



ÁLIT FLUGÖRYGGISSTOFNUNAR EVRÓPU

nr. 02/2008

frá 15. maí 2008

á reglugerð framkvæmdastjórnarinnar um breytingu á reglugerð framkvæmdastjórnar (EB) nr. 1702/2003 um framkvæmdareglur varðandi lofthæfi og umhverfissvottun loftfara og tilheyrandi framleiðsluvara, íhluta og búnaðar, svo og vottun hönnunar- og framleiðslufyrirtækja.

OG

á reglugerð framkvæmdastjórnarinnar um breytingu á reglugerð framkvæmdastjórnar (EB) nr. 2042/2003, um áframhaldandi lofthæfi loftfara og annarra framleiðsluvara, íhluta og búnaðar til flugs og um samþykki fyrir fyrirtækjum og starfsfólki á þessu sviði

„Endurskoðuð skilyrði í M-hluta um loftför sem ekki eru notuð við flutningaflug og viðhald flugmanns sem er í senn eigandi“

I. Almenn

1. Tilgangur þessa álits er að leggja það til við framkvæmdastjórnina að reglugerðum framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1702/2003¹ (21. hluta) og nr. 2042/2003² verði breytt. Ástæðunum fyrir þessari reglugerðarsetningu er lýst hér að neðan.
2. Álitið hefur verið tekið upp samkvæmt þeim starfsreglum sem stjórn Flugöryggisstofnunar Evrópu (stofnunarinnar)³ tilgreinir, í samræði við ákvæði 19. greinar reglugerðar (EB) nr. 216/2008⁴ (grunnreglugerðarinnar).

II. Samráð

3. Til þess að meta áhrif viðbótar I við reglugerð (EB) nr. 2042/2003 (M-hluta), líkt og kveðið er á um í gr. 7(6) í reglugerð (EB) nr. 2042/2003, skipulagði stofnunin tvo fundi árið 2004 með fulltrúum atvinnu- og tómstundaflugs en á þeim var komist að þeirri niðurstöðu að áhrif M-hluta á flutningaflug væru hverfandi og að áhrifamatið ætti að beinast að öðrum rekstri.
4. Þann 21. september 2004 skrifaði stofnunin undir samning við ráðgjafafyrirtækið Air EuroSafe um að framkvæma ofangreint áhrifamat. Útkoman var áhrifamatsskýrslan 2004/S 122-102598 sem Air EuroSafe sendi frá sér 21. febrúar 2005 og var gefin út sem viðauki II við þá tilkynningu um áformaðar breytingar (NPA07/2005) sem lýst er hér að neðan.
5. Stofnunin notaði þessa skýrslu til að leggja til breytingar á M-hluta hvað varðar loftför sem ekki eru notuð til flutningaflugs (reglugerðarverkefni M.007). Tillagan var birt sem tilkynning um áformaðar breytingar (NPA) 07/2005, sem út kom 23. júní 2005 og stóð opin fyrir almennu samráði á tímabili sem lengt var í 5 mánuði samkvæmt beiðni meirihluta hagsmunaaðila. Á lokadegi, 24. nóvember 2005, hafði stofnuninni borist 441 athugasemd frá stjórnvöldum ríkja, fagstofnunum og einkaaðilum.
6. Af athugasemdum sem bárust, svo og niðurstöðum vinnufundar sem skipulagður var til að útskýra og ræða tillöguna, taldi stofnunin að útséð væri um að fyrirhugaðar breytingar yrðu samþykktar nema stofnunin hrinti samhliða í framkvæmd öðru reglugerðarverkefni (M.017) til að þróa tengt útskýringarefni (viðeigandi og tækar leiðir til að fullnægja skilyrðum („Acceptable Means of Compliance“, AMC) og leiðbeiningarefni), legði til frekari breytingar á reglugerðinni og legði báðar tillögur fram samtímis til að veita fulla yfirsýn yfir fyrirhugaðar breytingar. Þetta var rætt ítarlega síðla árs 2005 með fulltrúum almenns flugs sem féllust á að

¹ Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1702/2003 frá 24. September 2003 um framkvæmdareglur varðandi lofthæfi og umhverfisvottun loftfara og tilheyrandi framleiðsluvara, íhluta og búnaðar, svo og vottun hönnunar- og framleiðslufyrirtækja (*OJ L 243, 27.9.2003, bls. 6*). Reglugerð eins og henni var síðast breytt með reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 287/2008 frá 28. mars 2008 (*OJ L 87, 29.03.2008, bls. 3*).

² Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 2042/2003 frá 20. nóvember 2003 um áframhaldandi lofthæfi loftfara og tengdra framleiðsluvara, íhluta og búnaðar til flugs og um samþykki fyrir fyrirtækjum og starfsfólki á þessu sviði (*OJ L 315, 28.11.2003, bls. 1*). Reglugerð eins og henni var síðast breytt með reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) 376/2007 frá 30. mars 2007 (*OJ L 94, 4.4.2007, bls. 18*).

