



**YTTRANDE nr 2/2008**

**FRÅN EUROPEISKA BYRÅN FÖR LUFTFARTSSÄKERHET**

**av den 15 maj 2008**

**om kommissionens förordning om ändring av kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och utrustningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer**

**OCH**

**om kommissionens förordning om ändring av kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter**

***Reviderade krav enligt Del-M för luftfartyg som inte används i kommersiella lufttransporter och underhåll genom piloten/ägaren***

## I. Allmänt

1. Syftet med detta yttrande är att föreslå att kommissionen ändrar kommissionens förordningar (EG) nr 1702/2003 <sup>(1)</sup> (Del 21) och nr 2042/2003 <sup>(2)</sup>. Skälen till denna regleringsåtgärd beskrivs nedan.
2. Yttrandet har antagits i enlighet med det förfarande som angetts av Europeiska byrån för luftfartssäkerhets (byråns) styrelse <sup>(3)</sup> i enlighet med bestämmelserna i artikel 19 i förordning (EG) nr 216/2008 (grundförordningen).

## II. Samråd

3. För att utvärdera konsekvenserna av Bilaga I till förordning (EG) nr 2042/2003 (Del-M), i enlighet med artikel 7.6 i förordning (EG) nr 2042/2003, anordnade byrån två möten 2004 med företrädare för den kommersiella och icke-kommersiella flygindustrin, vid vilka det konstaterades att konsekvenserna av Del-M för kommersiella lufttransporter var minimala och att konsekvensbedömningen måste inriktas på andra verksamheter.
4. I avsikt att genomföra konsekvensbedömningen ovan undertecknade byrån ett avtal med konsulenten Air EuroSafe den 21 september 2004. Resultatet var konsekvensutredningsrapporten 2004/S 122-102598 som utfärdades av Air EuroSafe den 21 februari 2005 och offentliggjordes som Tillägg II till nedan beskrivna NPA07/2005.
5. Denna rapport användes av byrån för att föreslå en ändring av Del-M för luftfartyg som inte används i kommersiella lufttransporter (regleringsuppgift M.007). Detta förslag offentliggjordes som ett meddelande om föreslagen ändring – Notice of Proposed Amendment (NPA) 07/2005, som utfärdades den 23 juni 2005 och var tillgängligt för offentligt samråd under en period som förlängdes till 5 månader på begäran av en majoritet av intressenterna. Vid samrådsperiodens slut den 24 november 2005 hade byrån mottagit 441 synpunkter från nationella myndigheter, yrkesorganisationer och privatpersoner.
6. De mottagna synpunkterna, liksom slutsatserna från en konferens som anordnades för att förklara och diskutera förslaget, ledde till att byrån bedömde att de avsedda ändringarna inte har någon möjlighet att bli antagna om inte byrån parallellt påbörjar en annan regleringsuppgift (M.017) för att utarbeta det tillhörande förklarande materialet (allmänna råd om uppfyllande av krav samt anvisningar – AMC och GM), föreslå ytterligare ändringar till bestämmelsen och lägga fram båda förslagen samtidigt för att ge en detaljerad översikt över de avsedda ändringarna. Detta diskuterades ingående i slutet av 2005 med företrädare för den

---

<sup>(1)</sup> Kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003 av den 24 september 2003 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och utrustningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer (*EUT L 243, 27.9.2003, s. 6*). Förordningen senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 287/2008 av den 28 mars 2008 (*EUT L 87, 4.4.2007, s. 3*).

<sup>(2)</sup> Kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 av den 20 november 2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter (*EUT L 315, 28.11.2003, s. 1*). Förordningen senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 376/2007 av den 30 mars 2007 (*EUT L 94, 4.4.2007, s. 18*).

<sup>(3)</sup> Styrelsens beslut rörande det förfarande som skall användas då byrån avger ett yttrande samt utfärdar certifieringsspecifikationer och anvisningar. EASA MB 8-2007, 11.06.2007 (förfarande för upprättande av bestämmelser).

allmänna luftfartssektorn, som avtalade att stödja detta förfarande. Regleringsåtgärden utökades därför till att:

- utvärdera och besvara de 441 synpunkter som mottagits som svar på NPA07/2005, utarbeta den motsvarande förteckningen med synpunkter och svar (Comment Response Document, CRD),
- diskutera och föreslå ytterligare ändringar av Del-M,
- framställa tillhörande allmänna råd om uppfyllande av krav samt anvisningar.

Dessutom överfördes de mycket specifika frågorna gällande "underhåll genom piloten-ägaren" till en särskild uppgift (M.005).

7. Arbetet utfördes av två regleringsgrupper (M.005 och M.017) bestående av företrädare för byrån, de nationella luftfartsmyndigheterna, tillverknings- och underhållsindustrin, liksom ägare/operatörer. Baserat på deras insatser utfärdade byrån följande dokument för offentligt samråd:
  - CRD07/2005 den 26 april 2007 (som svar på synpunkterna på NPA07/2005).
  - NPA2007-08 den 28 juni 2007 (med förslag på ytterligare ändringar av Del-M liksom de motsvarande allmänna råden om uppfyllande av krav samt anvisningarna).
8. För att stödja och förklara innehållet i dessa dokument anordnade byrån en konferens i Köln den 4 juli 2007, sex konferenser i Schweiz, Förenade kungariket, Frankrike, Danmark, Tyskland och Tjeckien mellan den 28 augusti 2007 och 13 september 2007 samt en konferens i Österrike den 13 november 2007.
9. För att förenkla kommissionens godkännandeförfarande och underlätta alla inblandade parter förståelse beslutade byrån att dess slutliga yttrande skall täcka de tre uppgifterna (M.007, M.005 samt M.017) och förband sig att utarbeta en gemensam förteckning med synpunkter och svar, liksom en ändrad sammanslagen text för Del-M.
10. Byrån mottog 10 reaktioner på CRD07/2005 och 661 synpunkter på NPA2007-08, med följande huvudsakliga budskap:
  - Tvivel uttrycktes över behovet att ersätta befintliga nationella system med europeiska förordningar.
  - En särskild separat förordning, den "lätta" Del M, bör utfärdas för att hantera fortsatt luftvärdighet för allmänflyget.
  - Resultaten av regleringsuppgift MDM.032 om bättre reglering av allmänflyget bör integreras.
  - Godkännanden enligt M.A, kapitel F, och M.A, kapitel G, (organisation som svarar för fortsatt luftvärdighet) bör kombineras.
  - FAA AC43-13 bör godtas för reparationer och modifieringar.
  - Förenta Staternas (FAA 8130-3) och Kanadas (TCCA 24-0078) godkännandedokument för underhållna komponenter bör godtas direkt (utan dubbelt godkännande).
  - Omfattningen av pilotens-ägarens underhåll bör utökas och självbedömning elimineras.
  - Tyngande krav på tillsyn (kvalitetssystem/organisatoriska granskningar) bör mildras.
  - Ursprungligt godkännande av en organisation som svarar för fortsatt luftvärdighet bör tillåtas ifall ett godkänt underhållsprogram saknas.

- Villkoren för komponentunderhåll och komplicerade uppgifter bör tydliggöras.
  - Överföring av driftsodugliga komponenter till ägaren bör tillåtas.
  - Ett nytt, enklare certifikat bör skapas för personal som arbetar med luftfartygsunderhåll.
  - Mildrade krav bör ställas på personal som granskar luftvärdigheten och förfarandet bör förenklas för luftvärdighetsgranskningar och utfärdandet av granskningsbevis avseende luftvärdighet.
  - Mer tid bör ges åt genomförandet av de avsedda ändringarna.
11. För att granska dessa synpunkter inrättade byrån två granskningsgrupper (M.005 och M.017), var och en bestående av medlemmarna från respektive arbetsgrupp plus en person från standardisering och godkännanden (byrån) samt en person från industrin som hade uttryckt en avvikande åsikt till NPA2007-08. Till följd av denna granskning utfärdade byrån den 6 mars 2008 CRD2007-08, innehållande svaren på samtliga synpunkter, den föreslagna texten till bestämmelsen och till de allmänna råden om uppfyllande av krav samt anvisningarna, förklarande material som visar hur de viktigaste av ovanstående frågor hade hanterats, samt en vägledning för innehavare av privata luftfartyg på högst 2730 kg maximal startmassa (inräknat ballonger i alla storlekar) som sammanfattar de mest förenklade förfaranden som medges av de avsedda bestämmelserna.
12. Som resultat av det externa samrådet för CRD2007-08, som avslutades den 6 maj 2008, mottog byrån reaktioner från:
- 6 behöriga myndigheter: AustroControl-Österrike, CAA-Nederländerna, CAA-Förenade kungariket, DGAC-Frankrike, ENAC-Italien, FOCA-Schweiz.
  - 12 organisationer och sammanslutningar: 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 (FFVV), Norges Luftsportforbund, European Microlight Federation.
  - 27 enskilda personer.

Dessa reaktioner analyseras utförligt i Bilagan. Ingen av dessa inverkar egentligen i sak på byråns slutsatser i förteckningen med synpunkter och svar. Dock innehöll flera av dem intressanta förslag på förbättringar av den text som byrån har infört i detta yttrande. Vissa andra reaktioner kan inte beaktas i samband med denna regleringsåtgärd då de skulle kräva ett riktigt, öppet samråd. De kommer därför att beaktas vid en framtida reglering.

### III. Innehåll i byråns yttrande

13. Detta yttrande tar största möjliga hänsyn till de synpunkter som framförts av de många intressenter som deltog i samrådet och reagerade på förteckningen med synpunkter och svar. I yttrandet föreslås ett europeiskt synsätt på den fortsatta luftvärdigheten för luftfartyg som inte används i kommersiella lufttransporter som bygger på befintliga nationella system när dessa erbjuder likartade metoder för att upprätta en tillräcklig säkerhetsnivå, för att göra det möjligt för vissa av dem att fortsätta med minimala avbrott. Detta gör också att de system som har visat sig vara effektiva blir tillgängliga för alla europeiska medborgare.

14. Behovet att parallellt upprätta kraven och sätten att uppfylla dem, liksom att på lämpligt sätt involvera och samråda med alla intressenter, förklarar varför dessa regleringsuppgifter som borde ha avslutats 2005 kunde avslutas först nu, några få månader innan slutförandet av den temporära rapporten om ikraftträdandet av bestämmelserna i Del M gällande den fortsatta luftvärdigheten för luftfartyg som inte används i kommersiella lufttransporter. Detta ledde naturligtvis till rättmätig oro bland berörda intressenter. Detta yttrande tar därför full hänsyn till denna oro och föreslår övergångsåtgärder för att beakta den.
15. Med hänsyn tagen till EASA:s normhierarki tar detta yttrande bara upp de ändringar som byrån föreslår till kommissionens tillämpliga förordningar (Del M, Del 145 och Del 21). De tillhörande allmänna råden om uppfyllande av krav samt anvisningarna, redovisade i förteckningen med synpunkter och svar, kan och kommer byrån endast att utfärda efter att kommissionen antagit ovan nämnda förordningar. Det måste dock framhållas att de i detta yttrande presenterade åtgärderna måste läsas i samband med de nämnda allmänna råden om uppfyllande av krav samt anvisningarna som del av ett överenskommet paket.

