav. (Se artikel 3, stk. 4, i den ændrede forordning (EF) nr. 2042/2003).
  - Vedligeholdelse og frigivelse til tjeneste af luftfartøjer og komponenter kan udføres af en vedligeholdelsesorganisation, som er godkendt i henhold til medlemsstatens krav. (Se artikel 4, stk. 4, i den ændrede forordning (EF) nr. 2042/2003).
  - Mulighed for, at medlemsstaten kan vælge ikke at gøre brug af forpligtelsen til at indgå en kontrakt med en CAMO eller en godkendt vedligeholdelsesorganisation (for luftfartøjer omfattet af M.A.201(i)). (Se artikel 7, stk. 3, litra a), i den ændrede forordning (EF) nr. 2042/2003).
  - Mulighed for at anvende tilsvarende nationale vedligeholdelsesprogrammer. (Se artikel 3, stk. 6, i den ændrede forordning (EF) nr. 2042/2003).
  - Mulighed for fortsat at benytte certificeringspersonale, som er kvalificeret i henhold til medlemsstaternes krav. (Se artikel 5, stk. 1, i den ændrede forordning (EF) nr. 2042/2003).
  - Certifikater om frigivelse til tjeneste udstedt af vedligeholdelsesorganisationer, som er godkendt i henhold til medlemsstaternes krav, anses for at svare til de certifikater, der udstedes i henhold til M.A.801 og M.A.802. (Se artikel 4, stk. 4, i den ændrede forordning (EF) nr. 2042/2003).

Agenturet bemærker, at ejere/operatører af store luftfartøjer, der ikke udfører erhvervsmæssig lufttransport (undtagen operatører fra tredjelande), fra og med den 28. september 2008 skal indgå kontrakt med en CAMO.

45. Under den periode, hvor der kan fremsættes bemærkninger til meddelelsen om foreslået ændring, foreslog en medlemsstat en treårig overgangsperiode, i hvilken certificeringspersonale, der er kvalificeret i henhold til nationale bestemmelser, kunne fortsætte med at udøve deres rettigheder for at afbøde virkningerne, når det nuværende certificeringspersonale går på pension, og tage højde for, at det i en periode ikke vil være muligt at udstede B3- og ELA-certifikater. Agenturet mener ikke, at sådanne konkrete sager skal være genstand for lovgivningsinitiativer, og foreslår i stedet, at fleksibilitetsbestemmelserne i artikel 14 i grundforordningen tages i anvendelse.

#### **IV. Konsekvensvurdering af lovgivningen**

46. Som allerede nævnt i kapitel II ovenfor, blev den indledende konsekvensvurdering af gennemførelsen af del-M foretaget af konsulentvirksomheden Air EuroSafe. Denne konsekvensvurdering af lovgivningen udmøntede sig i rapport 2004/S 122-102598 offentliggjort af Air EuroSafe den 21. februar 2005, som blev offentliggjort som tillæg II til NPA07/2005. Denne rapport indeholdt ændringsforslag til en række afsnit samt en analyse af de dermed forbundne virkninger. Rapporten konkluderede, at de foreslåede ændringer ville have en positiv indvirkning på de personer, der er omfattet af lovgivningen, uden at påvirke sikkerhedsniveauet, og ændringsforslagene blev fremsat som del af NPA07/2005 (opgave M.007).
47. Da denne opgave blev suppleret af opgaverne M.005 og M.017 med henblik på at foreslå yderligere ændringer til del-M og udarbejde AMC-/GM-materiale, blev der ikke desto mindre

foretaget yderligere konsekvensvurderinger af lovgivningen, for så vidt angår følgende punkter:

- Kvalifikationer for luftdygtighedseftersynspersonale for luftfartøjer med 2 730 kg MTOM og derunder, som ikke anvendes til erhvervsmæssig lufttransport (gælder både M.A. subpart G-organisationer og kompetente myndigheder).
- Udstedelse og fornyelse af luftdygtighedseftersynsbevis.
- Udlicitering af særlige ydelser af M.A. subpart F-organisationer.
- Pilot-/ejervedligeholdelse.

48. Disse konsekvenser blev til fulde vurderet i NPA2007-08, hvori det konkluderedes, at de foreslåede ændringer ikke havde hverken negative eller positive indvirkninger på de berørte sektorer, med undtagelse af "udstedelse og fornyelse af luftdygtighedseftersynsbeviset".

49. Netop i forbindelse med "udstedelse og fornyelse af luftdygtighedseftersynsbeviset" valgte man at lade det være op til ejeren at afgøre, hvorvidt luftdygtighedseftersynet og udstedelse af luftdygtighedseftersynsbeviset skulle udføres af en CAMO eller af den kompetente myndighed. Dette er gældende for luftfartøjer på 2 730 kg MTOM og derunder, som ikke anvendes til erhvervsmæssig lufttransport. Denne løsning fik bred opbakning fra alle repræsentanter for industrien. De fleste repræsentanter for de kompetente myndigheder fremførte derimod, at dette ville medføre en ikke-målbar byrde for dem, da de ikke var i stand til at vurdere, hvorvidt de personer, der er omfattet af lovgivningen, ville overdrage fornyelsen af luftdygtighedseftersynsbeviser til dem eller til CAMO'er. Det indebærer en risiko for, at de kompetente myndigheder enten ansætter for mange eller for få medarbejdere. Agenturet valgte alligevel denne løsning, da den giver mere fleksibilitet for ejeren og yderligere fremmer almenflyvning. Agenturet mener endvidere, at markedet hurtigt vil tilpasse sig, så de kompetente myndigheder bliver i stand til at fastlægge sit personalebehov.

50. Hvad angår spørgsmålet om vedvarende luftdygtighed for luftfartøjer registreret i en EU-medlemsstat, som opererer under kontrol af et tredjeland, hvor det forskriftsmæssige tilsyn ikke er blevet overdraget til dette tredjeland, var det agenturets opfattelse, at størsteparten af de berørte luftfartøjer er registreret i Frankrig. Ifølge oplysninger fra DGAC-France af 16. maj 2007 var der 66 store luftfartøjer, som var i drift under tilsyn af 19 operatører i 16 lande uden for EU.

Denne problemstilling behandles i ændringsforslagene til M.A.711(a)4, M.A.901(f), M.A.901(i) og artikel 7, stk. 3, litra a), i forordning (EF) nr. 2042/2003.

Køln, den 15. maj 2008

P. GOUDOU  
Administrerende direktør



## **TILLÆG: Reaktionen på CRD2007-08**

### **Generelle reaktioner:**

- (1) "European Sailplane Manufacturers" og en enkelt privatperson insisterede på muligheden for, at ejere frit skal kunne vælge mellem del-M og nationale krav, hvilket blev begrundet med, at det er nødvendigt at bibeholde de nationale krav for luftfartøjer, der henhører under bilag II, og at der er et stort antal af disse luftfartøjer.