³ Ákvörðun stjórnarinnar varðandi gildandi ferli þegar stofnunin gefur út álit, vottanir, tæknistaðla og leiðbeiningarefni. EASA MB 08-2007 frá 11.06.2007 („Reglusetningarferli“).

Reglugerð (EB) nr. 1592/2002 frá Evrópuþinginu og Leiðtogaáráðinu frá 20. febrúar 2008 um almennar reglur á sviði flugmála og um stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópu, sem fellir úr gildi tilskipun ráðsins 91/670/EBE, reglugerð (EB) nr. 1592/2002 og tilskipun 2004/36/EB (*OJ L 79, 19.03.2008, bls.1*).

styðja þetta ferli. Í kjölfar þessa var ákveðið að reglugerðarsetningin tæki einnig til eftirfarandi atriða:

- Að leggja mat á og svara þeirri 441 athugasemd sem barst við NPA07/2005 með því að útbúa svarskjal („Comment Response Document“, CRD).
- Ræða um og leggja til frekari breytingar á M-hluta.
- Búa til samsvarandi AMC-efni og leiðbeiningarefni.

Að auki voru þau sértæku málefni er tengdust viðhaldi flugmanns sem er í senn eigandi gerð að stöku reglugerðarverkefni (M.005).

7. Að verkinu unnu tveir reglugerðarsetningarhópar (M.005 og M.017) sem samanstóðu af fulltrúum frá stofnuninni, flugmálastjórnnum ríkja, framleiðslu- og viðhaldsiðnaðinum og einnig eigendum/rekstraraðilum. Stofnunin gaf út eftirfarandi skjöl til almenns samráðs er byggðu á tillögum þeirra:
 - CRD07/2005, 26. apríl 2007 (svar við athugasemdum við NPA07/2005).
 - NPA2007-08, 28. júní 2007 (tillaga að frekari breytingum á M-hluta svo og samsvarandi AMC- og leiðbeiningarefni).
8. Til að styðja við og útskýra innihald þessara skjala skipulagði stofnunin einn vinnufund í Köln þann 4. júlí 2007, sex vinnufundi í Sviss, Bretlandi, Frakklandi, Danmörku, Þýskalandi og Tékklandi á milli 28. ágúst 2007 og 13. september 2007, og einn vinnufund í Austurríki þann 13. nóvember 2007.
9. Til að liðka fyrir samþykktarferli framkvæmdastjórnarinnar og skilningi allra hlutaðeigandi aðila ákvað stofnunin að lokaálit hennar skyldi taka til reglugerðarverkefnanna þriggja (M.007, M.005 og M.017) og útbjó sameiginlegt svarskjal auk stakrar breytingatillögu að M-hluta.
10. Stofnuninni bárust 10 andsvör við CRD07/2005 og 661 athugasemd við NPA2007-08 en aðalinntak þeirra má draga saman í eftirfarandi atriði:
 - Fram komu efasemdir um að þörf væri á að skipta gildandi kerfum ríkja út fyrir evrópskar reglugerðir.
 - Gefa út sérstaka reglugerð, „léttan“ M-hluta, til að fjalla um áframhaldandi lofthæfi í almennu flugi.
 - Taka tillit til niðurstaða reglugerðarverkefnis MDM.032 um betra eftirlit með almennu flugi.
 - Sameina samþykki M.A. F-kafla og M.A. G-kafla (Lofthæfifyrirtæki).
 - Samþykkja FAA AC43-13 um viðgerðir og breytingar.
 - Samþykkja beint (án tvískiptrar útgáfu) bandarísk (FAA-8130-3) og kanadísk (TCCA 24-0078) afhendingarvottorð íhluta eftir viðhald.
 - Auka umfang viðhalds flugmanns sem er í senn eigandi og leggja niður sjálfsmat.
 - Létta á íþyngjandi eftirlitskröfum (gæðakerfi/skipulagsúttekt).
 - Leyfa frumsamþykki lofthæfifyrirtækja þegar ekki er til staðar viðurkennd viðhaldsáætlun.
 - Skýra skilyrði er lúta að viðhaldi íhluta og flóknum verkefnum.
 - Leyfa flutning óviðgerðarhæfra íhluta til eiganda.
 - Búa til nýtt og einfaldara skírteini fyrir starfsfólk er vinnur að viðhaldi loftfara.