#### **a) Behov av gemensamma bestämmelser**

16. Även om många personer och organisationer ifrågasatte behovet av förändring och gav sitt stöd för en fortsatt användning av samtliga aktuella nationella system, har Europaparlamentet och rådet redan beslutat att den fortsatta luftvärdigheten för samtliga luftfartyg som registrerats i medlemsstaterna skall uppfylla gemensamma bestämmelser så att medborgarna drar fördel av två av EASA-systemets viktigaste mål:

##### a) Säkerhet

Ett av de främsta målen är att samordna säkerhetsnivån. Även om det inte finns något hos de aktuella nationella systemen som väcker oro för säkerheten innebär det inte att säkerheten inte kan förbättras. Faktum är att säkerhetsnivån för de nationella systemen varierar mellan olika länder och att den totala säkerhetsnivån i Europa bör förbättras av att det inrättas en gemensam uppsättning bestämmelser med lämpliga normer.

##### b) Den gemensamma marknaden

Ett annat mål gemenskapen hade när EASA-systemet inrättades var att främja den inre marknadens funktion. Den fria rörligheten för varor, tjänster och personer kräver att gemensamma bestämmelser antas som säkerställer att begagnade luftfartyg kan säljas överallt på den gemensamma marknaden, att organisationer som svarar för underhåll och fortsatt luftvärdighet kan erbjuda sina tjänster inom samtliga medlemsstater, och att EU:s medborgare fritt kan flyga sina luftfartyg inom valfri medlemsstat.

17. Detta gör att det inte är möjligt att tänka sig att Del-M för allmänflyg skulle tas bort. Att göra ingenting är heller inget alternativ då detta skulle innebära att Del-M tillämpas i sitt nuvarande skick från och med 28 september 2008. Det enda sättet att gå vidare inom de nuvarande rättsliga ramarna är därför att ändra Del M så att den bättre tillgodoser behoven hos de olika luftfartygskategorierna och -storlekarna liksom de olika typerna av trafik. För att göra detta har byrån särskilt tagit upp de huvudfrågor som identifierades under samrådet.

#### **b) Utformningen av kraven på fortsatt luftvärdighet för allmänflyg**

18. Ett antal personer och organisationer ansåg att de nuvarande kraven är alltför komplicerade och svårlästa, och efterlyste därför en separat Del-M särskilt avsedd för allmänflyg (den så kallade "lätta Del-M"). Byrån är införstådd i att juridiska texter inte alltid är lätta att använda

för de reglerade personerna, även om mycket har gjorts för att ge dem ett enkelt språk och ordna dem så att användningen underlättas. Detta beror på att de juridiska texterna inte tas fram för direkt användning som handböcker i den dagliga verksamheten. Deras främsta syfte är att skapa rättssäkerhet när saker går fel. Dessutom ger dessa texter rättigheter åt de reglerade personer som har rätt att tillämpa dem i sitt eget bästa intresse. Många krav i Del-M är faktiskt allmänna och kan anpassas av varje sökande efter organisationens och trafikens storlek och typ.

19. Också i detta sammanhang måste hänsyn tas till att Del M är avsedd för många olika varianter av luftfartyg inblandade i olika typer av trafik:

- Stora luftfartyg (såsom redan angivits i förordning (EG) nr 2042/2003).
- Luftfartyg som inte är stora luftfartyg över 2730 kg maximal startmassa.
- Luftfartyg lika med eller under 2730 kg maximal startmassa samt ballonger.
- ELA1 luftfartyg (enligt definition i detta yttrande i avvaktan på NPA2008-07 gällande "ELA-förfarande", "Standardändringar och reparationer" och "Certifieringsspecifikationer för lätta sportflygplan").
- CS-VLA, CS-22 och LSA luftfartyg (LSA enligt definition i detta yttrande i avvaktan på NPA2008-07).

Om logiken med en separat Del-M särskilt för allmänflyg skulle följas, skulle inte bara en utan flera "lätta Del-M" behöva skapas för att hantera varje enskild luftfartygskategori och eventuellt varje enskild organisationstyp. Med tanke på rättspraxis vid Europeiska gemenskapernas domstol skulle detta skapa en hel del förvirring, då varje text skulle behöva tillämpas oberoende av de andra med resultatet att identiska texter kan leda till olika krav.

20. Till följd av detta måste de juridiska kraven användas tillsammans med lämpligt tolkningsmaterial som utarbetas av tillsynsmyndigheterna och de reglerade personerna själva. I det senare fallet kan sådant tolkningsmaterial utfärdas av yrkesföreningar och -förbund i deras medlemmars intresse.

21. Oavsett kommentarerna ovan är byrån införstådd i behovet att stödja allmänflygets intresser i deras förståelse och genomförande av de krav som de måste uppfylla. Byrån kommer därför att göra allt som krävs för att utfärda vägledningar till användare som liknar den vägledning byrån bifogade i sin förteckning med synpunkter och svar till ägare av ballonger och privata luftfartyg på högst 2730 kg maximal startmassa. Byrån kommer också att förklara bestämmelsens innehåll och avsikt för behöriga myndigheter, reglerade personer och organisationer, med hjälp av anmärkningar, brev, konferenser, osv.

### **c) Integrera resultat av regleringsuppgift MDM.032 om bättre reglering av allmänflyg**

22. Ett antal personer och organisationer föreslog att hänsyn tas till de förenklade förfarandena för lätta luftfartyg som avses i regleringsuppgift MDM.032. Visserligen handlar denna uppgift främst om de krav som gäller lufttrafik, pilotcertifiering och den första luftvärdigheten, men överensstämmelse behöver ändå säkras mellan kraven på fortsatt luftvärdighet och kraven för certifiering av ändringar och reparationer, liksom kraven för certifiering av utbytesdelar och anordningar. Arbetet i samband med denna uppgift har fortskridit tillräckligt för att göra det möjligt att offentliggöra NPA2008-07, som skapar ett nytt förfarande kallat "Europeiska lätta luftfartyg" med två underkategorier (ELA1 och ELA2), och föreslå en ny

certifieringsspecifikation (CS) för lätta sportflygplan (LSA). För att förekomma denna utveckling innehåller detta yttrande fler lättnader specifikt för dessa luftfartyg:

- a) Möjlighet att installera komponenter som saknar godkännandeförklaring, om detta tillåts enligt Del-21 (se M.A.501 a). Detta förekommer innehavarens möjlighet att tillverka vissa delar utan godkännandeförklaring såsom föreslagits i MDM.032.
- b) Möjlighet för oberoende certifierande personal att utföra komponentunderhåll och komplicerade underhållsuppgifter på ELA1 luftfartyg (se M.A.502 d och M.A.801 c).
- c) Möjlighet för oberoende certifierande personal att utfärda rekommendationer för utfärdandet av granskningsbevis avseende luftvärdighet för ELA1 luftfartyg (se M.A.901 g).

**d) Kombinera godkännanden från M.A, kapitel F, och M.A, kapitel G (organisation som svarar för fortsatt luftvärdighet)**

23. Det har föreslagits att godkännanden enligt M.A, kapitel F + M.A, kapitel G kombineras för att undvika dubblering av handböcker, utredningar, revisioner och avgifter. Byrån är dock inte övertygad om att förslaget skulle leda till de förväntade fördelarna. För det första är det tydligt att separata intyg måste behållas för att täcka de organisationer som önskar ett enda godkännande. Också om det var möjligt att kombinera intygen skulle detta inte garantera ett enda certifieringsförfarande eftersom den behöriga myndigheten alltid kan besluta att utföra revisioner som separata händelser och låta olika avdelningar täcka frågor gällande underhåll och fortsatt luftvärdighet. Det skulle därför inte finnas någon garanti för lägre avgifter eftersom myndigheten får anpassa avgifterna efter den nödvändiga undersökningsnivån, vilken är högre för ett kombinerat godkännande än för ett separat. I vilket fall som helst har inte byrån någon kontroll över de avgifter som de behöriga myndigheterna kräver.

24. Istället för att upprätta ett kombinerat godkännande har byrån därför valt följande:

- a) AMC M.A.602 och AMC M.A.702 kommer att tydliggöra att en organisation som ansöker om båda godkännandena får använda en enda EASA blankett 2 för ansökan.
- b) AMC M.B.604 b och AMC M.B.704 b kommer att rekommendera att den behöriga myndigheten ordnar revisionerna så att båda godkännandena täcks för att undvika dubbla besök inom ett visst område.
- c) AMC M.A.704 kommer att inkludera ett exempel på kombinerad handbok för en organisation som har båda godkännandena (M.A., kapitel F, och organisation som svarar för fortsatt luftvärdighet).

Detta väntas ge grunden för anpassning av avgifterna efter den undersökningsnivå som krävs, oavsett om det finns ett slutligt kombinerat intyg eller två separata intyg.

**e) Godta FAA AC43-13 för reparationer och modifieringar**

25. Ett antal personer och organisationer begärde att användningen av FAA AC43-13 skulle godtas för reparationer och modifieringar. Även om byrån håller med om att hanteringen av ändringar och reparationer av lätta luftfartyg behöver förenklas, anser inte byrån att det är möjligt att använda FAA-bestämmelsen direkt, som har utarbetats inom ett annat lagstiftningsområde där klassificeringen av reparationer i form av "stora" eller "små", liksom fördelningen av regleringsarbete, är annorlunda.

Till följd av detta föreslog vissa att förfarandet för att godkänna reparationer upprättat genom FAA AC43-13 skulle överföras till EASA-systemet. Detta övervägs för närvarande inom

området för regleringsuppgift MDM.032 då det inte är en underhållsfråga utan en fråga om fortsatt luftvärdighet som tas upp enligt Del-21, kapitel D och kapitel M, som innehåller de krav som ändringar och reparationer måste uppfylla. Lämpliga certifieringskrav övervägs därför av byrån, såsom beskrivs i NPA2008-07, som skulle erbjuda samma typ av flexibilitet som den i AC43-13, men i ett EASA-sammanhang.

**f) Godta direkt Förenta Staternas och Kanadas godkännandedokument för underhållna komponenter**

26. Många organisationer och ägare av luftfartyg har ett aktuellt lager av komponenter som godkänts efter underhåll med motsvarande FAA 8130-3 eller TCCA 24-0078 blanketter. Dessa blanketter utfärdades dock inte av organisationer som godkänts i enlighet med gemenskapslagstiftning, och de kan därför inte installeras efter den 28 september 2008. Underhållsorganisationer i USA och Kanada som utför underhåll på komponenter som installerats i luftfartyg inom kategorin allmänflyg verkar dessutom inte vara intresserade av att inneha ett europeiskt godkännande. Detta kan leda till en brist på godkända underhållsorganisationer för täckning av den europeiska allmänna luftfartssektorns behov.
27. Byrån kommer därför att förtydliga i AMC M.A.613 a att en underhållsorganisation enligt M.A., kapitel F, eller Del-145 (ej behöriga för komponenter) får utfärda blankett 1 efter tillämpliga kontroller och bekräftanden, för komponenter som har godkänts efter underhåll med en 8130-3 (FAA) eller TCCA 24-0078 (Kanada) utan dubbelt godkännande. Detta mildrade förfarande bygger på dessa organisationers tekniska kapacitet och det förtroende vi kan ha till den tillsyn som utövas av amerikanska och kanadensiska behöriga myndigheter, utifrån de bedömningar som gjorts för att ingå de pågående bilaterala säkerhetsavtalen för luftfartyg med dessa länder.