Ud over de svar, der allerede er tilvejebragt i CRD2007-08, vil agenturet gerne gøre opmærksom på, at eksistensen af bilag II ikke berettiger til at anvende nationale regler for luftfartøjer, der ikke er omfattet af dette bilag.

Som fastsat i betragtning 5 i grundforordningen, bør der endvidere træffes *"forholdsmæssige foranstaltninger til i almindelighed at øge sikkerhedsniveauet inden for fritidsflyvning. Opmærksomheden bør navnlig rettes mod flyvemaskiner og helikoptere med en lav maksimalt tilladt startmasse og stadig større præstationsevne, som kan operere overalt i Fællesskabet, og som fremstilles på industriel vis. De kan derfor bedre reguleres på fællesskabsniveau, så det nødvendige ensartede sikkerheds- og miljøbeskyttelsesniveau tilvejebringes"*.

Det kan derfor ikke garanteres, at disse luftfartøjer under bilag II også fremover vil henhøre under bilag II.

- (2) Selv om den ikke er berørt af de nuværende EU-forordninger, har sammenslutningen "European Microlight Federation" (EMF) udtrykt uenighed med de begrundelser, agenturet anfører i CRD2007-08 for at understøtte de foreslåede ændringer af forordningerne. EMF er ikke blot utilfreds med den foreslåede del-M, men er også bekymret over det kommende resultat af regelfastsættelsesopgave MDM.032.

EMF har derfor udtrykt et stærkt ønske om, at luftfartøjer med en maksimal startmasse på under 450 kg forbliver under bilag II, som det er tilfældet på nuværende tidspunkt.

Agenturet gør opmærksom på, at det, som allerede anført ovenfor, ikke kan garanteres, at alle luftfartøjer, der er omfattet af bilag II, også vil være omfattet af bilaget i fremtiden.

Agenturet mener dog, at den ordning for del-M, som foreslås i denne udtalelse, kan vise sig at være attraktiv for sammenslutninger for mikrolette luftfartøjer. Desuden pågår arbejdet i forbindelse med MDM.031 fortsat, og alle sejl vil blive sat til for at tilpasse reglerne til de mindre komplicerede luftfartøjer, der anvendes til almenflyvning.

Agenturet vil fremsende et detaljeret svar på EMF's reaktion til EMF.

- (3) En privatperson bemærkede, at det var hans opfattelse, at høringsfasen i forbindelse med CRD'et svarer til fase 5 i den regelfastsættelsesproces, der vises på agenturets websted, og at høringen derfor burde forløbe over mindst tre måneder.

Agenturet bemærker, at fase 5 "Periode for bemærkninger og revisioner" svarer til perioden mellem afslutningen af den eksterne høring i forbindelse med NPA'en og udstedelsen af CRD'et.

Den reaktionsperiode, der er afsat i forbindelse med CRD'et, svarer til fase 6 "Vedtagelse og offentliggørelse". Agenturet kan ikke offentliggøre den endelige udtalelse/beslutning

før tidligst to måneder efter udstedelsen af CRD'et for at sikre, at der er tilstrækkelig tid til at reagere. Dette blev fastsat i stk. 6 (side 3) i CRD2007-08 og rækker videre, end hvad der er normalt i forbindelse med regelfastsættelsesprocedurer.

- (4) En privatperson ønskede at vide, hvor vedkommende kunne finde listen over del-M-godkendte organisationer.

Agenturet bemærker, at medlemsstaterne har det fulde ansvar for at godkende M.A. subpart F- og M.A. subpart G-organisationer med sæde i EU, og at medlemsstaterne derfor er ansvarlige for de tilsvarende lister over godkendte organisationer.

Hvis der er tale om organisationer i tredjelande, henhører ansvaret under EASA, og listen over godkendte organisationer vil blive offentliggjort på agenturets websted.

### **Reaktioner på forordning (EF) nr. 2042/2003 og gennemførelsesbestemmelser:**

- (1) CAA-UK og ENAC-Italy foreslog, at forordning (EF) nr. 2042/2003 blev tilpasset grundforordningen, herunder især bestemmelserne om anvendelighed, forordningens nummer og henvisningen til "kompleks motordrevet luftfartøj" frem for "stort luftfartøj".

Agenturet bemærker, at denne tilpasning vil blive gennemført som led i regelfastsættelsesopgave MDM.044, herunder de relevante høringsfaser. Nogle af disse ændringer har virkninger, som først skal evalueres, og de kan derfor ikke indføres som del af denne udtalelse.

Agenturet har dog alligevel erstattet henvisningen til forordning (EF) nr. 1592/2002 i formular 15a og formular 15b med en ny henvisning til forordning (EF) nr. 216/2008.

Alle andre henvisninger til forordning (EF) nr. 1592/2002 kan i mellemtiden håndteres ved at anvende artikel 69, stk. 1, i forordning (EF) nr. 216/2008, hvori det fastsættes, at henvisninger til den ophævede forordning (EF) nr. 1592/2002 betragtes som henvisninger til forordning (EF) nr. 216/2008 og skal læses i overensstemmelse med sammenligningstabellen i bilag VI til forordning (EF) nr. 216/2008.

- (2) FOCA-Switzerland anmodede EASA om at give sin fortolkning af, hvorvidt en varmluftsballon kan operere under erhvervsmæssig lufttransport, for at få klarlagt, hvilke bestemmelser i forordning (EF) nr. 2042/2003 der skal overholdes.

Agenturets holdning er, at det væsentligste spørgsmål ikke er, hvorvidt varmluftsballoner kan operere under "erhvervsmæssig lufttransport", men derimod, hvorvidt de er underlagt bestemmelserne i forordning (EF) nr. 2042/2003 vedrørende "erhvervsmæssig lufttransport".

I artikel 2, stk. 3, i forordning (EF) nr. 2042/2003 fastsættes det, at "*bestemmelserne i denne forordning om erhvervsmæssig lufttransport finder anvendelse på luftfartsselskaber med licens i henhold til fællesskabsretten*".

Det betyder, at den forordning, der finder anvendelse, er Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92 af 23. juli 1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber.

Hvad angår varmluftsballoner, udelukkes de i artikel 1, stk. 2, i forordning nr. 2407/92 fra forordningens anvendelsesområde, hvilket betyder, at bestemmelserne i forordning (EF) nr. 2042/2003 vedrørende "erhvervsmæssig lufttransport" ikke på nuværende tidspunkt finder anvendelse på dem.