- Slaka á skilyrðum fyrir starfsfólk er vinnur að lofthæfiskoðunum og einfalda ferli fyrir framkvæmd lofthæfiskoðunar og útgáfu vottorða um lofthæfiskoðun (ARC).
 - Veita lengri frest til að framkvæma fyrirhugaðar breytingar.
11. Til að fara yfir þessar athugasemdir kom stofnunin á fót tveimur starfshópum (M.005 og M.017) sem hvor um sig samanstóð af meðlimum viðkomandi vinnuhóps, auk aðila frá staðlanefnd (Standardisation & Approvals) og fulltrúa iðnaðarins sem hafði andmælt NPA2007-08. Í kjölfar þessa mats gaf stofnunin þann 6. mars 2008 út svarskjalið CRD2007-08 sem innihélt svör við hverri athugasemd fyrir sig, tillögu að lagatexta, AMC-efni og leiðbeiningarefni, skýringarefni sem sýndi hvernig tekið hafði verið á mikilvægustu málum sem nefnd eru hér að ofan, og leiðbeiningar fyrir eigendur einkaloftfara með mestan leyfilegan flugtaksþunga 2730 kg (þar með taldir loftbelgir af öllum stærðum) þar sem dregin voru saman einföldustu verklagsatriði sem fyrirhugaðar reglur heimila.
12. Í kjölfar ytra samráðs um CRD2007-08 sem lauk 6. maí 2008 bárust stofnuninni andmæli frá:
- 6 lögbærum yfirvöldum: AustroControl-Austria, CAA-Netherlands, CAA-United Kingdom, DGAC-France, ENAC-Italy, FOCA-Switzerland.
 - 12 stofnunum og samtökum: Broadland Balloon Flights, British Balloon and Airship Club, GEFA-FLUG, Royal Danish Aeroclub, Europe Air Sports, Deutscher Aero Club, European Gliding Union, European Sailplane Manufacturers, Alitalia Servizi, French Gliding Union (FFVV), Norwegian Air Sports Federation, European Microlight Federation.
 - 27 einstaklingum.

Farið er ítarlega yfir andmæli þessi í viðhenginu. Engin þeirra hafa í raun áhrif á inntak þeirra niðurstaða sem stofnunin lagði fram í svarskjalinu. Hins vegar var í mörgum þeirra að finna tillögur að áhugaverðum umbótum á textanum sem stofnunin leggur fram í þessu álit. Önnur andmælanna er ekki hægt að fjalla um undir formerkjum þessa reglugerðarverkefnis þar sem þau myndu krefjast opins samráðs; um þau verður þar af leiðandi fjallað síðar er kemur að reglugerðarsetningu.

III. Innihald álits stofnunarinnar

13. Í álit þessu er höfð eins mikil hliðsjón og mögulegt er af tillögum þeirra mörgu hagsmunaaðila sem þátt tóku í samráðsferlinu og brugðust við svarskjalinu. Í álitinu er lögð til evrópsk nálgun á áframhaldandi lofthæfi loftfara sem ekki eru notuð til flutningaflugs, sem byggir á þeim kerfum ríkja sem til staðar eru og búa yfir jafngildum ráðstöfunum til að tryggja öryggi, svo sumum þeirra verði áfram haldið með lágmarksröskun; þannig munu enn fremur þau kerfi sem sannað hafa skilvirkni sína standa öllum evrópskum ríkisborgurum til boða.
14. Þörf á að smíða samhliða skilyrði og leiðir til að fullnægja þeim, svo og á þátttöku allra hagsmunaaðila og samráði við þá, er ástæða þess að þessari reglugerðarvinnu, sem hefði átt að ljúka árið 2005, lýkur nú fyrst nokkrum mánuðum fyrir lok bráðabirgðaskýrslu um gildistöku þeirra ákvæða M-hluta er varða áframhaldandi lofthæfi loftfara sem ekki eru notuð við flutningaflug. Þetta vakti skiljanlega áhyggjur hjá hagsmunaaðilum. Álit þetta tekur því fullt tillit til þessara áhyggjuefna og leggur til tímabundnar ráðstafanir til að mæta þeim.
15. Með hliðsjón af stigskiptingu reglna Flugöryggisstofnunar Evrópu tekur álit þetta aðeins til þeirra breytinga sem stofnunin leggur til á viðkomandi reglugerðum framkvæmdastjórnarinnar (M-hluta, 145. hluta og 21. hluta); samsvarandi AMC- og leiðbeiningarefni, sem ítarlega er

farið yfir í svarskjalinu, er aðeins mögulegt að gefa út og verður einungis gefið út þegar ofantaldar reglugerðir hafa hlotið samþykki framkvæmdastjórnarinnar. Hins vegar verður að ítreka að þær ráðstafanir sem settar eru fram í þessu álitu verður að lesa samhliða téðu AMC-efni og leiðbeiningarefni sem hluta af samþykktri heild.