**g) Utöka omfattningen av pilotens-ägarens underhåll och eliminera självbedömning**

28. Vad gäller underhåll genom piloten-ägaren håller byrån med om att erfarenheterna i vissa medlemsstater och i andra regleringssystem visat att det finns mer som luftfartygets ägare kan göra, då det är han eller hon som mest påverkas av det arbete som görs för att garantera säkerheten för det luftfartyg som han eller hon använder. Byrån har därför beslutat att detaljgranska förteckningen över pilotens-ägarens underhållsuppgifter, som kommer att fastställas per luftfartygskategori och överföras till AMC-materialet (allmänna råd om uppfyllande av krav) (nya AMC till Tillägg VIII i Del M). Sådana förteckningar utesluter uttryckligen delar som är viktiga ur säkerhetssynpunkt. Omvänt och för ökad säkerhet förtydligas i Tillägg VIII de uppgiftskategorier som inte omfattas av pilotens-ägarens underhåll.
29. För att tillgodose den nivå av förtroende som krävs för pilotens-ägarens kompetens att genomföra sådana underhållsuppgifter innehåller Tillägg VIII de grundprinciper som ägaren-piloten skall uppfylla vad gäller
- o kompetens och ansvar,
  - o utförande av underhåll och dokumentation.

Dessa bestämmelser bygger på konceptet "pilotens självbedömning". De tillhörande riskerna minskas av att de uppgifter som en viss pilot-ägare utför måste finnas förtecknade i underhållsprogrammet. När luftfartyget hanteras av en organisation som svarar för fortsatt luftvärdighet kommer denna därför att bekräfta att underhållet har utförts rätt. När luftfartyget inte hanteras av en organisation som svarar för fortsatt luftvärdighet skall en



liknande kvalitetskontroll utföras av den behöriga myndigheten vid de periodiska granskningarna av luftvärdighet. Ändamålsenligheten hos pilotens-ägarens underhåll kommer därmed att utvärderas och underhållsprogrammet kommer att ändras för att, om så behövs, anpassa pilotens-ägarens uppgifter efter hans eller hennes förmåga.

***h) Lindra betungande krav på tillsyn (kvalitetssystem/organisatoriska granskningar)***

30. Godkännandekraven från organisationer som svarar för fortsatt luftvärdighet, särskilt behovet av interna/externa kvalitetsrevisioner eller interna organisatoriska granskningar, förefaller enligt vissa vara illa avvägda eftersom organisationer som svarar för fortsatt luftvärdighet, enligt deras mening, bara har hand om byråkratiska funktioner som inte rör något faktiskt arbete på luftfartyget. Följaktligen föreslog de att det bör räcka med de revisioner som utförs av den behöriga myndigheten. Byrån måste först förtydliga att arbetet med luftfartygets fortsatta luftvärdighet är lika viktigt för luftfartygets säkerhet som det faktiska underhållet på det. Om uppgifterna för den fortsatta luftvärdigheten inte sköts på rätt sätt finns det en tydlig risk för att inte allt nödvändigt underhåll blir utfört. Detta måste därför tas på allvar och de ansvariga får inga befogenheter inom detta område utan vederbörlig bekräftelse att de kan omsätta dem korrekt.

31. I detta sammanhang anses det inte godtagbart att endast lita på den behöriga myndighetens revisioner av följande skäl:

- Alla rättigheter som tilldelas en organisation som svarar för fortsatt luftvärdighet (samma rättigheter som tilldelas organisationer enligt M.A., kapitel F, Del-145 och Del-147) bygger på att det finns ett internt förfarande som övervakar att förordningarna följs. Beroende på organisationens storlek skall detta ske genom organisatoriska granskningar eller genom ett kvalitetssystem.
- Kvalitetssystemet är avgörande när organisationen får en finmaskig struktur, då detta gör att det finns en stor mängd arbetsförfaranden och ett behov av att säkerställa en god kommunikation mellan de olika avdelningarna och funktionerna.
- Det är bara organisationen som är ständigt insatt i de befintliga problemen, svårigheterna och de bristande överensstämmelserna, och bara denna kan säkerställa en lämplig korrigeringsåtgärd och uppföljning.

32. Byrån anser dock att de organisatoriska kraven för godkännande skall vara avvägda efter organisationens storlek och komplexitet. Den kommer att ändra Tillägg VIII till AMC M.A.616 och skapa ett nytt Tillägg XIII till AMC M.A.712 f för att anpassa sina bestämmelser efter den lägre komplexiteten hos små organisationer enligt M.A., kapitel F, och M.A., kapitel G. Här vill byrån också påminna om att förordningen, i motsats till vad många intressenter verkar tro, inte förpliktar personalen som granskar luftvärdighet att vara oberoende, inte ens för organisationer större än en en-mans-organisation som svarar för fortsatt luftvärdighet.

***i) Medge första godkännande av en organisation som svarar för fortsatt luftvärdighet i brist på ett godkänt underhållsprogram***

33. Det första godkännandet av oberoende organisationer som svarar för fortsatt luftvärdighet (som inte är knutet till en innehavare av drifttillstånd) har fastställts som en möjlig "hönan och ägget-fråga" när de saknar avtal med kunder och därför inte fick det nödvändiga godkännandet för att erbjuda sina tjänster. Detta problem kan orsakas av följande:

- Blankett 14 som för närvarande finns i Tillägg VI i Del-M innehåller hänvisningen till underhållsprogrammet och
- det finns inga anvisningar eller allmänna råd om uppfyllande av krav som förklarar vad som är godtagbart som hänvisning till ett underhållsprogram på blankett 14.

Följaktligen anser vissa behöriga myndigheter det nödvändigt att blankett 14 innehåller specifika underhållsprogram för varje särskilt luftfartyg som står under den sökandes tillsyn. Denna särskilda tolkning medger inte möjligheten att hänvisa till "generella underhållsprogram" som täcker olika typer och modeller av luftfartyg.

34. Byrån vill först nämna att en sådan tolkning inte stöds av bestämmelsen eller de allmänna råden om uppfyllande av krav. Dessutom är det inte dess avsikt att ålägga oberoende organisationer som svarar för fortsatt luftvärdighet att de skall ha ingått ett avtal med en möjlig kund innan de kan ansöka om ett godkännande. Byrån anser det nödvändigt att varje organisation blir godkänd att kontakta en kund som har ett avtal med en annan organisation, så att ägare/operatörer skall kunna välja mellan olika alternativ. Till följd därav:
- ändras M.A.709 till att innefatta "grundläggande" och "generella" underhållsprogram, med betoning på att avsikten med detta är att göra det möjligt att godkänna oberoende organisationer som svarar för fortsatt luftvärdighet utan att behöva ha några kunder. AMC M.A.709 kommer att anpassas för att ytterligare klargöra detta koncept.
  - Tillägg VI till Del-M ändras till följande:
    - Ta bort hänvisningen till underhållsprogrammet i blankett 14. De tillhörande bestämmelserna överförs till handboken för arbetet för den fortsatta luftvärdigheten.
    - Tillåt att typer, serier eller grupper av luftfartyg ingår i blankett 14. Detta kommer att klargöras ännu mer i AMC M.B.703.
    - Anpassa blankett 14 ännu bättre till fallet där en kommersiell operatör av lufttransporter även utför aktiviteter inom fortlöpande luftvärdighetsförvaltning för luftfartyg som inte används i kommersiella lufttransporter.

#### ***j) Tydliggöra villkoren för komponentunderhåll och komplicerade uppgifter***

35. Enligt den aktuella bestämmelsen bör underhåll av komponenter utföras av godkända underhållsorganisationer med motsvarande behörighet för komponenter. Det enda undantaget är när en komponent underhålls medan den installeras på luftfartyget eller när den tillfälligt avlägsnas från ett luftfartyg om detta uttryckligen är tillåtet enligt luftfartygets underhållshandbok för att göra det enklare att komma åt komponenten, i vilket fall sådant underhåll kan godkännas av oberoende certifierande personal. Dessutom måste komplicerade underhållsuppgifter (Tillägg VII) utföras av en godkänd underhållsorganisation.
36. Dessa bestämmelser leder till många frågor och problem bland reglerade personer och behöriga myndigheter. Särskilt följande:
- Det finns ingen uppgift om att underhållet skall utföras i enlighet med luftfartygets eller komponentens underhållsdata. Detta kan leda till uppfattningen att allt komponentunderhåll får utföras av en oberoende certifierande person om komponenten förblir installerad på luftfartyget (exempel: inspektion av heta delar i en turbinmotor).
  - Texten ger ingen uppgift om vilken typ av certifikat eller kvalifikation (luftfartyg eller komponent) som krävs av oberoende certifierande personal vid komponentunderhåll.

- Texten tydliggör inte vilken typ av godkännandeförklaring som utfärdas i varje enskilt fall (blankett 1 eller luftfartygsintyg).
  - Det görs ingen distinktion vad gäller det inblandade luftfartygets komplexitet.
37. För att hantera dess frågor ändras M.A.502, M.A.613 a, M.A.802 a och b, Del-M Tillägg IV "Behörigheter för godkännandet" och Del-145 Tillägg II "Klass- och behörighetssystem för godkännande av organisationer" till:
- Tillåt komponentunderhåll av oberoende certifierande personal med lämplig behörighet för luftfartyg och underhållsorganisationer med lämplig behörighet för luftfartyg (A-behörighet) medan komponenten installeras på eller tillfälligt avlägsnas från luftfartyget, så länge som underhållet utförs i enlighet med underhållsdata för luftfartyg eller, efter särskilt tillstånd från myndigheten, i enlighet med komponentunderhållsdata (för enkelt komponentunderhåll). Detta underhåll ger ingen rätt att utfärda blankett 1 och kommer att vara med förbehåll för kraven för utfärdande av luftfartygsintyg.
  - Tillåt komponentunderhåll av underhållsorganisationer med behörighet för motor/APU (B-behörighet) medan komponenten installeras på eller tillfälligt avlägsnas från motorn/APU:n, så länge som underhållet utförs i enlighet med underhållsdata för motor/APU eller, efter särskilt tillstånd från myndigheten, i enlighet med komponentunderhållsdata (för enkelt komponentunderhåll).
  - Tillåt för ELA1 luftfartyg att oberoende certifierande personal med lämplig behörighet för luftfartyg utför följande:
    - Komponentunderhåll i enlighet med komponentunderhållsdata medan komponenten installeras på eller tillfälligt avlägsnas från luftfartyget. Detta gäller inte för översyn av komponenter.
    - Komplicerade arbetsuppgifter som finns förtecknade i Tillägg VII, med förbehåll för tidigare avtal mellan ägaren och den behöriga myndigheten.
  - Tillåt för CS-VLA, CS-22 och LSA luftfartyg att oberoende certifierande personal med lämplig behörighet för luftfartyg utför översyn på motorer, med förbehåll för tidigare avtal mellan ägaren och den behöriga myndigheten. Detta gäller bara för motorer som tillfälligt avlägsnas från luftfartyget för översyn och efteråt ominstalleras och godkänns tillsammans med luftfartyget. Ingen EASA blankett 1 kan utfärdas.

#### ***k) Tillåta överföringen av driftsodugliga komponenter till ägaren***

38. Den aktuella bestämmelsen kräver att driftsodugliga komponenter ställs under kontroll av en organisation för komponentunderhåll tills ett beslut fattas om reparation eller kassering. Detta krav överensstämmer inte med den flexibilitet som införts genom detta yttrande. Det är därför nödvändigt att till alla godkända underhållsorganisationer (godkända för komponenter eller luftfartyg) och till luftfartygets ägare utöka befogenheterna till innehav. I detta senare fall måste komponenten i förväg vara fastställd som driftsoduglig och överföringen till ägaren måste återges i den motsvarande loggboken. Denna ändring har införts i M.A.504 b.