Dette kan dog ændre sig i en nær fremtid, når gennemførelsesbestemmelserne vedrørende operationelle krav for luftfartøjer, der udfører erhvervsmæssige operationer udstedes. Dette kan gøre det nødvendigt at ændre forordning (EF) nr. 2042/2003.

- (3) AustroControl foreslog en tilpasning af definitionerne på "ELA1-luftfartøj" i CRD2007-08, NPA2008-03 og NPA2008-07. Derudover foreslog "European Sailplane Manufacturers", "British Balloon and Airship Club" og to privatpersoner visse ændringer af definitionen på "ELA1-luftfartøj".

Agenturet bemærker, at definitionen på "ELA1-luftfartøj" i artikel 2 i forordning (EF) nr. 2042/2003, som vil blive indført i denne udtalelse, er den samme som den, der foreslås i NPA2008-07 "ELA process, Standard Changes and Repairs and Certification Specifications for Light Sport Aeroplanes". I NPA2008-03 omfatter "ELA licence" ikke blot ELA1-luftfartøjer, men også visse ELA2-luftfartøjer.

Agenturet anbefaler, at disse bemærkninger indsendes igen i forbindelse med høringsfasen for NPA2007-08, som afsluttes den 18. juli 2008.

- (4) AustroControl, CAA-UK, DGAC-France, ENAC-Italy og "Deutscher Aero Club" foreslog visse redaktionelle og afklarende ændringer til undtagelse M.A.302(i) og M.A.901(k).

Derudover foreslog DGAC-France ændringer af undtagelse M.A.606(h) og M.A.801(d) for at sikre, at de dækker alle luftfartøjer, der ikke anvendes til erhvervsmæssig lufttransport, ud over store luftfartøjer, uanset hvilken form for organisation eller privatperson, der udfører vedligeholdelsen.

Agenturet har omformuleret de pågældende undtagelser i overensstemmelse med disse bemærkninger. For at gøre teksten mere præcis er alle de foreslåede undtagelser endvidere blevet flyttet fra del-M til forordning (EF) nr. 2042/2003 som følger:

- o M.A.904(f) er flyttet til artikel 3, stk. 4.
- o M.A.901(k) og M.A.903(c) er flyttet til artikel 3, stk. 5.
- o M.A.904(f) er flyttet til artikel 3, stk. 6.
- o M.A.802(c) er flyttet til artikel 4, stk. 4.
- o M.A.606(h) og M.A.801(d) er flyttet til artikel 5, stk. 1.

- (5) "Kongelig Dansk Aeroklub", "Europe Air Sports" og "Norges Luftsportsforbund" anmodede om, at overgangsperioden blev forlænget til den 28. september 2010.

Det er agenturets opfattelse, at en overgangsperiode frem til den 28. september 2009 giver tilstrækkelig tid til at sikre en hensigtsmæssig gennemførelse af de foreslåede ændringer.

- (6) AustroControl foreslog, at begrebet "erhvervsmæssige operationer", som indføres i M.A.201(i), defineres i forordning (EF) nr. 2042/2003, samt at begrænse den til at omfatte luftfartøjer over kategorien for svævefly og motordrevne svævefly.

Agenturet bemærker, at begrebet "erhvervsmæssige operationer" allerede er defineret i grundforordningen. Det dækker desuden også svævefly og motordrevne svævefly.

- (7) DGAC-France foreslog, som tidligere i NPA2007-08, at vedligeholdelsesprogrammet for luftfartøjer, der ikke anvendes til erhvervsmæssig lufttransport, ud over store

luftfartøjer, ikke skal godkendes, men blot skal kunne accepteres af den kompetente myndighed. Formålet med dette forslag er, at det er ejeren, der skal være ansvarlig for indholdet af vedligeholdelsesprogrammet for disse luftfartøjer, med undtagelse af luftdygtighedsbegrænsninger, og luftdygtighedsdirektiver og andre obligatoriske data, og at det ikke skal godkendes af den kompetente myndighed.

Det er agenturets holdning, at før vedligeholdelsesprogrammet kan betragtes som "godkendt" eller "acceptabelt", skal den kompetente myndighed først have fastslået, at indholdet opfylder de krav, der beskrives i M.A.302, navnlig M.A.302(d) og (h). Der skal endvidere altid foreligge en meddelelse om en sådan godkendelse/accept.

Eftersom agenturet ikke mener, at der er nogen forskel mellem betydningen af begreberne "godkendt" og "accepteret", er den foreslåede tekst ikke blevet ændret.

- (8) En privatperson bemærkede, at teksten til M.A.302(g) adskiller sig fra teksten i CRD2007-08 og CRD2007-01, og anmodede om en konsolideret tekst.

Agenturet gør opmærksom på, at M.A.302(g) i CRD2007-01 svarer til M.A.302(h) i CRD2007-08.

Agenturet accepterer bemærkningen og ændrer M.A.302(h) i denne udtalelse, så den svarer til det forslag, der fremsættes i CRD2007-01. Agenturet bemærker, at den periode, hvor der kan fremsættes bemærkninger til CRD2007-01, er udløbet, og at der ikke blev modtaget negative reaktioner på den foreslåede tekst.

Med denne ændring er det blevet unødvendigt at indføre forslaget fra CAA-UK om at erstatte formuleringen "indehaveren af godkendelsen af ændringer" med "indehaveren af godkendelsen af mindre ændringer".

- (9) "Deutscher Aero Club" og "Europe Air Sports" anmodede om en ændring af M.A.403(b) med henblik på at give piloten/ejeren mulighed for i forbindelse med de opgaver, der er anført i tillæg VIII, at afgøre, hvorvidt en fejl på et luftfartøj udgør en alvorlig risici for flyvesikkerheden, og dermed afgøre, hvilke udbedringer, der skal foretages, og hvornår, inden flyvningen kan fortsættes, samt hvilke fejludbedringer, der kan udsættes. Begrundelsen herfor er, at indtil ELA-luftfartøjsvedligeholdelsescertifikatet, som foreslås i NPA2008-03 er indført, vil der ikke være tilstrækkeligt certificeringspersonale til at udføre disse opgaver.

Agenturet mener ikke, at det kan garanteres, at piloten/ejeren besidder de fornødne kompetencer til at afgøre, hvorvidt en fejludbedring kan udsættes eller ej. Det betyder, at hvis fejlen kan udbedres ved hjælp af en af de opgaver, der beskrives i tillæg VIII, kan piloten/ejeren udføre disse opgaver, inden flyvningen, men han/hun kan ikke udsætte fejludbedringen.