a) Þörf fyrir sameiginlegar reglur

16. Þrátt fyrir að margir aðilar og stofnanir hafi dregið í efa að breytinga sé þörf og stutt áframhaldandi gildi nógildandi ríkiskerfa er það staðreynd að Evrópuþingið og ráðið hafa nú þegar ákveðið að áframhaldandi lofthæfi allra loftfara sem skráð eru í aðildarríkjum skuli lúta sameiginlegum reglum, svo að ríkisborgarar fái notið góðs af tveimur helstu markmiðum EASA-kerfisins:

a) Öryggi

Eitt helsta markmiðið er að koma á jafngildum öryggisráðstöfunum. Þrátt fyrir að ekkert bendi til þess að ástæða sé til að hafa áhyggjur af öryggismálum vegna nógildandi ríkiskerfa þýðir það ekki að öryggisráðstafanir megi ekki bæta. Raunar er öryggi ríkiskerfa breytilegt frá landi til lands og ef sameiginlegum, viðeigandi reglum er komið á ætti það almennt að bæta öryggi innan Evrópu.

b) Sameiginlegur markaður

Annað markmið bandalagsins með stofnun EASA-kerfisins var að liðka fyrir starfsemi hins innri markaðar. Frjáls umferð varnings, þjónustu og fólks krefst upptöku sameiginlegra reglna til að tryggja að notuð loftför megi selja hvar sem er á hinum sameiginlega markaði, viðhalds- og lofthæfifyrirtæki geti boðið þjónustu sína í öllum aðildarríkjum og ríkisborgarar ESB geti flogið loftfari sínu í hvaða aðildarríki sem er.

17. Með hliðsjón af ofantöldu stendur ekki til boða að fjarlægja M-hluta um almennt flug. Ekki er heldur mögulegt að aðhafast ekkert þar sem það myndi þýða að M-hluti kæmi til framkvæmda frá og með 28. september eins og hann er nú. Eina færa leiðin í nógildandi lagaumhverfi er því að breyta M-hluta svo hann mæti betur þörfum loftfara af mismunandi stærðum og gerðum, svo og þörfum mismunandi rekstrar. Í því ferli hefur stofnunin fjallað sérstaklega um helstu mál sem bent var á meðan á samráði stóð.

b) Snið skilyrða áframhaldandi lofthæfis í almennu flugi

18. Nokkrir einstaklingar og stofnanir töldu núverandi skilyrði of flókin og torlesin; þeir báðu því um sérstakan M-hluta tileinkaðan almennri flugumferð (svokallaðan „léttan M-hluta“). Stofnunin andmælir því ekki að notkun lagatexta er ekki alltaf auðveld þeim aðilum sem reglugerð nær til, jafnvel þegar reynt hefur verið að setja þá fram á einföldu máli og á þann hátt sem liðkar fyrir notkun þeirra. Þetta helgast af þeirri staðreynd að lagatextar eru ekki samdir með það í huga að þeir séu notaðir sem skýringarrit í daglegum verkefnum; aðaltilgangur þeirra er að skapa lagalega fullvissu þegar eitthvað kemur upp á. Einnig tryggja þessir textar réttindi þeirra aðila sem reglugerð nær til en þeir eiga rétt á að túlka þá sér í hag. Mörg þeirra skilyrða sem finna má í M-hluta eru almenns eðlis og getur hver umsóknaraðili lagað þau að stærð og gerð fyrirtækis síns og rekstrar.

19. Í þessu samhengi verður einnig að líta til þess að M-hluti nær yfir margs konar loftför sem notuð eru við ýmsan rekstur:

- Stór loftför (eins og þau hafa þegar verið skilgreind í reglugerð (EB) nr. 2042/2003),
- Lítil loftför sem hafa leyfilegan flugtaksþunga yfir 2730 kg;
- Loftför sem hafa mestan leyfilegan flugtaksþunga 2730 kg og loftbelgi;
- ELA1-loftför (eins og þau eru skilgreind í væntanlegu álitum um NPA2008-07 hvað varðar „ELA-ferli“, „Staðlaðar breytingar og viðgerðir“ og „Vottunarskilyrði fyrir léttar sportflugvélar“), og
- CS-VLA-, CS-22- og LSA-loftför (eins og LSA-loftför eru skilgreind í væntanlegu álitum um NPA2008-07).

Ef fylgja ætti eftir á rökréttan hátt hugmyndinni um sérstakan M-hluta helgaðan almennu flugi þyrfti að búa til fleiri en einn „léttan M-hluta“ til að fjalla um hverja tegund loftfara og mögulega einnig hverja tegund flugrekstrar. Með hliðsjón af evrópska réttarkerfinu myndi þetta valda miklum ruglingi þar sem nauðsynlegt yrði að túlka hvern texta fyrir sig, svo sami texti gæti leitt af sér ólík skilyrði.