#### ***l) Skapa ett nytt, enklare certifikat för personal som arbetar med luftfartygsunderhåll***

39. Återrapportering som byrån mottagit visade att kvalifikationskraven för B1.2 certifikatet är för strikta för det lägre spektrumet (vad gäller komplexitet) av kolvmotorflygplan. Dessutom finns det inget europeiskt certifikat för segelflygplan och ballonger. Detta behov av ett europeiskt

certifikat som är rätt anpassat till den allmänna luftfartssektorn fastställdes också genom A-NPA14/2006.

Detta övervägs för närvarande inom området för regleringsuppgift 66.022, med en NPA2008-03 för närvarande under externt samråd.

***m) Utfärda mildrade krav för personal som granskar luftvärdighet och förenklade förfaranden för genomförandet av luftvärdighetsgranskningar och utfärdandet av granskningsbevis avseende luftvärdighet.***

40. Situationen behöver förtydligas för luftfartyg som är registrerade i en annan EU-medlemsstat och används under tillsyn av ett tredjeland där den föreskrivna säkerhetstillsynen inte har delegerats till tredjelandet. Då de flesta av dessa luftfartyg är stora luftfartyg behöver de skötas av en organisation som svarar för fortsatt luftvärdighet, vilket i de flesta fall blir ett tredjelandets organisation som svarar för fortsatt luftvärdighet. Enligt de aktuella bestämmelserna i Del M får inte sådana organisationer som svarar för fortsatt luftvärdighet utfärda granskningsbevis avseende luftvärdighet. Medan byrån överväger möjligheten att se över denna inskränkning mot bakgrund av Världshandelsorganisationens fördrag, ingick detta inte i den aktuella regleringsuppgiften och kommer att bearbetas enligt en separat uppgift vid lämplig tidpunkt. Som en tillfällig lösning ändras M.A.901 till följande

- Organisationen som svarar för fortsatt luftvärdighet för luftfartyget tillåts förlänga giltigheten för granskningsbevis avseende luftvärdighet som utfärdats av en annan organisation som svarar för fortsatt luftvärdighet eller av den behöriga myndigheten, så länge som luftfartyget befinner sig i en kontrollerad miljö. Detta gäller även om organisationen som svarar för fortsatt luftvärdighet saknar befogenhet att genomföra luftvärdighetsgranskningar och utfärda granskningsbevis avseende luftvärdighet. Grunden för detta är att det inte är en skyldighet att utföra en luftvärdighetsgranskning och ha personal för granskning av luftvärdigheten för att förlänga ett granskningsbevis avseende luftvärdighet. Denna ändring har införts i M.A.711 a.4 och M.A.901 f.
- Denna åtgärd utgår ifrån att det, för att förlänga ett granskningsbevis avseende luftvärdighet, inte är en skyldighet att utföra en luftvärdighetsgranskning utan bara bekräfta att luftfartyget har befunnit sig i en kontrollerad miljö. Följaktligen behövs ingen personal för granskning av luftvärdigheten.
- Den behöriga myndigheten tillåts granska luftvärdigheten och utfärda granskningsbeviset avseende luftvärdighet för luftfartyg som inte används i kommersiella lufttransporter. Denna ändring har införts i M.A.901 i.

Med dessa åtgärder kan den behöriga myndigheten i registreringsmedlemsstaten granska luftvärdigheten och utfärda granskningsbeviset avseende luftvärdighet. Detta behöver dessutom bara göras vart tredje år, då den utländska organisation som svarar för fortsatt luftvärdighet kan förlänga giltigheten för det granskningsbevis avseende luftvärdighet som denna behöriga myndighet utfärdat om luftfartyget befinner sig i en kontrollerad miljö.

Dessutom har artikel 7.3 a i förordning (EG) nr 2042/2003 ändrats till att innefatta en opt-out-period till den 28 september 2009 avseende skyldigheten att ingå ett avtal med en organisation som svarar för fortsatt luftvärdighet för ovan nämnda stora luftfartyg (använda av tredjelandsoperatörer).

41. Byrån konstaterar att bestämmelsen som införts i M.A.711 a.4 och M.A.901 f, enligt ovan, kan tillämpas på alla luftfartyg, inräknat de som används i kommersiella lufttransporter. Målet är att tillåta organisationen som svarar för fortsatt luftvärdighet för luftfartyget att förlänga

granskningsbeviset avseende luftvärdighet, som den behöriga myndigheten utfärdat vid tiden för utfärdande av det första certifikatet för luftvärdighet för ett luftfartyg som importeras till EU.

42. Tydligare och enklare bestämmelser för utförandet av luftvärdighetsgranskningar och utfärdandet av granskningsbevis avseende luftvärdighet är en nödvändig följd av den ökade flexibilitet som införts i Del M för icke kommersiellt använda luftfartyg, särskilt mindre. I enlighet med detta införs följande ändringar i detta yttrande:

- För alla nya luftfartyg som tillverkas inom EU skall det första granskningsbeviset avseende luftvärdighet utfärdas tillsammans med det första luftvärdighetsbeviset i enlighet med 21A.183, artikel 1. Ingen granskning av luftvärdigheten krävs. Denna ändring har införts i M.A.901 k.
- För luftfartyg som inte används i kommersiella lufttransporter förutom stora luftfartyg får ägaren lägga ut utarbetandet och det indirekta godkännandet av underhållsprogrammet på varje organisation som svarar för fortsatt luftvärdighet, också om luftfartygets luftvärdighet inte sköts av en organisation som svarar för fortsatt luftvärdighet. Denna ändring har införts i M.A.201 e.
- För luftfartyg på högst 2730 kg maximal startmassa och ballonger som inte används i kommersiella lufttransporter:
  - Kvalifikationskraven lindras för personalen som granskar luftvärdigheten, både för organisationen som svarar för fortsatt luftvärdighet och den behöriga myndigheten. I detta ingår sänkta erfarenhetskrav och möjlighet att ersätta formell utbildning med kompetensbedömning. Denna ändring har införts i M.A. 707 a.2 och M.B.902 b.2.
  - Ägaren får besluta att låta den behöriga myndigheten eller annan vederbörligt godkänd organisation som svarar för fortsatt luftvärdighet granska luftvärdigheten och utfärda granskningsbeviset avseende luftvärdighet, oavsett om luftfartyget befinner sig i en kontrollerad miljö eller ej. Detta har införts i M.A.901 h.2.
- För ELA1 luftfartyg:
  - Oberoende certifierande personal som har godtagits av den behöriga myndigheten får utfärda rekommendationer om ett granskningsbevis avseende luftvärdighet. Detta har införts i M.A.901 g.

#### ***n) Övergångsbestämmelser***

43. Den ovan beskrivna uppsättningen bestämmelser kan träda i kraft först efter att den godkänts av kommissionen. Med tanke på:

- att den aktuella sluttiden för att omsätta Del-M för luftfartyg som inte används i kommersiella lufttransporter är den 28 september 2008,
- att de flesta organisationer har avstått från att ansöka om godkännanden för M.A, kapitel F + M.A, kapitel G, tills de har en tydlig bild av de ändringar som har införts i Del-M för allmänflyg och
- att behöriga myndigheter före sluttiden den 28 september 2008 inte kommer att kunna slutföra de motsvarande undersökningarna och utfärda intygen för godkännande,

har byrån dock ansett det nödvändigt att tillhandahålla en lämplig övergångsordning för de bestämmelser som inte rimligen kan omsättas före den 28 september 2008, så att berörda organisationer och myndigheter skall ha tid att omsätta dem, medan luftfartygs fortsatta luftvärdighet tillåts enligt nationella bestämmelser.

44. Dessa övergångsåtgärder, som ingår i den föreslagna förordningen om ändring av övergångsbestämmelserna i förordning (EG) nr 2042/2003, möjliggör följande:

- a) För luftfartyg som inte används i kommersiella lufttransporter:
  - o Möjlighet för behöriga myndigheter och nationella organisationer som svarar för fortsatt luftvärdighet att, efter den 28 september 2008, högst två gånger (för den nationella luftfartsmyndigheten) eller bara en gång (för en nationell organisation som svarar för fortsatt luftvärdighet), i ett år vardera, utfärda/förlänga giltigheten för granskningsbeviset avseende luftvärdighet i enlighet med medlemsstaternas krav. (Se artikel 3.5 i ändring av förordning (EG) nr 2042/2003).
  - o Möjlighet för medlemsstaten att till den 28 september 2009 välja att inte tillämpa skyldigheten att ingå ett avtal med en organisation som svarar för fortsatt luftvärdighet (för stora luftfartyg som används av en tredjelandsoperatör). (Se artikel 7.3 a i ändring av förordning (EG) nr 2042/2003.)
- b) För luftfartyg som inte används i kommersiella lufttransporter förutom stora luftfartyg, till den 28 september 2009:
  - o Uppgifter avseende hantering av fortsatt luftvärdighet får utföras av en organisation som svarar för fortsatt luftvärdighet som godkänts i enlighet med medlemsstaternas krav. (Se artikel 3.4 i ändring av förordning (EG) nr 2042/2003).
  - o Underhåll och godkännandeförklaring för luftfartyg och komponenter får utföras av en underhållsorganisation som godkänts i enlighet med medlemsstaternas krav. (Se artikel 4.4 i ändring av förordning (EG) nr 2042/2003).
  - o Möjlighet för medlemsstaten att välja att inte tillämpa skyldigheten att ingå ett avtal med en organisation som svarar för fortsatt luftvärdighet (för luftfartyg som berörs av M.A.201 i). (Se artikel 7.3 a i ändring av förordning (EG) nr 2042/2003).
  - o Möjlighet att använda motsvarande nationella underhållsprogram. (Se artikel 3.6 i ändring av förordning (EG) nr 2042/2003).
  - o Möjlighet att fortsätta använda certifierande personal med behörighet i enlighet med medlemsstaternas krav. (Se artikel 5.1 i ändring av förordning (EG) nr 2042/2003).
  - o Underhållsintyg som utfärdas av underhållsorganisationer som godkänts i enlighet med medlemsstaternas krav anses motsvara dem som utfärdas i enlighet med M.A.801 och M.A.802. (Se artikel 4.4 i ändring av förordning (EG) nr 2042/2003).

Byrån konstaterar att ägare/operatörer av stora luftfartyg som inte används i kommersiella lufttransporter (förutom tredjelandsoperatörer) från och med den 28 september 2008 måste ingå serviceavtal med en organisation som svarar för fortsatt luftvärdighet.

45. Under perioden för inlämning av synpunkter på meddelandet om föreslagen ändring (Notice of Proposed Amendment – NPA) begärde en viss medlemsstat en treårig övergångsperiod under vilken certifierande personal med behörighet i enlighet med nationella bestämmelser kunde

fortsatt utöva sina befogenheter för att lindra effekten av pensioneringen av den aktuella certifierande personalen och ta hänsyn till att B3 och ELA-certifikat inte kommer att finnas tillgängliga en längre tid. Byrån anser att ett sådant specifikt fall inte skall hanteras genom regleringar och föreslår istället att man utnyttjar flexibilitetsbestämmelserna i artikel 14 i grundförordningen.