Agenturet er endvidere ikke enig i den begrundelse, der gives i reaktionen, da der ikke er noget, der underbygger antagelsen om, at antallet af indehavere af ELA-certifikater vil overstige kapaciteten hos det nuværende certificeringspersonale, som er kvalificeret i henhold til nationale bestemmelser. Indtil ELA-luftfartøjsvedligeholdelsescertifikatet er indført, kan certificeringspersonalet for svævefly og varmluftsballoner løfte opgaven i overensstemmelse med medlemsstaternes krav, som de gør det i dag.

- (10) AustroControl og DGAC-France fremsatte bemærkninger til de særlige bestemmelser for ELA1-luftfartøjer, der anvendes til erhvervs-mæssig lufttransport, der er anført i M.A.502(d) og M.A.801(c) vedrørende komplicerede vedligeholdelsesopgaver. De var især bekymrede over den mulige ekstra arbejdsbyrde, den kompetente myndighed vil

blive pålagt som følge af kravet om, at der skal indgås en aftale mellem ejeren og den kompetente myndighed, samt om at myndigheden skal kontrollere, at det uafhængige certificeringspersonale har tilstrækkelige kvalifikationer og nyere erfaringer, er i besiddelse af relevante oplysninger om vedligeholdelse af komponenter, udstyr og materialer og har adgang til de rette faciliteter:

- o AustroControl foreslog i M.A.801(c) at man bibeholdt kravene til det uafhængige certificeringspersonale, for så vidt angår kvalifikationer, erfaring, vedligeholdelsesoplysninger, værktøj, udstyr, materiale og faciliteter, men ikke pålagde den kompetente myndighed at kontrollere, at kravene er opfyldt.
- o DGAC-France foreslog følgende:
  - De bestemmelser i M.A.502(d), der giver uafhængigt certificeringspersonale lov til at udføre komplicerede vedligeholdelsesopgaver og føre eftersyn med motorer og propeller, udelades.
  - M.A.801(c) udelades, og i M.A.801(b) indføres mulighed for, at uafhængigt certificeringspersonale kan udføre komplicerede vedligeholdelsesopgaver på ELA1-luftfartøjer uden særlige krav til kvalifikationer, erfaring, vedligeholdelsesoplysninger, værktøj, udstyr, materialer og faciliteter.

Agenturet mener ikke, at forslaget fra DGAC-France er sammenhængende, da det ikke giver mulighed for at udføre komplicerede vedligeholdelsesopgaver på komponenter, men tillader udførelse af komplicerede vedligeholdelsesopgaver på luftfartøjer uden særlige krav.

Agenturet er endvidere ikke enig i bemærkningen fra DGAC-France om, at disse godkendelser fra sag til sag ikke er baseret på detaljerede krav og kan føre til erstatningssager og urimelig behandling af brugerne, samtidig med, at DGAC-France foreslår, at fleksibilitetsbestemmelserne i artikel 14 i grundforordningen finder anvendelse i disse sager.

Agenturets forslag indeholder allerede krav, og enhver urimelig behandling bør blive afværget af den kompetente myndighed, der skal indføre passende procedurer, uanset om der er tale om en godkendelse af et enkelt tilfælde baseret på agenturets forslag eller om en dispensation, der gives i henhold til artikel 14.

Hvad angår forslaget fra AustroControl, mener agenturet, at det fuldstændig overflødiggør kompensationsforanstaltningen, hvis kravet om, at den kompetente myndighed skal udøve kontrol fjernes, da kravet om tilstrækkelige kvalifikationer, erfaring, vedligeholdelsesoplysninger, værktøj, udstyr, materialer og faciliteter allerede er gældende for alle former for vedligeholdelse af luftfartøjer eller komponenter af enhver art, der udføres af enhver person eller organisation.

Agenturet vil dog fremlægge AMC-materiale med henblik på at præcisere, at aftalen mellem ejeren og den kompetente myndighed kan omfatte udførelse af en række komplicerede opgaver over en længere periode, hvis denne aftale indeholder en beskrivelse af de oplysninger, værktøjer og faciliteter samt det udstyr og materiale, der skal anvendes, og den kompetente myndighed foretager vilkårlige kontroller for at sikre, at de overholder bestemmelserne.

- (11) AustroControl og CAA-UK fremsatte bemærkninger til de særlige bestemmelser for ELA1-luftfartøjer, der ikke anvendes til erhvervsmæssig lufttransport, der angives i M.A.901(g).

- o AustroControl foreslog, at der i M.A.901(g) blev indført mulighed for, at uafhængigt certificeringspersonale, i to på hinanden følgende år, ikke blot kan udstede henstillinger, men også kan udstede og forlænge gyldigheden af luftdygtighedseftersynsbeviset. Derudover foreslog AustroControl, at kravet om, at den kompetente myndighed skal vurdere og godkende certificeringspersonalet, slettes.
- o CAA-UK foreslog en ændring af M.A.901(g), så det fremgår, at denne bestemmelse ikke finder anvendelse på ELA1-luftfartøjer, der udfører erhvervsmæssige operationer. Som begrundelse herfor fremføres, at disse luftfartøjer skal være underlagt en kontrakt med en CAMO.

Agenturet mener ikke, at forslaget fra AustroControl sikrer kontrol med proceduren for luftdygtighedseftersyn og med personalets kvalifikationer. Endvidere er udstedelse af luftdygtighedseftersynsbeviser ikke en rettighed, der tilfalder personale med kvalifikationer i henhold til del-66.

Hvad angår forslaget fra CAA-UK, er agenturet enig, men mener, at der i stedet for en henvisning til "erhvervsmæssige operationer", skal henvises til luftfartøjer, der er omfattet af M.A.201(i), da det i forbindelse med visse former for "erhvervsmæssige operationer" muligvis ikke er nødvendigt at indgå kontrakt med en M.A. subpart G-organisation. M.A.901(g) er blevet ændret, så den afspejler dette.

- (12) "Europe Air Sports" fremhævede muligheden for en kombineret M.A. subpart F- og M.A. subpart G-godkendelse.

Agenturet gentager sin holdning hertil, som allerede er angivet i CRD2007-08.

- (13) En privatperson anmodede om, at en M.A. subpart F-organisation også kunne få tildelt samme rettigheder som en M.A. subpart G-organisation, uden af den grund at skulle overholde kravene i M.A. subpart G.

Agenturet mener ikke, at dette er en mulighed, da M.A. subpart F ikke indeholder krav til vedvarende luftdygtighed.

- (14) ENAC-Italy foreslog, at visse fleksibilitetsbestemmelser blev gjort gældende for M.A. Subpart F-organisationer, der vedligeholder luftfartøjer, der anvendes til erhvervsmæssige operationer ud over erhvervsmæssig lufttransport. Disse bestemmelser ville svare til aktuelle bestemmelser i del-145.