20. Því verður að beita lagaskilyrðum ásamt með viðeigandi túlkunarleiðbeiningum sem settar eru saman af reglusetningaraðilum og þeim aðilum sem reglugerðin nær til. Í síðara tilfallinu geta iðngreinasambönd og -samtök gefið út slíkar túlkunarleiðbeiningar handa meðlimum sínum.
21. Þrátt fyrir athugasemdirnar hér að ofan skilur stofnunin að styðja þarf við skilning og framkvæmd hagsmunaaðila í almennu flugi á þeim skilyrðum sem þeim er gert að fara eftir. Stofnunin mun því gera allt sem í hennar valdi stendur til að gefa út notkunarleiðbeiningar líkt og þær sem fylgja með svarskjalinu fyrir eigendur loftbelgja og einkaloftfara með mestan leyfilegan flugtaksþunga 2730 kg. Með skýringum, bréfum, vinnufundum o.s.v.frv. mun hún einnig kynna innihald og tilgang reglnanna fyrir lögbærum yfirvöldum og þeim aðilum og fyrirtækjum sem reglugerðin tekur til.

c) Hafa hliðsjón af niðurstöðum reglugerðarverkefnis MDM.032 um bætt eftirlit með almennu flugi

22. Nokkrir aðilar og stofnanir lögðu til að höfð væri hliðsjón af einfölduðu verklagi fyrir létt loftför, sem fyrirhugað er samkvæmt reglugerðarverkefni MDM.032. Þrátt fyrir að benda verði á að verkefni þetta tekur aðallega til skilyrða er varða flugrekstur, flugskírteini og upphaflegt lofthæfi, þarf vissulega að sjá til þess að samræmi sé milli skilyrða um áframhaldandi lofthæfi og skilyrða um vottun á breytingum og viðgerðum, svo og skilyrðum um vottun varahluta og búnaðar. Vinna að þeirri reglugerðarsetningu er nægilega langt á veg komin til að leyfa útgáfu tillögunnar NPA2008-07, en í henni er kynnt nýtt ferli er nefnist „létt evrópsk loftför“ („European Light Aircraft“) með tveimur undirflokkum (ELA1 og ELA2) og leggur til nýja vottunarforskrift („Certification Specification“ eða CS) fyrir léttar sportflugvélar („Light Sport Aeroplanes“ eða LSA). Með tilliti til þessara væntanlegu breytinga er í álitum þessu að finna frekari tilslakanir sem eiga sérstaklega við um þessi loftför:
- a) Þann möguleika að setja í íhluti sem ekki hafa afhendingarvottorð ef heimild er fyrir því í 21. hluta (sjá M.A.501(a)). Gert er ráð fyrir því að eigandi muni hafa möguleika á að framleiða ákveðna íhluti án afhendingarvottorðs líkt og lagt er til í MDM.032.
 - b) Þann möguleika að óháðir viðhaldsvottar framkvæmi viðhald á íhlutum og viðhald á flóknum íhlutum í ELA1-loftförum (sjá M.A.502(d) og M.A.801(c)).
 - c) Þann möguleika að óháðir viðhaldsvottar gefi út tilmæli um útgáfu vottorðs um lofthæfiskoðun ELA1-loftfars (sjá M.A.901(g)).

d) Sameina samþykki MA. F-kafla og M.A. G-kafla (Lofthæfifyrirtæki)

23. Lagt hafði verið til að sameina samþykki M.A. F-kafla og M.A. G-kafla og koma þannig í veg fyrir tvíverknað hvað varðar greinargerðir, rannsóknir, endurskoðun og gjaldtöku. Stofnunin er hins vegar ekki sannfærð um að tillagan hefði í för með sér þá kosti sem búist er við. Í fyrsta lagi er ljóst að halda verður vottorðum aðskildum fyrir þau fyrirtæki sem óska aðeins eftir öðru samþykkinu. Jafnvel þótt mögulegt væri að sameina þessi vottorð myndi það ekki tryggja einfalt vottunarferli þar sem lögbært yfirvald getur ávallt ákveðið að framkvæma aðskilda endurskoðun og fela mismunandi deildum umsjón með málefnum er snerta viðhald og áframhaldandi lofthæfi. Það væri því engin trygging fyrir lægri gjöldum enda gætu yfirvöld lagað gjaldtöku að umfangi rannsókna, sem er meira þegar kemur að sameinuðu samþykki en stöku samþykki. Ekki hefur stofnunin heldur vald yfir gjaldtöku lögbærra yfirvalda.