#### IV. Konsekvensutredning

46. Som nämnt i kapitel II ovan, utförde konsulenten Air EuroSafe den första konsekvensutredningen av tillämpningen av Del M. Resultatet var konsekvensutredningsrapporten 2004/S 122-102598 som utfärdades av denna konsulent den 21 februari 2005 och offentliggjordes som Tillägg II till NPA07/2005. Denna rapport innehöll en förteckning över de artiklar som bör ändras, tillsammans med analysen av de motsvarande effekterna. Slutsatsen var att de avsedda ändringarna skulle ha en positiv effekt på de reglerade personerna eftersom de inte påverkar säkerhetsnivån, varför de föreslogs ingå i NPA07/2005 (uppgift M.007).
47. Då denna uppgift dock kompletterades av uppgifterna M.005 och M.017 i avsikt att föreslå ytterligare ändringar av Del-M och för att framställa allmänna råd om uppfyllande av krav samt anvisningar, utfördes ytterligare konsekvensutredningar på följande:
- Kvalifikationerna hos personalen som granskar luftvärdigheten för luftfartyg på högst 2730 kg maximal startmassa som inte används i kommersiella lufttransporter (både för organisationer enligt M.A., kapitel G, och behöriga myndigheter).
  - Utfärdande och förnyelse av granskningsbeviset avseende luftvärdighet.
  - Utläggning av specialtjänster till organisationer enligt M.A., kapitel F.
  - Pilotens-ägarens underhåll.
48. Dessa effekter analyserades till fullo i NPA2007-08 med slutsatsen att de avsedda ändringarna, utom vad gäller "Utfärdande och förnyelse av granskningsbeviset avseende luftvärdighet", antingen saknade effekt eller hade positiv effekt på samtliga berörda sektorer.
49. I det speciella fall som "Utfärdande och förnyelse av granskningsbeviset avseende luftvärdighet" utgör, valdes alternativet att låta ägaren besluta om granskningen av luftvärdighet och utfärdandet av granskningsbeviset avseende luftvärdighet skall utföras av en organisation som svarar för fortsatt luftvärdighet eller av den behöriga myndigheten. Detta skulle vara tillämpligt på luftfartyg på högst 2730 kg maximal startmassa som inte används i kommersiella lufttransporter: Detta alternativ föredrogs tydligt av samtliga företrädare för industrin. De flesta företrädare för de behöriga myndigheterna menade dock att detta skulle lägga en obestämbar belastning på dem, eftersom de inte var i stånd att utvärdera om de reglerade personerna skulle ge dem eller en organisation som svarar för fortsatt luftvärdighet i uppdrag att förnya granskningsbeviset avseende luftvärdighet. Därför fanns det en risk för att de skulle ha för många anställda eller för få extrapersonal. Byrån valde dock detta alternativ eftersom det ger ägaren ökad flexibilitet och dessutom gynnar allmänflyg. Dessutom anser byrån att marknaden snabbt bör genomgå en självreglering och att behöriga myndigheter därför kommer att fastställa sina personalbehov rätt.
50. Vad gäller fortsatt luftvärdighet för luftfartyg som är registrerade i en annan EU-medlemsstat och används under tillsyn av ett tredjeland, där den föreskrivna säkerhetstillsynen inte har delegerats till tredjelandet, fann byrån att de allra flesta av de berörda luftfartygen är

registrerade i Frankrike. Enligt information som mottagits från DGAC-FR den 16 maj 2007 fanns det 66 stora luftfartyg, som användes av 19 tredjelandsoperatörer i 16 länder utanför EU.

Denna fråga har tagits upp i de ändringar som föreslagits till M.A.711 a.4, M.A.901 f, M.A.901 i och artikel 7.3 a i förordning (EG) nr 2042/2003.

Köln, den 15 maj 2008

P. GOUDOU  
Verkställande direktör



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

### **Allmänna reaktioner:**

- (1) "European Sailplane Manufacturers" och en enskild person vidhöll att ägare fritt skulle få välja mellan Del-M och nationella krav, utifrån argumentet att de nationella kraven behöver upprätthållas för luftfartyg enligt Tillägg II och att antalet luftfartyg enligt Tillägg II inte är litet.

Utöver de svar som redan tillhandahållits i CRD2007-08 konstaterar byrån att existensen av Tillägg II inte rättfärdigar tillämpningen av nationella bestämmelser för luftfartyg som inte ingår i ett sådant tillägg.

Dessutom, som det står i skäl (5) i grundförordningen: "Rimliga åtgärder bör dock vidtas så att den allmänna säkerhetsnivån för fritidsflygning höjs. Man bör framför allt beakta flygplan och helikoptrar som har låg maximal startmassa och vars prestanda ökar, vilka kan trafikera hela gemenskapen och som är industriellt tillverkade. När det gäller dessa kan gemenskapsregler följaktligen vara bättre för att uppnå en enhetlig nivå på säkerhets- och miljöskyddet."

Det kan därför inte garanteras att dessa luftfartyg enligt Tillägg II kommer att förbli där permanent.

- (2) Även om de inte berörs av de aktuella EU-fördragen har "European Microlight Federation" (EMF) uttryckt sitt ogillande över de skäl som byrån ger i CRD2007-08 till stöd för den avsedda ändringen av förordningarna. Förutom att de inte var nöjda med den planerade Del-M är EMF oroad över den framtida effekten av uppgift MDM.032.

Till följd av detta har EMF framfört sin tydliga önskan att låta luftfartyg under 450 kg maximal startmassa förbli i Tillägg II, liksom hittills.

Som redan framlagts ovan konstaterar byrån att det inte kan garanteras att dessa luftfartyg enligt Tillägg II kommer att förbli där permanent.

Byrån anser dock att den plan som föreslås för Del-M i detta yttrande med tiden kan visa sig fördelaktig för microlight-sektorn. Dessutom pågår fortfarande arbetet i samband med MDM.032 och allt skall göras för att anpassa bestämmelserna till den lägre komplexitet som gäller för allmänflyget.

Byrån kommer att direkt förse EMF med ett utförligt svar på deras reaktion.

- (3) En enskild person kommenterade att samrådsfasen för förteckningen med synpunkter och svar i hans uppfattning är jämförbar med fas 5 av regleringsförfarandet på byråns webbplats, och som sådant bör samrådet pågå i 3 månader.

Byrån konstaterar att "perioden av kommentarer och granskning" under fas 5 motsvarar tiden mellan slutet av det externa samrådet för meddelandet om föreslagen ändring och utfärdandet av förteckningen med synpunkter och svar.

Den beviljade perioden för reaktioner till förteckningen med synpunkter och svar motsvarar "antagning och offentliggörande" under fas 6. För att ge tillräcklig tid åt reaktioner kan byrån inte utfärda det slutliga yttrandet/beslutet tidigare än 2 månader efter utfärdandet av förteckningen med synpunkter och svar. Detta angavs i artikel 6

(sidan 3) i CRD2007-08 och är en extra åtgärd som inte finns i många regleringsförfaranden.

- (4) En enskild person undrade var man kunde se förteckningen över godkända organisationer enligt Del-M.

Byrån konstaterar att godkännandet av organisationer enligt M.A, kapitel F, och M.A, kapitel G, som är belägna inom EU faller helt under medlemsstaternas ansvar, och att dessa medlemsstater, genom detta, ansvarar för de motsvarande förteckningarna över godkända organisationer.

Vad gäller tredjelandsorganisationer faller dessa under EASA:s ansvar, och förteckningen över godkända organisationer kommer att placeras på byråns webbplats.

### **Reaktioner på förordning (EG) nr 2042/2003 och tillämpningsföreskrifter:**

- (1) CAA-UK och ENAC-IT föreslog att förordning (EG) nr 2042/2003 anpassas till grundförordningen, företrädesvis tillämplighetsbestämmelserna, förordningsnumret och hänvisningen till "komplexa motordrivna luftfartyg" snarare än "stora luftfartyg".

Byrån konstaterar att denna anpassning kommer att utföras som del av regleringsuppgift MDM.044, inklusive de lämpliga samrådsfaserna. Vissa av dessa ändringar har en effekt som måste utvärderas och de kan inte nu införas som del av detta yttrande.

Likväl har byrån ersatt hänvisningen till förordning (EG) nr 1592/2002 i blankett 15a och blankett 15b med den nya hänvisningen till förordning (EG) nr 216/2008.

Alla övriga befintliga hänvisningar till förordning (EG) nr 1592/2002 kan under tiden hanteras med hjälp av artikel 69.1 i förordning (EG) nr 216/2008, vilken fastställer att hänvisningar till den upphävda förordningen (EG) nr 1592/2002 skall anses som hänvisningar till förordning (EG) nr 216/2008 och skall läsas i enlighet med jämförelsetabellen i Bilaga VI i förordning (EG) nr 216/2008.

- (2) FOCA-CH bad EASA att ge en tolkning av om en ballong kan användas vid kommersiella lufttransporter eller inte, i syfte att tydliggöra vilka bestämmelser i förordning (EG) nr 2042/2003 som skall följas.

Det är byråns ståndpunkt att den centrala frågan inte är om ballonger kan användas i "kommersiella lufttransporter" eller inte, utan om bestämmelserna i förordning (EG) nr 2042/2003 som avser "kommersiella lufttransporter" gäller för dem eller inte.

Artikel 1.3 i förordning (EG) nr 2042/2003 anger att "bestämmelserna i denna förordning som avser kommersiella flygtransporter gäller för godkända lufttrafikföretag som definieras av gemenskapslagstiftningen".

Den tillämpliga förordningen är därför rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag.

I det särskilda fallet med ballonger är dessa undantagna från denna förordning 2407/92 genom dess artikel 1.2, och till följd därav är bestämmelserna i förordning (EG) nr 2042/2003 avseende "kommersiella lufttransporter" för närvarande inte tillämpliga på dem.

Trots detta kan situationen ändras inom en snar framtid när tillämpningsföreskrifter utfärdas som täcker driftskraven för luftfartyg som används i kommersiell trafik. Detta kan leda till att (EG) nr 2042/2003 kan behöva ändras

- (3) AustroControl föreslog inbördes anpassning av definitionerna av "ELA1 luftfartyg" i CRD2007-08, NPA2008-03 och NPA2008-07. Dessutom föreslog "European Sailplane Manufacturers", "British Balloon and Airship Club" samt två enskilda personer vissa ändringar av definitionen av "ELA1 luftfartyg".

Byrån konstaterar att den definition av "ELA1 luftfartyg" som kommer att införas i detta yttrande, i artikel 2 i förordning (EG) nr 2042/2003, är samma som den som har föreslagits i NPA2008-07 "ELA-förfarande, standardändringar och reparationer och certifieringsspecifikationer för lätta sportflygplan". Men i NPA2008-03 täcker "ELA-certifikat" inte bara ELA1 luftfartyg utan också vissa ELA2 luftfartyg.

Byrån rekommenderar att dessa synpunkter skickas på nytt under samrådsfasen för NPA2007-08 som avslutas den 18 juli 2008.

- (4) AustroControl, CAA-UK, DGAC-FR, ENAC-IT samt "Deutscher Aero Club" föreslog vissa redaktionella och klagörande ändringar av undantagen M.A.302 i och M.A.901 k.

Dessutom föreslog DGAC-FR ändringar av undantagen M.A.606 h och M.A.801 d för att säkerställa att dessa täcker samtliga luftfartyg som inte används i kommersiella lufttransporter förutom stora luftfartyg, oavsett typen av organisation eller person som utför underhållet.

Byrån har omformulerat dessa undantag i enlighet med detta. Dessutom och för att förtydliga texten har alla de föreslagna undantagen överförts från Del-M till förordning (EG) nr 2042/2003 på följande sätt:

- o M.A.904 f har överförts till artikel 3.4.
- o M.A.901 k och M.A.903 c har överförts till artikel 3.5.
- o M.A.302 i har överförts till artikel 3.6.
- o M.A.802 c har överförts till artikel 4.4.
- o M.A.606 h och M.A.801 d har överförts till artikel 5.1.