Agenturet har accepteret forslaget og foretaget følgende ændringer af teksten:

- o M.A.606(h) er tilføjet for at give luftfartøjschefen mulighed for at gennemføre repetitive luftdygtighedsdirektiver og for at give mulighed for at udstede en begrænset certificeringsautorisation til luftfartøjschefen i tilfælde, hvor luftfartøjet opereres fjernt fra understøttede lokaliteter.
- o M.A.615 er blevet ændret, så der gives mulighed for at udføre vedligeholdelse på et hvilket som helst sted, hvis dette skulle være nødvendigt på grund af fejl på luftfartøjet, eller hvis det er nødvendigt at udføre lejlighedsvis vedligeholdelse.

- (15) CAA-UK foreslog, at det i M.B.902(b) angives, at den kompetente myndighed har samme muligheder for at anvende yderligere erfaringer i stedet for kvalifikationer, som industrien har i medfør af M.A.707(a).

Agenturet har accepteret forslaget.

- (16) AustroControl foreslog, at henvisningen til MPD og MRB i det grundlæggende vedligeholdelsesprogram slettes fra M.A.709, med den begrundelse, at disse dokumenter ikke anvendes i forbindelse med mindre luftfartøjer.

Agenturet har ikke accepteret forslaget, da et grundlæggende vedligeholdelsesprogram også kan udarbejdes af en uafhængig CAMO, der ønsker godkendelse til større luftfartøjer, der ikke anvendes til erhvervsmæssig lufttransport. En MPD eller MRB kan i visse tilfælde finde anvendelse på disse luftfartøjer.

- (17) ENAC-Italy foreslog, at godkendelse af vedligeholdelsesprogrammer via indirekte godkendelsesprocedurer indføres som en rettighed i M.A.711(a).

Agenturet er ikke enig i forslaget, da et vedligeholdelsesprogram, der godkendes via en indirekte godkendelsesprocedure, stadig betragtes som værende godkendt af den kompetente myndighed.

- (18) Enkelte privatpersoner anmodede i deres bemærkninger om en præcisering af, hvad der menes med udtrykket "kontrolleret miljø" og dets konsekvenser. Der vil blive fremsendt individuelle besvarelser til forfatterne af disse bemærkninger.

Agenturet bemærker dog, at

- o M.A.901(b) indeholder en definition på "kontrolleret miljø".
- o Definitionen på "kontrolleret miljø" er den samme for alle typer luftfartøjer og alle former for operationer, også private operationer. M.A.901(e)1 giver imidlertid også mulighed for, at en CAMO kan udstede et luftdygtighedseftersynsbevis for visse luftfartøjer og operationer, selv om luftfartøjet ikke befinder sig i et "kontrolleret miljø".
- o For at der er tale om et "kontrolleret miljø", skal al vedligeholdelse udføres af M.A. subpart F- eller del-145-organisationer. Den eneste undtagelse er pilot-/ejervedligeholdelsesopgaver, som enten udføres af piloten/ejeren eller af uafhængigt certificeringspersonale.

- (19) CAA-UK foreslog, at den rettighed, der påtænkes indført, hvormed en CAMO kan forlænge gyldigheden af et luftdygtighedseftersynsbevis, der er udstedt af den kompetente myndighed, også skal være gældende i forbindelse med erhvervsmæssig lufttransport. Formålet hermed er at muliggøre forlængelse af gyldigheden af disse luftdygtighedseftersynsbeviser, der er udstedt af den kompetente myndighed, når luftfartøjer er indført i EU og fortsat befinder sig i et kontrolleret miljø.

M.A.901(f) og EASA-formular 15a er blevet ændret, så de afspejler dette.

- (20) Den franske sammenslutning for svævefly, "Fédération Française de Vol à Voile", anmodede om en ændring af M.A.901(g), så CAMO'er får ret til at udstede luftdygtighedseftersynsbeviser for ELA1-luftfartøjer på baggrund af en henstilling fra uafhængigt certificeringspersonale.

Agenturet støtter ikke dette forslag. Et luftdygtighedseftersynsbevis kan i dette tilfælde kun udstedes af den kompetente myndighed, da det er denne myndighed, der godkender det certificeringspersonale, der udsteder henstillingen.

- (21) En privatperson insisterede på behovet for kommende foranstaltninger for at sikre, at kvalificerede organer eller vurderingsorganer kan udføre luftdygtighedseftersyn og udstede luftdygtighedseftersynsbeviser for ELA-luftfartøjer.

Agenturet har tidligere i CRD2007-08 forklaret, at den nuværende definition på kvalificerede organer i grundforordningen ikke giver mulighed for dette. Endvidere omfatter grundforordningen ikke begrebet vurderingsorganer.

- (22) AustroControl og CAA-UK udtrykte deres uenighed i bestemmelsen om, at den kompetente myndighed skal udføre luftdygtighedseftersyn og udstede luftdygtighedseftersynsbeviser, hvis ejeren vælger dette, som beskrevet i M.A.901(h)2. Begge organer foreslår, at den kompetente myndighed skal have mulighed for at beslutte, hvorvidt den vil udføre et luftdygtighedseftersyn eller ej, og AustroControl foreslår endvidere, at enhver vægt- og brugsbegrænsning fjernes.

Agenturet mener, at det vil føre til urimelig behandling i flere forskellige lande, hvis denne beslutning overlades til den kompetente myndighed, og at det vil have indvirkning på konkurrencen.

- (23) AustroControl foreslår, at der tilføjes en ny paragraf i M.A.901, så den kompetente myndighed får mulighed for at udstede luftdygtighedseftersynsbeviser på grundlag af formular 52 for nye luftfartøjer, der fremstilles i EU, uden at der stilles krav om et forudgående luftdygtighedseftersyn.

Forslaget er accepteret, og der er tilføjet en M.A.901(k).

- (24) ENAC-Italy bemærkede, at M.A.903 og M.A.904 omhandler overførsel af luftfartøjsregistrering inden for EU og luftdygtighedseftersyn af luftfartøjer, der er indført i EU. De argumenterede, at dette peger på, at luftfartøjer fra Norge, Schweiz, Liechtenstein og Island skal administreres i overensstemmelse med M.A.904, eftersom disse lande ikke er med i EU. ENAC-Italy foreslår derfor, at "EU" ændres til "EASA-medlemsstater".

Agenturet gør opmærksom på, at grundforordningen anvender udtrykket "medlemsstater" i betydningen "EU-medlemsstater". Andre europæiske lande benævnes "tredjelande".

De fire ovennævnte lande er imidlertid dækket af tilsvarende internationale aftaler:

- o Norge, Liechtenstein og Island er med i EØS-aftalen (Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde)
- o Schweiz er dækket af aftalen mellem EU og Schweiz.