24. Í stað þess að sameina þessi samþykki kýs stofnunin því eftirfarandi úrræði:

- a) Í AMC M.A.602 og AMC M.A.702 verður gert ljóst að fyrirtæki sem sækir um bæði samþykkin leyfist að nota eitt EASA-eyðublað 2 við umsókn sína.
- b) Í AMC M.B.604(b) og AMC M.B.704(b) verður lagt til að lögbært yfirvald skipuleggi endurskoðun svo hún nái yfir bæði samþykkin og þannig verði komist hjá endurteknum heimsóknum á ákveðið svæði.
- c) Í AMC M.A.704 verður að finna dæmi um sameinaða starfsemilýsingu fyrir fyrirtæki sem hlotið hefur bæði samþykkin (samkvæmt M.A. F-kafla og kafla um lofthæfifyrirtæki).

Á þessum grunni ætti að vera mögulegt að laga gjaldtöku að umfangi rannsókna, óháð því hvort um er að ræða sameinað lokavottorð eða tvö mismunandi vottorð.

e) Samþykkja FAA AC43-13 um viðgerðir og breytingar

25. Nokkrir einstaklingar og stofnanir fóru fram á að samþykkt yrði notkun FAA AC43-13 um viðgerðir og breytingar. Þrátt fyrir að stofnunin sé þeim sammála um að nauðsynlegt sé að finna einfaldari leiðir til að fjalla um breytingar og viðgerðir á léttum loftförum, telur stofnunin ekki mögulegt að beita FAA-reglugerðinni beint, en hún var þróuð í öðru lagaumhverfi þar sem gildir önnur flokkun viðgerða í „meiriháttar“ og „minniháttar“, svo og önnur hlutverkaskipting reglugjafa.

Vegna þessa stungu sumir upp á að það samþykktarferli viðgerða sem sett er fram í FAA AC43-13 yrði flutt yfir í EASA-kerfið. Verið er að fjalla um þetta mál undir formerkjum reglugerðarverkefnis MDM.032, þar sem það snertir ekki viðhald heldur áframhaldandi lofthæfi sem fjallað er um í 21. hluta, D-kafla og M-kafla, sem innihalda þau skilyrði sem breytingar og viðgerðir verða að uppfylla. Líkt og lýst er í tillöggunni NPA2008-07 er stofnunin því að íhuga viðeigandi vottunarskilyrði, sem myndu veita sams konar sveigjanleika og skilyrðin í AC43-13 en í samræmi við EASA-kerfið.

f) Samþykkja beint bandarísk og kanadísk afhendingarvottorð fyrir íhluti eftir viðhald

26. Margar stofnanir og eigendur loftfara hafa nú yfir að ráða íhlutum sem voru afhentir eftir viðhald með samsvarandi eyðublöðum FAA 8130-3 eða TCCA 24-0078; hins vegar voru þessi eyðublöð ekki gefin út af stofnunum sem samþykktar hafa verið af lögum sambandsins og því má ekki setja þá í loftför eftir 28. september 2008. Enn fremur virðast viðhaldsfyrirtæki í Bandaríkjunum og Kanada sem framkvæma viðhald á íhlutum loftfara í almennu flugi ekki hafa

áhuga á að hljóta evrópskt samþykki. Þetta gæti orðið til þess að vottuð viðhaldsfyrirtæki vanti til að sjá fyrir þörfum hins almenna evrópska flugsamfélags.

27. Stofnunin mun þar af leiðandi gera ljóst í AMC M.A.613(a) að viðhaldsfyrirtæki sem fellur undir MA. F-kafla eða 145. hluta (án tilskilinna íhlutaréttinda) sé heimilt að gefa út eyðublað 1 eftir viðeigandi skoðun og vottun, þegar um er að ræða íhluti sem hafa verið afhentir eftir viðhald samkvæmt 8130-3 (FAA) eða TCCA 24-0078 (Kanada), án tvöfaldrar útgáfu. Þessi tilslökun á skilyrðum byggist á tæknilegri getu þessara stofnana og því trausti sem við megum hafa á því eftirliti sem bandarísk og kanadísk lögbær yfirvöld framkvæma, samkvæmt mati í tengslum við fyrirhugaðan tvíhliða flugöryggissamning við þessi lönd.

g) Auka umfang viðhalds flugmanns sem er í senn eigandi og leggja niður sjálfsmat

28. Hvað varðar viðhald flugmanns sem er í senn eigandi er stofnunin því sammála að reynslan í sumum aðildarríkjanna og öðru reglugerðarumhverfi sýni að eigandi loftfars geti gert meira, þar sem vinna sem stuðlar að því að tryggja öryggi loftfarsins sem hann/hún notar snertir hann/hana öðrum fremur. Stofnunin hefur því ákveðið að endurskoða frá grunni lista yfir viðhaldsverkefni flugmanns sem er í senn eigandi, flokka þau eftir gerð loftfars og færa yfir í AMC-efnið (nýtt AMC-efni um viðauka VIII við M-hluta). Á slíkum listum er augljóslega ekki að finna búnað sem telst ómissandi fyrir öryggi. Til að skapa frekari fullvissu eru í viðauka VIII útskýrð þau verkefni sem falla ekki undir viðhald flugmanns sem er í senn eigandi.