- (5) "Royal Danish Aeroclub", "Europe Air Sports" samt "Norwegian Air Sports Federation" begärde att övergångsperioden förlängs till den 28 september 2010.

Byrån anser att en övergångsperiod till den 28 september 2009 ger tillräcklig tid för en lämplig tillämpning av de föreslagna ändringarna.

- (6) AustroControl föreslog att en definition ges av begreppet "kommersiell trafik" i förordning (EG) nr 2042/2003 som införts i M.A.201 i och föreslog också att detta begränsas till luftfartyg ovanför kategorin segelflygplan och motordrivna segelflygplan.

Byrån konstaterar att begreppet "kommersiell trafik" redan definierats i grundförordningen. Dessutom täcker detta begrepp även segelflygplan och motordrivna segelflygplan.

- (7) DGAC-FR föreslog, liksom redan i NPA2007-08, att underhållsprogrammet inte bör godkännas för luftfartyg som inte används i kommersiella lufttransporter, förutom stora

luftfartyg, utan bara vara godtagbart för den behöriga myndigheten. Avsikten med förslaget är att, förutom för luftvärdighetsbegränsningar, luftvärdighetsdirektiv och andra obligatoriska uppgifter, innehållet i underhållsprogrammet för dessa luftfartyg bör vara ägarens ansvar och inte bör godkännas av den behöriga myndigheten.

Det är byråns ståndpunkt att innan underhållsprogrammet kan anses vara "godkänt" eller "godtagbart" måste den behöriga myndigheten tidigare ha bestämt att innehållet uppfyller kraven i M.A.302, i synnerhet M.A.302 d och h. Dessutom måste det alltid finnas ett meddelande om sådant godkännande/godtagande.

Då byrån inte ser någon skillnad mellan termerna "godkänd" och "godtagen" har den föreslagna texten därför inte ändrats.

- (8) En enskild person anmärkte att den resulterande texten för artikel M.A.302 g är annorlunda i CRD2007-08 och CRD2007-01 och begärde en konsoliderad text som resultat.

Byrån konstaterar att artikel M.A.302 g i CRD2007-01 motsvarar artikel M.A.302 h i CRD2007-08.

Byrån godtar synpunkten och ändrar M.A.302 h i detta yttrande i enlighet med det som föreslogs i CRD2007-01. Byrån konstaterar att perioden för inlämning av synpunkter på CRD2007-01 redan hade avslutats och att det inte fanns några negativa reaktioner på den föreslagna texten.

Denna ändring gör att det inte blir nödvändigt att införa förslaget från CAA-UK, där orden "innehavaren av godkännande av modifieringar" i M.A.302 h skulle ersättas med "innehavaren av godkännande av mindre ändringar".

- (9) "Deutscher Aero Club" och "Europe Air Sports" begärde att M.A.403 b ändras så att piloten-ägaren får besluta, för uppgifter som finns förtecknade i Tillägg VIII, huruvida ett fel på ett luftfartyg utgör en allvarlig fara för flygsäkerheten och mot denna bakgrund besluta om när en korrigeringsåtgärd bör vidtas och i så fall vilken innan ytterligare flygningar genomförs och vilka åtgärdanden av felet som kan senareläggas. Det skäl som ges för detta är att det kommer att saknas certifierande personal som kan stödja dessa ärenden tills det ELA luftfartygsunderhåll som föreslås av NPA2008-03 är på plats.

Byrån anser att det inte kan garanteras att piloten-ägaren har rätt kompetens att besluta om åtgärdandet av ett fel kan senareläggas eller inte. Om det påträffade felet kan åtgärdas genom en uppgift i Tillägg VIII får därför piloten-ägaren utföra dessa åtgärder före flygning men han/hon får inte senarelägga det.

Byrån godtar dessutom inte det skäl som ges i reaktionen, eftersom det saknas bevis för att det framtida antalet ELA-certifikatinnehavare skulle bli större än det aktuella antalet certifierande personal med behörighet i enlighet med de nationella bestämmelserna. Tills det finns ett ELA-certifikat för luftfartygsunderhåll kan den certifierande personalen för segelflygplan och ballonger få behörighet i enlighet med medlemsstaternas krav, liksom hittills.

- (10) AustroControl och DGAC-FR framförde synpunkter gällande de specifika bestämmelser för ELA1 luftfartyg som inte används i kommersiella lufttransporter som avses i M.A.502 d och M.A.801 c vad gäller komplicerade underhållsuppgifter. De var särskilt oroade över den eventuella belastning som läggs på den behöriga myndigheten genom kravet att ingå ett avtal mellan ägaren och den behöriga myndigheten, och nödvändigheten att

myndigheten bekräftar att den oberoende certifierande personalen innehar rätt kvalifikationer och aktuell erfarenhet, lämpliga underhållsdata, verktyg, utrustning och material samt har tillgång till lämpliga anläggningar:

- AustroControl föreslog i M.A.801 c att kraven behålls för kvalifikationer, erfarenhet, underhållsdata, verktyg, utrustning, material och anläggningar för den oberoende certifierande personalen, men att inte kräva att den behöriga myndigheten skall bekräfta det.
- DGAC-FR föreslog följande:
  - Att i M.A.502 d utesluta de bestämmelser som tillåter oberoende certifierande personal att utföra komplicerade komponentunderhållsuppgifter och översyn av motorer och propellrar.
  - Att stryka M.A.801 c och inkludera i M.A.801 b.2 möjligheten för oberoende certifierande personal att utföra komplicerade luftfartygsunderhållsuppgifter på ELA1 luftfartyg utan särskilda krav på kvalifikationer, erfarenhet, underhållsdata, verktyg, utrustning, material och anläggningar.

Byrån anser att förslaget från DGAC-FR inte är konsekvent då det inte tillåter utförandet av komplicerade underhållsuppgifter på komponenter, men tillåter utförandet av komplicerade underhållsuppgifter på luftfartyg utan ytterligare krav.

Dessutom delar byrån inte den synpunkt som lagts fram av DGAC-FR att dessa godkännanden som görs från fall till fall inte skulle bygga på utförliga krav och kunde leda till ansvarsfrågor och orättvis behandling bland användarna, samtidigt som DGAC-FR föreslår att flexibilitetsbestämmelserna i artikel 14 i grundfördraget används för dessa fall.

Byråns förslag innehåller redan krav och all orättvis behandling bör undvikas av den behöriga myndighet som upprättar de lämpliga förfarandena, oavsett om det är fråga om ett godkännande från fall till fall utifrån byråns förslag eller utfärdandet av ett undantag enligt artikel 14.

Vad gäller förslaget från AustroControl anser byrån att kompensationsåtgärden helt elimineras genom det borttagna kravet på bekräftelse från den behöriga myndigheten, då kravet att inneha rätt kvalifikationer, erfarenhet, underhållsdata, verktyg, utrustning, material och anläggningar redan finns för allt underhåll som utförs av alla personer eller organisationer på alla luftfartyg och komponenter.

Byrån kommer dock att införa AMC-material (allmänna råd om uppfyllande av krav) för att tydliggöra att avtalet mellan ägaren och den behöriga myndigheten kan omfatta en längre tids utförande av en rad komplicerade uppgifter. Detta sker förutsatt att ett sådant avtal beskriver de data, verktyg, material och anläggningar som skall användas och den behöriga myndigheten utför slumpmässiga kontroller för att bekräfta att bestämmelserna följts.

- (11) AustroControl och CAA-UK framlade synpunkter gällande de specifika bestämmelserna för ELA1 luftfartyg som inte används i kommersiella lufttransporter som avses i M.A.901 g.
- AustroControl föreslog i M.A.901 g att oberoende certifierande personal, under två efterföljande år, inte bara skall få utfärda en rekommendation utan också utfärda och förlänga giltigheten för granskningsbeviset avseende luftvärdighet. Dessutom föreslog AustroControl en borttagning av kravet att den behöriga myndigheten skall bedöma och godta denna certifierande personal.

- o CAA-UK föreslår att M.A.901 g ändras så att den anger att denna bestämmelse inte är tillämplig på ELA1 luftfartyg som används i kommersiell trafik. Skälet är att dessa luftfartyg är nödvändiga för att ett avtal med en organisation som svarar för fortsatt luftvärdighet skall kunna ingås.

Byrån anser att förslaget från AustroControl inte ger någon kontroll över förfarandet för granskning av luftvärdigheten och över personalens kvalifikationer. Dessutom är utfärdandet av ett granskningsbevis avseende luftvärdighet inte en befogenhet som är förenad med innehavaren av en Del-66 kvalifikation.

Byrån instämmer i förslaget från CAA-UK, men istället för att hänvisa till "kommersiell trafik" skall hänvisning göras till luftfartyg som täcks av M.A.201 i, då det är möjligt att det för vissa former av "kommersiell trafik" inte behöver ingås avtal med en organisation enligt M.A., kapitel G. M.A.901 g har ändrats i enlighet med detta.

- (12) "Europe Air Sports" krävde att det skulle vara möjligt att ha ett kombinerat godkännande enligt M.A., kapitel F, och M.A., kapitel G.

Byrån bekräftar sin ståndpunkt som framlades i CRD2007-08.

- (13) En enskild person begärde att en organisation enligt M.A., kapitel F, också skulle kunna inneha de befogenheter som tillhör en organisation enligt M.A., kapitel G, utan att uppfylla kraven för M.A., kapitel G.

Byråns ståndpunkt är att detta inte är ett möjligt alternativ eftersom M.A., kapitel F, inte innehåller några krav som avser fortsatt luftvärdighet.

- (14) ENAC-IT föreslog att vissa flexibilitetsbestämmelser skall ingå för organisationer enligt M.A., kapitel F, som underhåller luftfartyg som används i kommersiell trafik utöver kommersiella lufttransporter. Dessa bestämmelser skulle likna de som för närvarande finns i Del-145.

Byrån har godtagit förslaget och ändrat sin text som följer:

- o En ny artikel M.A.606 h har lagts till för att täcka befälhavarens utförande av repetitiva luftvärdighetsdirektiv utförda före varje flygning (repetitive pre-flight airworthiness directives) och utfärdandet av begränsade certifieringsauktoriseringer till befälhavaren vid trafik utanför en ort med stödfunktioner.
- o M.A.615 har ändrats så att underhåll kan utföras på vilken plats som helst efter att luftfartyget blivit driftodugligt eller när ett tillfälligt stöd för underhåll erfordras.

- (15) CAA-UK föreslog att den behöriga myndigheten i M.B.902 b skall få samma flexibilitet att använda ytterligare erfarenheter istället för kvalifikationer som industrin får i M.A.707 a.

Byrån har godtagit förslaget.

- (16) AustroControl föreslog att referensen i M.A.709 till MPD och MRB som görs i det "grundläggande" underhållsprogrammet skall strykas, och menade att dessa dokument inte används för små luftfartyg.

Förslaget har inte godtagits av byrån då ett "grundläggande" underhållsprogram också kan tas fram av en oberoende organisation som svarar för fortsatt luftvärdighet som söker godkännande för stora luftfartyg som inte används i kommersiella lufttransporter. För dessa luftfartyg kan MPD och MRB komma att gälla.

- (17) ENAC-IT föreslog att M.A.711 a, som en befogenhet, skall omfatta godkännandet av underhållsprogram genom indirekta förfaranden för godkännande.