Disse aftaler indeholder de bestemmelser i EU's forordninger, som er gældende for hvert enkelt land, hvilket betyder, at disse fire lande i praksis anvender samme overførselsprocedurer som EU-medlemsstaterne.

Agenturet accepterer derfor ikke forslaget.

- (25) En privatperson anmodede om, at alle piloter/ejere fik ret til at udføre de samme opgaver, uanset luftfartøjskategori (svævefly, flyvemaskiner...). Begrundelsen, der blev fremført herfor, var, at den ene gruppe af piloter ikke er mere eller mindre erfarne end den anden.



Det er agenturets holdning, at piloten/ejeren har forskellige opgaver for hver enkelt luftfartøjskategori på grund af de forskellige systemer og den varierende kompleksitet. Differentieringen vedrører ikke pilotens erfaring.

- (26) DGAC-France bemærkede, at del-145-organisationer med kategori-A-rettigheder, ifølge deres fortolkning af den nuværende bestemmelse, i Frankrig i visse tilfælde har fået lov til at udføre enkle vedligeholdelsesarbejder af komponenter ved hjælp af vedligeholdelsesoplysninger om komponenter.

Man bemærkede desuden, at det i Frankrig er almindelig praksis, at uafhængigt certificeringspersonale udfører visse ukomplicerede vedligeholdelsesopgaver på stempelmotorer i overensstemmelse med oplysninger om vedligeholdelse af motorer. I begge tilfælde er frigivelsen knyttet til luftfartøjet.

Da den tekst til M.A.502(b) og (c), der foreslås i denne udtalelse, kræver, at al vedligeholdelse, der udføres i overensstemmelse med vedligeholdelsesoplysninger om komponenter, skal frigives af organisationer med kategori B/C-rettigheder, har DGAC-France erkendt, at disse praksisser ikke er holdbare og forudser, at de vil få en væsentlig indvirkning på vedligeholdelsesorganisationer, uafhængigt certificeringspersonale og ejere/operatører.

Man mener imidlertid ikke, at denne praksis vil få væsentlig indvirkning, hvis den anvendes i forbindelse med enkel vedligeholdelse af komponenter, der ikke gør brug af specialekspertise.

Samme opfattelse havde den italienske del-145-organisation, "Alitalia Servizi", som har kategori-A-rettigheder, og som i øjeblikket udfører visse opgaver i forbindelse med luftfartøjslinjevedligeholdelse og i overensstemmelse med vedligeholdelsesoplysninger for komponenter, som f.eks. udskiftning af armlæn, låger og lign.

Agenturet erkender, at det nuværende forslag kan medføre en uberettiget byrde i tilfælde af enkel komponentvedligeholdelse i forbindelse med luftfartøjsvedligeholdelse (vægtkontrol af brandslukkere, enkle reparationer af sæder og pantryer osv.). Agenturet har imidlertid ikke til hensigt at tillade nogen form for (eller midlertidig afmonteret) komponentvedligeholdelse, mens luftfartøjet er i luften, uden kategori-B/C-rettigheder (inspektion og reparation af motormoduler...).

Agenturet har som følge heraf og i overensstemmelse med forslaget fra DGAC-France ændret M.A.502(b) og (c), så den kompetente myndighed får mulighed for at godkende tilfælde, hvor denne form for komponentvedligeholdelse kan udføres uden kategori-B/C-rettigheder.

Agenturet vil endvidere tilføje AMC-materiale for at præcisere omfanget af de vedligeholdelsesopgaver, der kan godkendes, samt de kontrolprocedurer, der skal indføres. Et af hovedformålene med denne foranstaltning er at sikre, at personalet er tilstrækkeligt kvalificeret til at udføre opgaverne. I forbindelse med komplicerede komponenter er det ofte nødvendigt med særlige kvalifikationer, og det er ikke tilstrækkeligt blot at være i besiddelse af et B1- eller B2-certifikat.

- (27) Derudover har agenturet foretaget følgende redaktionelle og mindre ændringer:
- o I M.A.201(e) er første sætning ændret tilbage til den originale tekst (som foreslået af DGAC-France):

*"For at opfylde sit ansvar i henhold til punkt (a) kan ejeren af et luftfartøj udlicitere ...."*

Denne ændring har til formål at undgå enhver uklarhed om forordningens sigte.

Som angivet i M.A.201(a), er ejeren ansvarlig for at sikre den vedvarende luftfartsdygtighed af luftfartøjet, uden at det angives nærmere, om ejeren selv udfører opgaverne eller udliciterer dem under ejerens ansvar.

M.A.201(e) giver ejeren mulighed for at indgå en kontrakt med en CAMO og overdrage ansvaret for udførelsen af opgaver i forbindelse med vedvarende luftdygtighed til denne CAMO.

- M.A.201(e) har fået tilføjet følgende formulering: "hvis organisationen er i besiddelse af de fornødne godkendte procedurer". (Efter forslag fra CAA-UK)
- I M.A.302(d)2 er formuleringen "når de er godkendt af den kompetente myndighed" erstattet af formuleringen "når de er godkendt i overensstemmelse med M.A.302(b) eller M.A.302(c)". (Foreslået af CAA-NL)
- I M.A.302(i), som er overført til artikel 3, stk. 6, i forordning (EF) nr. 2042/2003, er kravet om, at det nationale vedligeholdelsesprogram skal suppleres med procedurer, der sikrer overensstemmelse med M.A.302(g) og (h), blevet slettet. (Foreslået af CAA-NL)

Agenturet bemærker, at bilag 1 til AMC M.A.302 og AMC M.B.301(b) ikke indeholder henvisninger til, at sådanne procedurer skal indgå i vedligeholdelsesprogrammet.