29. Svo tryggt sé nauðsynlegt traust á hæfni flugmanns sem er í senn eigandi til að framkvæma slík viðhaldsverkefni er í viðauka VIII að finna þær grundvallarreglur sem flugmaður sem er í senn eigandi skal lúta varðandi:

- Hæfni og skyldur.
- Framkvæmd viðhalds og skrásetningu.

Þessi ákvæði byggjast á hugmyndinni um „sjálfsmat flugmanns“. Það dregur úr áhættu þessu tengdri að verkefni sem viðkomandi flugmaður framkvæmir verða að vera skráð í viðhaldsáætlun. Þegar lofthæfifyrirtæki sér um loftfar mun viðkomandi fyrirtæki því votta að viðhald sé framkvæmt á viðunandi hátt; þegar loftfar er ekki í umsjá lofthæfifyrirtækis skal lögbært yfirvald framkvæma samskonar gæðamat meðan á reglulegri lofthæfiskoðun stendur. Að sama skapi skal meta virkni viðhalds flugmanns sem í senn er eigandi og, ef þörf krefur, breyta viðhaldsáætlun til að laga verkefni viðkomandi flugmanns að raunverulegri getu hans/hennar.

h) Létta á íþyngjandi eftirlitskröfum (gæðakerfi/skipulagsúttekt)

30. Sumir telja skilyrði fyrir samþykkt lofthæfifyrirtækja of ströng, þá sérstaklega kröfuna um innra og ytra gæðamat eða innri skipulagsúttekt, þar sem viðkomandi telja lofthæfifyrirtæki einungis fara með kerfisleg verkefni sem ekki feli í sér raunverulega vinnu við loftfar. Því leggja viðkomandi til að endurskoðun lögbærs yfirvalds ætti að nægja. Stofnunin vill fyrst af öllu undirstrika að eftirlit með áframhaldandi lofthæfi er jafn mikilvægt fyrir öryggi loftfars og það viðhald sem framkvæmt er. Ef verkefni er snerta áframhaldandi lofthæfi eru ekki framkvæmd á viðunandi hátt er berlega hætt á því að ekki fari fram allt nauðsynlegt viðhald. Þetta verður því að taka alvarlega og þeir sem sitja við stjórnvölinn geta ekki öðlast réttindi á þessu sviði nema fyrir liggja vottun á því að þeir geti annast slíkt á viðunandi hátt.

31. Þar af leiðandi telst óviðunandi að treysta einungis á endurskoðun lögbærs yfirvalds, af eftirfarandi ástæðum:

- Öll réttindi sem lofthæfifyrirtæki hljóta (þau sömu og fyrirtæki sem réttindi hafa samkvæmt M.A. F-kafla, 145. hluta og 147. hluta) byggjast á því að til staðar sé innra ferli sem fylgist með því að farið sé að reglum. Það fer eftir stærð fyrirtækis hvort framkvæma skal þetta með skipulagsúttekt eða gæðakerfi.
- Gæðakerfið er grundvallaratriði þegar fyrirtæki telst flókið að samsetningu, vegna þess að þá eru ótal verkferli til staðar og nauðsynlegt að tryggja viðunandi samskipti milli mismunandi deilda og aðila er gegna ólíkum hlutverkum.
- Aðeins fyrirtækið er stöðugt meðvitað um vandamál, erfiðleika og hvort misbrestur er á að skilyrði séu uppfyllt, og er það eini aðilinn sem tryggt getur viðeigandi úrbætur og eftirfylgni.

32. Stofnunin fellst þó á að skilyrði fyrir samþykkt lofthæfifyrirtækja skuli fara eftir stærð og samsetningu fyrirtækis. Hún mun því breyta viðauka VIII við AMC M.A.616 og búa til nýjan viðauka XIII við AMC M.A.712(f) til að laga ákvæðin að einfaldari litlum fyrirtækjum sem samþykki hafa samkvæmt M.A. F-kafla og M.A. G-kafla. Í þessu samhengi vill stofnunin líka minna á að gagnstætt því sem virðist skilningur margra hagsmunaaðila krefst reglugerðin þess ekki að starfsfólk á sviði lofthæfiskoðunar sé óháð, ekki einu sinni þegar kemur að fyrirtækjum sem eru stærri en eins manns lofthæfifyrirtæki.

i) Leyfa frumsamþykki lofthæfifyrirtækja þegar ekki er til staðar viðurkennd viðhaldsáætlun

33. Bent hefur verið á að frumsamþykki á óháðum lofthæfifyrirtækjum (sem ekki tengjast handhafa flugrekandaskírteinis) geti orðið að hringavitleysu þegar fyrirtæki hefur enga samninga við viðskiptavinum og getur því ekki orðið sér úti um það samþykki sem það þarf til að bjóða fram þjónustu sína. Þetta vandamál gæti orsakast af þeirri staðreynd að:

- Eyðublað 14 sem nú er að finna í viðauka VI við M-hluta inniheldur tilvísun í viðhaldsáætlun og
- hvorki liggja fyrir leiðbeiningar né AMC-efni sem útskýrir hvað telst ásættanleg tilvísun í viðhaldsáætlun á eyðublaði 14.