Byrån instämmer inte i detta förslag då ett underhållsprogram som godkänts genom ett indirekt förfarande för godkännande också anses som godkänt av den behöriga myndigheten.

- (18) Vissa enskilda personer önskade ett förtydligande av vad som är en "kontrollerad miljö" och vad detta innebär. Svaren på detta kommer att skickas individuellt till frågeställarna.

Byrån konstaterar emellertid följande:

- o Definitionen av "kontrollerad miljö" står i M.A.901 b.
- o Definitionen av en "kontrollerad miljö" är samma för alla sorters luftfartyg och alla sorters trafik, till och med privat trafik. Flexibilitet har dock införts i M.A.901 e.1 för att låta en organisation som svarar för fortsatt luftvärdighet utfärda granskningsbeviset avseende luftvärdighet för vissa luftfartyg och viss trafik också om luftfartyget inte befinner sig i en "kontrollerad miljö".
- o För att anses vara i en "kontrollerad miljö" måste allt underhåll utföras av organisationer enligt M.A., kapitel F, eller Del-145. Det enda undantaget är pilotens-ägarens underhållsuppgifter som utförs antingen av piloten-ägaren eller av oberoende certifierande personal.

- (19) CAA-UK föreslog att den avsedda befogenheten för en organisation som svarar för fortsatt luftvärdighet att få förlänga giltigheten för ett granskningsbevis avseende luftvärdighet utfärdat av en behörig myndighet också bör gälla för kommersiella lufttransporter. Målet är att tillåta utökningen av de granskningsbevis avseende luftvärdighet som först utfärdades av den behöriga myndigheten när luftfartyget importerades till EU och fortsatt befinner sig inom en kontrollerad miljö.

M.A.901 f och EASA blankett 15a har ändrats i enlighet med detta.

- (20) "French Gliding Union" begärde att M.A.901 g modifieras så att det för ELA1 luftfartyg tillåts att en organisation som svarar för fortsatt luftvärdighet utfärdar granskningsbeviset avseende luftvärdighet utifrån en rekommendation som utfärdats av oberoende certifierande personal.

Byrån ger inte sitt stöd till detta förslag. I detta fall kan granskningsbeviset avseende luftvärdighet bara utfärdas av den behöriga myndigheten eftersom det är denna som godtar den certifierande personal som utfärdar rekommendationen.

- (21) En enskild person krävde att det behövs framtida åtgärder för att tillåta behöriga organ eller bedömningsorgan att utföra granskningar av luftvärdigheten och utfärda granskningsbeviset avseende luftvärdighet för ELA luftfartyg.

Byrån har redan i CRD2007-08 förklarat att den aktuella definitionen av behöriga organ i grundförordningen inte medger detta. Dessutom innehåller inte grundförordningen begreppet bedömningsorgan.

- (22) AustroControl och CAA-UK uttryckte sitt ogillande över den behöriga myndighetens skyldighet att granska luftvärdigheten och utfärda granskningsbeviset avseende luftvärdighet om ägaren så väljer, enligt beskrivning i M.A.901 h 2. Båda myndigheter föreslår att myndigheten själv skall få besluta om de skall utföra granskningen av

luftvärdighet eller ej, och vad gäller AustroControl föreslår de en eliminering av alla vikt- och användarrestriktioner.

Byråns ståndpunkt är att det skulle leda till en orättvis behandling i olika länder om beslutet fattas av den behöriga myndigheten, vilket skulle få effekter på konkurrensen.

- (23) AustroControl föreslår att en ny artikel läggs till i M.A.901 för att göra det möjligt för den behöriga myndigheten att utfärda granskningsbeviset avseende luftvärdighet baserat på blankett 52 för nya luftfartyg tillverkade inom EU, utan behov av en granskning av luftvärdigheten.

Förslaget har godtagits och M.A.901 k har lagts till.

- (24) ENAC-IT kommenterade att M.A.903 och M.A.904 gäller överföring av luftfartygs registrering inom EU och granskning av luftvärdighet för luftfartyg som importerats till EU. De menade att eftersom Norge, Schweiz, Liechtenstein och Island ligger utanför EU verkar detta innebära att de måste hanteras i enlighet med M.A.904. Till följd av detta anser de att "EU" bör ändras till "EASA:s medlemsstater".

Byrån konstaterar att grundförordningen talar om "medlemsstater" med innebörden "EU:s medlemsstater". Andra europeiska länder betraktas som "tredjeländer".

De fyra länderna ovan täcks dock av de motsvarande internationella avtalen:

- o EES-avtalet (Europeiska ekonomiska samarbetsområdet) för Norge, Liechtenstein och Island.
- o Avtalet mellan EU och Schweiz.

Dessa avtal fastställer de bestämmelser i EU:s förordningar som gäller inom varje land och resultatet är därför att dessa fyra länder använder samma överföringsförfaranden som EU:s medlemsstater.

Byrån godtar därför inte förslaget.

- (25) En enskild person begärde att alla piloter-ägare skulle ha befogenhet att utföra samma uppgifter, oberoende av luftfartygskategori (segelflygplan, motordrivna flygplan...). Det skäl som gavs är att ingen av pilotgrupperna skiljer sig i erfarenhet.

Byråns ståndpunkt är att de uppgifter som varje pilot-ägare tillåts utföra skiljer sig åt för varje luftfartygskategori till följd av deras olika system och komplexitet. Skillnaden är inte beroende av piloterfarenhet.

- (26) DGAC-FR kommenterade att enligt deras tolkning av den aktuella bestämmelsen har organisationer enligt Del-145 med A-behörighet i vissa fall i Frankrike tillåtit att utföra enkelt komponentunderhåll "på vingarna" med hjälp av komponentunderhållsdata.

De menade också att det i Frankrike är allmän praxis för oberoende certifierande personal att utföra visst okomplicerat kolvmotorunderhåll i enlighet med motorns underhållsdata.

I båda fallen utförs underhållet på luftfartygsnivå.

Då den text som föreslås genom detta yttrande i M.A.502 b och c kräver att allt underhåll som utförs enligt komponentunderhållsdata skall intygas av B/C-behöriga organisationer, har DGAC-FR insett att denna praxis inte kan fortsätta och räknar med en betydande effekt på underhållsorganisationer, oberoende certifierande personal samt ägare/operatörer.



De menar dock att när det gäller enkelt komponentunderhåll som inte innebär användning av särskild expertis inte finns någon effekt på säkerheten om denna praxis skulle tillåtas.

Denna inställning delades även av "Alitalia Servizi", en italiensk organisation enligt Del-145 med A-behörighet som för närvarande utför vissa uppgifter i enlighet med komponentunderhållsdata vid linjeunderhåll av luftfartyg, såsom utbyte av stolsarmar och pentryutrymmets dörrar.

Byrån anser att det aktuella förslaget kan innebära en omotiverad belastning vid enkelt komponentunderhåll som utförs vid underhåll av luftfartyg (viktkontroll av brandsläckare, enkel reparation av säten och pentryn, osv.). Det är dock inte byråns avsikt att tillåta alla former av underhåll "på vingarna" (eller "tillfälligt borttagna") av komponenter utan tillämplig B/C-behörighet (inspektion och reparation av motormoduler...).

I linje med förslaget från DGAC-FR har byrån därför ändrat M.A.502 b och c till att tillåta den behöriga myndigheten att särskilt avtala när detta sorts komponentunderhåll kan utföras utan B/C-behörighet.

Dessutom kommer byrån att lägga till AMC-material (allmänna råd om uppfyllande av krav) för att tydliggöra den omfattning av underhåll som kan godkännas och de kontrollförfaranden som bör finnas på plats. Ett av målen med denna åtgärd är att se till att personalen har rätt kvalifikationer för uppgifterna. Ofta behövs särskilda kvalifikationer vid komplicerade komponenter, och det räcker inte med bara ett B1 eller B2 certifikat.

(27) Dessutom har byrån infört redaktionella och mindre ändringar av följande punkter:

- o I M.A.201 e har inledningen av punkten återgått till den ursprungliga texten som skall lyda som följer (förslag från DGAC-FR):

"För att fullgöra de åligganden som följer av punkt a ovan kan ägaren till ett luftfartyg träffa avtal om..."

Syftet med denna ändring är att undvika alla tvetydigheter om avsikten med förordningen.

Såsom anges i M.A.201 a är ägaren ansvarig för luftfartygets fortsatta luftvärdighet, utan att närmare gå in på om ägaren utför åtgärderna själv eller anlitar någon på ägarens ansvar.

M.A.201 e ger ägaren möjlighet att träffa avtal med en organisation som svarar för fortsatt luftvärdighet och överföra ansvaret för genomförandet av uppgifterna för den fortsatta luftvärdigheten till organisationen som svarar för fortsatt luftvärdighet.

- o I M.A.201 e har orden "om organisationen innehar erkänt lämpliga förfaranden" lagts till. (Föreslaget av CAA-UK)
- o I M.A.302 d 2 har orden "när de väl godkänts av den behöriga myndigheten" ersatts med "när de väl godkänts i enlighet M.A.302 b eller M.A.302 c". (Föreslaget av CAA-NL)
- o I M.A.302 i, som nu har överförs till artikel 3.6 i förordning (EG) nr 2042/2003, har kravet att komplettera det nationella underhållsprogrammet med förfaranden som säkerställer överensstämmelse med M.A.302 g och h tagits bort. (Föreslaget av CAA-NL)

Byrån konstaterar att det i Tillägg I till AMC M.A.302 och AMC M.B.301 b inte anges att det i underhållsprogrammet bör ingå sådana förfaranden.

- o M.A.502 d har omformulerats för att underlätta förståelsen. (Föreslaget av AustroControl och CAA-UK)
- o I M.A.711 a.3 har ordet "kontrakteras" ersatts med "läggs ut på underleverantör". (Föreslaget av CAA-UK)
- o I M.A.711 b.1 har orden "och därefter förlänga det i enlighet med villkoren i M.A.901 c.2 eller M.A.901 e.2" lagts till. (Föreslaget av ENAC-IT)
- o I M.A.714 b har orden "eller, i tillämpliga fall, förlängs" lagts till. (Föreslaget av ENAC-IT).
- o I Del-M, Tillägg I, artikel 5.1, har en ny post 8 införts för att införa skyldigheten för den organisation som svarar för fortsatt luftvärdighet att inom 10 dagar skicka en kopia av alla granskningsbevis avseende luftvärdighet som utfärdats eller förlängts till den behöriga myndigheten i registreringsmedlemsstaten. (Föreslaget av ENAC-IT).
- o I Del-M, Tillägg VI, har ordet "kontrakterar" ersatts med "lägger ut på entreprenad". (Föreslaget av CAA-UK)

(28) Följande förslag har inte förts in i detta yttrande eftersom byrån anser att texten redan är tillräckligt tydlig:

- o AustroControl föreslog att segelflygplan och motordrivna segelflygplan skall ingå i M.A.901 e.

Byrån konstaterar att M.A.901 e redan nämner "luftfartyg på högst 2730 kg maximal startmassa". I termen "luftfartyg" ingår segelflygplan och motordrivna segelflygplan.

- o CAA-UK föreslog att villkor 7 tas bort från Tillägg VI till Del-M, och hävdade att upphävandet av drifttillståndet inte behöver inverka på organisationens verksamhet enligt Del-M, kapitel G.

Byrån konstaterar att det i villkor 7 redan står:

"...om inte den behöriga myndigheten uttryckligen fastslår annorlunda"

Detta innebär att den behöriga myndigheten redan har möjlighet att behålla godkännandet från organisationen som svarar för fortsatt luftvärdighet.