- M.A.502(d) er udeladt for at lette forståelsen. (Foreslået af AustroControl og CAA-UK)
- I M.A.711(a)3 er formuleringen "indgået kontrakt med" erstattet af "udliciteret". (Foreslået af CAA-UK)
- I M.A.711(b)1 er formuleringen "og efterfølgende forlænge den i henhold til betingelserne i M.A.901(c)2 eller M.A.901(e)2" blevet tilføjet. (Foreslået af ENAC-Italy)
- I M.A.714(b) er formuleringen "eller, hvis det er relevant, forlænget" blevet tilføjet. (Foreslået af ENAC-Italy)
- I del-M, tillæg I, stk. 5.1, er der indføjet et nyt punkt 8, hvori det anføres, at CAMO'en er forpligtet til at fremsende en kopi af alle luftdygtighedseftersynsbeviser inden for 10 dage efter, de er udstedt eller forlænget, til den kompetente myndighed i registreringsmedlemsstaten. (Foreslået af ENAC-Italy)
- I del-M, tillæg VI, betingelse 6, er formuleringen "indgår kontrakt med" erstattet af "udliciterer". (Foreslået af CAA-UK)

(28) Følgende forslag er ikke blevet indarbejdet i nærværende udtalelse, da agenturet mener, at teksten allerede er tilstrækkelig tydelig:

- AustroControl foreslår at lade svævefly og motordrevne svævefly indgå i M.A.901(e).  
Agenturet bemærker, at M.A.901(e) allerede henviser til "luftfartøj med en maksimal startmasse på 2 730 kg eller derunder". Begrebet "luftfartøj" omfatter svævefly og motordrevne svævefly.
- CAA-UK foreslog, at betingelse 7 fjernes fra tillæg VI til del-M, med den begrundelse, at inddragelse af luftfartscertifikatet ikke har nogen betydning for aktiviteter, der finder sted i organisationen i henhold til del-M, subpart G.

Agenturet bemærker, at betingelse 7 allerede fastsætter:

*"...medmindre andet udtrykkeligt er angivet af den kompetente myndighed".*

Det betyder, at den kompetente myndighed allerede på nuværende tidspunkt har mulighed for at fastholde godkendelsen fra en CAMO.

- o CAA-UK foreslog at ændre tillæg VI til del-M, så der kom til at stå:

*"I henhold til Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003, som ændret, og i henhold til de betingelser, der fastsættes i det nedenstående, certificerer medlemsstaterne".*

Agenturet bemærker, at den nuværende tekst er korrekt, idet den henviser til "... Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003, som aktuelt er i kraft..." Det betyder den forordning, som er i kraft på det tidspunkt, hvor den kompetente myndighed udsteder godkendelsen.

- (29) Følgende forslag er ikke blevet indarbejdet i nærværende udtalelse, enten fordi de ligger uden for opgavens område, eller fordi emnet kunne medføre væsentlige bemærkninger og drøftelser. Disse forslag skal derfor drøftes formelt og underlægges en høring samt behandles inden for rammerne af en særskilt regelfastsættelsesopgave. Agenturet vil indarbejde disse forslag i "Fortegnelsen over lovgivningsaktiviteter".

- o CAA-UK foreslog, at der formuleres en definition på "vedligeholdelsesprogram" og "vedligeholdelsesplan".
- o CAA-UK foreslog, at der indføres krav om et formelt kvalitetssystem for store M.A. subpart F-organisationer, med den begrundelse, at det allerede er et krav i forbindelse med store M.A. subpart G-organisationer, som administrerer luftfartøjer, der ikke udfører erhvervsmæssig lufttransport.
- o ENAC-Italy foreslog, at de personer i M.A. subpart F- og M.A. subpart G-organisationer, der er ansvarlige for kvalitetssystemet eller organisationseftersynet, hvis det er relevant, bør godkendes af den kompetente myndighed ved hjælp af en EASA-formular 4.

Agenturet bemærker, at dette på nuværende tidspunkt ikke engang er et krav i forbindelse med del-145-organisationer.

- o CAA-UK anførte, at diskriminatoren for relevant erfaring, som beskrives i M.A.707(a) og M.B.902(b), bør afhænge af luftfartøjets maksimale startmasse og ikke dets anvendelse. De foreslog derfor, at sætte grænsen ved 2 730 kg MTOM, uanset om luftfartøjet anvendes til erhvervsmæssig lufttransport eller ej. Begrundelsen for dette forslag er, at det i forbindelse med mindre luftfartøjer, uanset brug, er meget vanskeligt at finde formaliserede uddannelseskurser.

Selv om dette forslag ikke er blevet indarbejdet i udtalelsen, foreslog ENAC-Italy, at AMC M.A.606(c), AMC M.A.706, stk. 4.7, AMC M.A.707(a)(1) og AMC M.A.707(a)(2) ændres, så det præciseres, hvordan og hvor formaliserede uddannelseskurser kan gennemføres, og hvornår disse kurser kan erstattes af vurderinger foretaget af den kompetente myndighed, når der er tale om varmluftsballoner og luftfartøjer på under 2 730 kg MTOM, der anvendes til erhvervsmæssig lufttransport.

ENAC's forslag vil blive analyseret, og AMC-materialet vil, hvis det er påkrævet, blive ændret, inden afgørelsen offentliggøres.

- o CAA-UK og ENAC-Italy foreslog, at indføre mulighed for en forlængelse af gyldigheden af luftdygtighedseftersynsbeviset, uden at ændre fremgangsmåden for luftdygtighedseftersynet. Dette forslag havde til formål at give ejeren bedre mulighed

for at anbringe luftdygtighedseftersynsbeviset i luftfartøjet, når det befinder sig på landjorden.

CAA-UK foreslog en periode på 30 dage, mens ENAC foreslog en periode på fem dage.

### **Reaktioner på AMC-materiale: E**

Følgende forslag til ændringer af eller tilføjelser til AMC-materialet vil blive revideret af agenturet, og teksten vil blive ændret, hvis det er nødvendigt, inden den endelige beslutning (AMC/GM) offentliggøres. Beslutningen vil blive offentliggjort, så snart Kommissionen har godkendt nærværende udtalelse:

- (1) CAA-NL foreslog at fjerne vægtbegrænsningen fra AMC M.A.401(c)4.

Agenturet har accepteret dette forslag.

- (2) CAA-UK, "Broadland Balloon Flights", "British Balloon and Airship Club", "GEFA-FLUG" samt en række privatpersoner har anført, at det af AMC M.A.605(a) fremgår, at der skal stilles en hangar til rådighed for inspektion af varmluftsballoner og luftfartøjer.

Der vil blive foretaget følgende ændringer af teksten til den endelige afgørelse (AMC/GM):

*"For varmluftsballoner og luftfartøjer er det muligvis ikke nødvendigt med en hangar, hvis vedligeholdelsen af ballonhylsteret og udstyret i kurven bedre kan udføres udendørs, forudsat at den nødvendige vedligeholdelse kan udføres i overensstemmelse med M.A.402. Ved komplicerede reparationer eller kompliceret komponentvedligeholdelse, der kræver en EASA-formular 1, skal der stilles godkendte værksteder til rådighed. De faciliteter og miljøforhold, der er nødvendige for inspektion og vedligeholdelse, bør defineres i vedligeholdelsesorganisationens håndbog".*

- (3) ENAC-Italy foreslog, at AMC M.A.606(c), AMC M.A.706, stk. 4.7, AMC M.A.707(a)(1) og AMC M.A.707(a)(2) ændres for at præcisere, hvordan og hvor formaliserede uddannelseskurser kan gennemføres, og hvornår disse kurser kan erstattes af vurderinger foretaget af den kompetente myndighed, når der er tale om varmluftsballoner og luftfartøjer på under 2 730 kg MTOM, der anvendes til erhvervsmæssig lufttransport.