- o CAA-UK föreslog att Tillägg VI till Del-M ändras som följer:

"I enlighet med ändring av kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003, och med förbehåll för de villkor som anges nedan, certifierar medlemsstaten"

Byrån konstaterar att den aktuella texten är korrekt eftersom den hänvisar till "...kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 som för närvarande är i kraft...". Detta innebär att förordningen är i kraft vid den tidpunkt då den behöriga myndigheten utfärdar godkännandet.

(29) Följande förslag har inte förts in i detta yttrande antingen för att de ligger utanför uppgiftens behörighetsbeskrivning eller för att ämnet kan bli orsak till omfattande kommentarer och diskussioner. Dessa kräver därför formella diskussioner och överläggningar, och skulle behöva täckas av en särskild regleringsuppgift. Byrån kommer att låta dessa förslag ingå i "regleringsregistret".

- o CAA-UK föreslog att en definition bör ges av "underhållsprogram" och "underhållsschema".
- o CAA-UK föreslog att ett formellt kvalitetssystem bör krävas för stora organisationer enligt M.A., kapitel F, och motiverade det med att detta krav redan gäller för stora organisationer enligt M.A., kapitel G, som har hand om luftfartyg som inte används i kommersiella lufttransporter.
- o ENAC-IT föreslog att de personer som ansvarar för kvalitetssystemet respektive de organisatoriska granskningarna i organisationer enligt M.A., kapitel F, och M.A., kapitel G, bör godkännas av den behöriga myndigheten med en EASA blankett 4.

Byrån konstaterar att detta, för tillfället, inte ens är ett krav för organisationer enligt Del-145.

- o CAA-UK föreslog att diskriminatorsn för tillhörande erfarenhet som visas i M.A.707 a och M.B.902 b bör utgå från luftfartygets maximala startmassa och inte från användningen. Därför föreslog de att diskriminatorsn ställs in på 2730 kg maximal startmassa oavsett om luftfartyget används i kommersiella lufttransporter eller ej. Det skäl som gavs är att det är mycket svårt att hitta formella utbildningar avseende luftfartyg som inte är stora luftfartyg, oavsett användning.

Även om detta förslag inte har införts har ENAC-IT föreslagit att AMC M.A.606 c, AMC M.A.706, artikel 4.7, AMC M.A.707 a.1 och AMC M.A.707 a.2 ändras för att ytterligare förtydliga hur och var formella utbildningar kan genomföras och när denna utbildning kan ersättas med den behöriga myndighetens bedömning av ballonger och luftfartyg under 450 kg maximal startmassa som används i kommersiella lufttransporter.

Detta förslag från ENAC kommer att analyseras och AMC-materialet (allmänna råd om uppfyllande av krav) kommer att ändras, om så behövs, innan beslutet utfärdas.

- o CAA-UK och ENAC-IT föreslog att låta utökningen av granskningsbeviset avseende luftvärdighet tidigareläggas utan att kontinuiteten i mönstret för luftvärdighetsgranskningen bryts. Målet var att ge ägaren flexibilitet vid placeringen av granskningsbeviset avseende luftvärdighet i luftfartyget när luftfartyget befinner sig på basen.

CAA-UK föreslog dock en tidigareläggning på 30 dagar medan ENAC föreslog 5 dagar.

### **Reaktioner på allmänna råd om uppfyllande av krav:**

Följande förslag till ändringar av eller tillägg till AMC-materialet (allmänna råd om uppfyllande av krav) kommer att granskas av byrån och texten kommer att ändras, efter behov, innan det slutliga beslutet utfärdas (allmänna råd om uppfyllande av krav samt anvisningar). Detta beslut kommer att utfärdas när detta yttrande har godkänts av kommissionen:

- (1) CAA-NL föreslog att viktbegränsningen tas bort från AMC M.A.401 c.4.

Detta har godtagits av byrån.

- (2) CAA-UK, "Broadland Balloon Flights", "British Balloon and Airship Club", "GEFA-FLUG" och ett antal enskilda personer menade att AMC M.A.605 a verkar kräva tillgång till en hangar för inspektion av ballonger och luftskepp.

Texten kommer att ändras vid utfärdandet av det slutgiltiga beslutet (allmänna råd om uppfyllande av krav samt anvisningar) som följer:

"För ballonger och luftskepp får inte en hangar krävas när underhållet av höljet och utrustningen vid nedre änden lämpligare kan skötas utomhus, under förutsättning att allt nödvändigt underhåll kan genomföras i enlighet med M.A.402. För komplicerade reparationer och komponentunderhåll och EASA blankett 1 skall lämpliga godkända verkstäder tillhandahållas. De anläggningar och miljöförhållanden som krävs för inspektion och underhåll skall definieras i Underhållsorganisationens handbok."

- (3) ENAC-IT föreslog att AMC M.A.606 c, AMC M.A.706, artikel 4.7, AMC M.A.707 a.1 och AMC M.A.707 a.2 ändras för att ytterligare förtydliga hur och var formella utbildningar kan verkställas och när denna utbildning kan ersättas med bedömning av den behöriga myndigheten för ballonger och luftfartyg under 450 kg maximal startmassa som används i kommersiella lufttransporter.

Detta har godtagits av byrån.

- (4) AustroControl föreslog att hänvisningen till "Del-66 nivå 1 Allmän förtrogenhet" ersätts med "Del-66 Tillägg III nivå 1 Allmän förtrogenhet". Detta gäller artiklar AMC M.A.706, AMC M.A.707 a.1, AMC M.A.707 a.2, AMC M.B.902 b.1 och AMC M.B.902 b.2.

Detta har godtagits av byrån.

- (5) CAA-UK och "British Balloon and Airship Club" föreslog att tillägg görs av AMC-material (allmänna råd om uppfyllande av krav) som tydliggör innebörden av "biträdas av personal med sådana kvalifikationer" i M.A.710 b och om undertecknaren av granskningsbeviset avseende luftvärdighet måste vara närvarande vid genomgången av luftfartyget.

Byrån konstaterar att det i granskningen av luftvärdighet ingår en dokumentgranskning och en fysisk genomgång. Enligt M.A.710 c.5 måste det under den fysiska genomgången av luftfartyget säkerställas att inga oförenligheter kan påträffas mellan luftfartyget och de granskade dokumenten.

Byråns ståndpunkt är att detta bara kan uppnås om personalen för granskning av luftvärdigheten är närvarande under den fysiska genomgången. Under denna genomgång får personal för granskning av luftvärdigheten biträdas av personal som har lämplig kompetens enligt Del-66 för att öppna luckor, utföra prov osv.

AMC M.A.710 b skall ändras i enlighet med detta.

- (6) DGAC-FR föreslog att tillägg görs av AMC-material (allmänna råd om uppfyllande av krav) för att tydliggöra följande:
- o Hur länge kan en luftfartygstyp hållas inom det godkända arbetsområdet om organisationen som svarar för fortsatt luftvärdighet inte har ett avtal med en kund för den typen av luftfartyg.
  - o Är det möjligt att en organisation som svarar för fortsatt luftvärdighet kan tillåtas utföra granskningar av luftvärdigheten för en särskild luftfartygstyp utan att ha eller söka ett avtal med en kund för den typen av luftfartyg.
- (7) ENAC-IT föreslog för de personer som är auktoriserade att förlänga giltigheten för ett granskningsbevis avseende luftvärdighet baserat på den nya befogenheten M.A.711 a.4, att AMC-material (allmänna råd om uppfyllande av krav) införs för att tydliggöra hur den behöriga myndigheten formellt godtar sådana personer och hur organisationen utfärdar auktorisationen.

- (8) ENAC-IT föreslog att det i AMC M.A.901 c.2 och e.2 och f införs ytterligare information om hur organisationen som svarar för fortsatt luftvärdighet kan visa att giltigheten för ett granskningsbevis avseende luftvärdighet inte förlängs om organisationen känner till eller har skäl att tro att luftfartyget inte är luftvärdigt. Dessutom föreslår ENAC-IT att ett exempel på "rapport om att fastställda regler efterlevs" införs.
- (9) ENAC-IT föreslog att AMC M.A.903 a och AMC M.B.105 a ändras för att säkerställa att det i det ömsesidiga utbytet av information vid överföring av en luftfartygsregistrering inom EU ingår ett meddelande om att granskningsbeviset avseende luftvärdighet har utfärdats i enlighet med nationella bestämmelser.
- (10) AustroControl föreslog att motordrivna segelflygplan innefattas i AMC M.B.301 b, artikel 3.
- (11) ENAC-IT föreslog att det i AMC M.B.703 införs ytterligare information om hur EASA blankett 14 fylls i.
- (12) AustroControl föreslog att hänsyn tas till NPA2007-07, som för närvarande utvärderas, vid fastställning av gruppbehörigheter i AMC M.B.703.
- (13) CAA-NL föreslår att orden "förfaranden för att stegra fastställda kontrollperioder" ersätts med "uppgifter om eller hänvisning till stegringsprogram" i artikel 1.1.7 i Tillägg I till AMC M.A.302 och AMC M.B.301 b.
- (14) CAA-UK föreslog att tillägg görs av AMC-material (allmänna råd om uppfyllande av krav) för att i Tillägg VII "Komplicerade underhållsuppgifter" tydliggöra innebörden av följande termer:
- o "Godkänd eller auktoriserad svetsare" under punkt 3(c).
  - o "Specialverktyg" i artikel 5(a).
- (15) "Deutscher Aero Club" och två enskilda personer föreslog ändringar av förteckningarna över uppgifter i de allmänna råden om uppfyllande av krav till Tillägg VIII "Begränsat underhåll genom piloten/ägaren".
- (16) CAA-UK föreslog att det i kvalitetssystemen i Del-145 och Del-21 införs ett liknande krav som det som föreslås i punkt e i Tillägg VIII till AMC M.A.616, där organisationen skall meddela den behöriga myndigheten om alla fynd på nivå 1 som upptäcks under den organisatoriska granskningen.
- (17) CAA-UK föreslog att ändringen av AMC 145.A.50(a), punkt 2.8 d stryks, så att ett förenklat förfarande möjliggörs för att utfärda blankett 1 för komponenter som underhålls i USA och Kanada av organisationer som inte är godkända i enlighet med Del-145. Det skäl som gavs är att detta underminerar de befintliga bilaterala avtalen.
- De ger dock sitt stöd åt de liknande ändringar som infördes i AMC M.A.613 a, stycke 2.8.
- (18) Synpunkterna från AustroControl och DGAC-France på de bestämmelser som avses i M.A.502 d och M.A.801 c om komplicerade luftfartygsunderhållsuppgifter på ELA1 luftfartyg, har dessutom medfört att byrån kommer att införa AMC-material (allmänna råd om uppfyllande av krav) för att tydliggöra att avtalet mellan ägaren och den behöriga

myndigheten kan omfatta en längre tids utförande av en rad komplicerade uppgifter. Detta sker förutsatt att ett sådant avtal beskriver de data, verktyg, material och anläggningar som skall användas och den behöriga myndigheten utför slumpmässiga kontroller för att bekräfta att bestämmelserna följts.

- (19) Till följd av synpunkterna från DGAC-FR och Alitalia Servizi gällande utförandet av komponentunderhåll (M.A.502 b och c) "på vingarna" kommer byrån dessutom att lägga till AMC-material (allmänna råd om uppfyllande av krav) för att förklara den omfattning av underhåll som kan godkännas och de kontrollförfaranden som bör vidtas.