Agenturet har accepteret dette forslag.

- (4) AustroControl foreslog at erstatte henvisningen til "del-66, niveau 1 Generel introduktion" med "del-66, tillæg III, niveau 1 Generel introduktion". Dette gælder AMC M.A.706, AMC M.A.707(a)1, AMC M.A.707(a)2, AMC M.B.902(b)1 og AMC M.B.902(b)2.

Agenturet har accepteret dette forslag.

- (5) CAA-UK og "British Balloon and Airship Club" foreslog, at der tilføjes AMC-materiale, som præcisere, hvad der menes med "assisteres af personale, der er kvalificeret på området" i M.A.710(b), samt klart angiver, hvorvidt underskriveren af luftdygtighedseftersynsbeviset skal være til stede under inspektionen af luftfartøjet.

Agenturet bemærker, at luftdygtighedseftersynet inkluderer en gennemgang af dokumenter og en fysisk inspektion. I henhold til M.A.710(c)5 skal det under den fysiske

inspektion sikres, at der ikke kan konstateres uoverensstemmelser mellem luftfartøjet og de kontrollerede dokumenter.

Agenturet mener, at dette kun kan sikres, hvis luftdygtighedseftersynspersonalet er til stede under den fysiske inspektion. Luftdygtighedseftersynspersonalet kan under inspektionen bistås af del-66-personale i forbindelse med åbning af paneler, udførelse af test osv.

AMC M.A.710(b) vil blive ændret, så den afspejler dette.

- (6) DGAC-France foreslog tilføjelse af AMC-materiale for at få afklaret følgende spørgsmål:
  - o Hvor længe kan en luftfartøjstype holdes inden for det godkendte arbejdsomfang, hvis CAMO'en ikke har indgået kontrakt med nogen kunder for denne type luftfartøj?
  - o Må en CAMO udføre luftdygtighedseftersyn af en bestemt luftfartøjstype uden at have indgået kontrakt med kunder for denne luftfartøjstype?
- (7) ENAC-Italy foreslog, at der, for så vidt angår de personer, der er autoriseret til at forlænge gyldigheden af et luftdygtighedseftersynsbevis i medfør af den nye rettighed, der anføres i M.A.711(a)4, indføres AMC-materiale, der præciserer, hvordan disse personer formelt accepteres af den kompetente myndighed, samt hvordan autorisationen udstedes af organisationen.
- (8) ENAC-Italy foreslog, at der i AMC M.A.901(c) 2, (e)2 og (f) anføres yderligere oplysninger om, hvordan CAMO'en kan kontrollere, at et luftdygtighedseftersynsbevis ikke er blevet forlænget, hvis organisationen er bekendt med eller har grund til at antage, at luftfartøjet ikke er luftdygtigt. Derudover foreslog ENAC-Italy, at der indføres et eksempel på en "rapport om overholdelse".
- (9) ENAC-Italy foreslog, at AMC M.A.903(a) og AMC M.B.105(a) ændres for at sikre, at den gensidige udveksling af oplysninger, når en luftfartøjsregistrering overføres inden for EU, omfatter en meddelelse om, at luftdygtighedseftersynsbeviset er udstedt i overensstemmelse med de nationale bestemmelser.
- (10) AustroControl foreslog, at motordrevne svævefly inkluderes i AMC M.B.301(b), punkt 3.
- (11) ENAC-Italy foreslog, at der i AMC M.B.703 anføres yderligere oplysninger om korrekt udfyldelse af EASA-formular 14.
- (12) AustroControl foreslog, at der tages højde for NPA2007-07, som i øjeblikket er under revision, når der fastsættes grupperettigheder i AMC M.B.703.
- (13) CAA-NL foreslog, at formuleringen "*procedurer for optrapning af fastsatte kontrolperioder*" i stk. 1.1.7 i tillæg I til AMC M.A.302 og AMC M.B.301(b) erstattes af "*detaljerede oplysninger om eller henvisning til optrappingsprogrammer*".
- (14) CAA-UK foreslog tilføjelse af AMC-materiale for at præcisere, hvad der i tillæg VII under "Komplicerede vedligeholdelsesopgaver" menes med følgende termer:
  - o "Godkendt eller autoriseret svejser" i stk. 3, litra c).
  - o "Særligt værktøj" i stk. 5, litra a).

- (15) "Deutscher Aero Club" og to privatpersoner foreslog ændringer til listen over opgaver i AMC'en til tillæg VIII "Begrænset pilot-/ejervedligeholdelse".
- (16) CAA-UK foreslog, at der i kvalitetssystemerne under del-145 og del-21 indarbejdes et krav, der svarer til det krav, der foreslås i stk. e) i tillæg VIII til AMC M.A.616, hvori det fastsættes, at organisationen skal underrette den kompetente myndighed om ethvert niveau 1-resultat, der fremkommer under organisationseftersynet.
- (17) CAA-UK foreslog at slette ændringen af AMC 145.A.50(a), stk. 2.8, litra d), som indfører en forenklet procedure til udstedelse af en formular 1 for komponenter, der vedligeholdelse i USA og Canada af organisationer, som ikke er godkendt i henhold til del-145. Begrundelsen for dette forslag er, at dette undergraver de eksisterende bilaterale aftaler.
- CAA-UK støtter imidlertid den tilsvarende ændring af AMC M.A.613(a), stk. 2.8.
- 18) På baggrund af bemærkningerne fra AustroControl og DGAC-France vedrørende bestemmelserne i M.A.502(d) og M.A.801(c) om komplicerede vedligeholdelsesopgaver på ELA1-luftfartøjer agter agenturet desuden at fremlægge AMC-materiale, hvori det præciseres, at aftalen mellem ejeren og den kompetente myndighed kan omfatte udførelse af en række komplicerede opgaver over en længere periode, forudsat en sådan aftale indeholder en beskrivelse af de oplysninger, værktøjer og faciliteter samt det udstyr og materiale, der skal anvendes, og forudsat den kompetente myndighed udfører vilkårlige kontroller for at sikre overholdelse.
- (19) På baggrund af de bemærkninger, der blev fremsat af DGAC-France og Alitalia Servizi vedrørende udførelse af komponentvedligeholdelse, mens luftfartøjet er i luften (M.A.502(b) og (c)), vil agenturet endvidere tilføje AMC-materiale, hvori der gøres rede for det omfang af vedligeholdelsesarbejde, der kan godkendes, samt hvilke kontrolprocedurer, der skal være indført.