Því telja sum lögbær yfirvöld nauðsynlegt að á eyðublaði 14 sé sérstök viðhaldsáætlun fyrir hvert loftfar undir eftirliti umsækjanda. Þessi tiltekna túlkun gengur framhjá þeim möguleika að vitna í „almenna viðhaldsáætlun“ sem taki til ólíkra tegunda og gerða loftfara.

34. Fyrst af öllu vill stofnunin minna á að þessi túlkun á sér hvorki stoð í reglugerðinni né AMC-efninu. Ekki er það heldur ætlan hennar að þvinga óháð lofthæfifyrirtæki til þess að semja við mögulega viðskiptavinum áður en þau geta sótt um samþykki. Raunar er það álit stofnunarinnar að hvaða fyrirtæki sem er ætti að geta orðið sér úti um samþykkið svo það geti haft samband við viðskiptavinum sem eru með samninga við annað fyrirtæki, þannig að eigendur/rekstaraðilar geti valið milli ólíkra kosta. Þar af leiðandi:

- Er M.A.709 breytt svo hún innihaldi hugtökin „grunnviðhaldsáætlun“ og „almenn viðhaldsáætlun“, svo ljóst sé að ætlunin er að leyfa samþykki óháðra lofthæfifyrirtækja án þess að viðskiptavinir séu fyrir hendi. AMC M.A.709 verður breytt til að skýra þessa hugmynd frekar.
- Er viðauka VI við M-hluta breytt á eftirfarandi hátt:
 - Tekin verður út tilvísun í viðhaldsáætlun á eyðublaði 14; skyld ákvæði færast yfir í „Stjórnun á áframhaldandi lofthæfi“.

- Leyft verður að bæta tegund loftfars, raðnúmeri eða hóp á eyðublað 14. Þetta verður skýrt frekar í AMC M.B.703.
- Eyðublað 14 verður lagað betur að þeim tilfellum þegar flugrekandi í flutningaflugi framkvæmir einnig eftirlit með áframhaldandi lofthæfi á loftförum sem ekki eru notuð við flutningaflug.

j) Skýra skilyrði er lúta að viðhaldi íhluta og flóknum verkefnum

35. Samkvæmt núgildandi reglum skal viðhald á íhlutum framkvæmt af samþykktum viðhaldsfyrirtækjum með tilheyrandi réttindi á sviði íhluta. Eina undantekningin er þegar viðhald á íhlut er framkvæmt meðan hann er í loftfari eða er tímabundið fjarlægður úr loftfari, ef fyrir því er eindregin heimild í viðhaldshandbók loftfars til að bæta aðgengi, en í slíkum tilfellum mega óháðir viðhaldsvottar gefa út vottorð. Að auki verður samþykkt viðhaldsfyrirtæki að annast flókin viðhaldsverkefni (viðauki VII).
36. Þessi ákvæði vekja upp ýmsar spurningar og áhyggjur meðal aðila sem reglugerðin nær til svo og lögbærra yfirvalda. Þá sérstaklega:
- Ekki er minnst á hvort viðhald skal fara fram í samræmi við viðhaldsgögn loftfars eða íhlutar. Þetta getur leitt til þess skilnings að óháður vottunaraðili geti framkvæmt allt viðhald á íhlut ef íhlutur er um kyrrt í loftfari (dæmi: skoðun á heitum hluta túrbínuvélar).
 - Í textanum kemur ekki fram hvers slags skírteini eða hæfni (á sviði loftfara eða íhluta) óháðir viðhaldsvottar þurfa að búa yfir þegar kemur að viðhaldi íhluta.
 - Í textanum er ekki útskýrt hvers slags afhendingarvottorð er gefið út í hverju tilfelli fyrir sig (eyðublað 1 eða afhendingarvottorð loftfars).
 - Ekki er gerður greinarmunur á loftförum eftir samsetningu.
37. Til að taka á þessum málum er M.A.502, M.A.613(a), M.A.802(a)&(b), „Samþykkt réttindi“ í viðauka IV við M-hluta og „Flokk- og réttindakerfi fyrir samþykki fyrirtækja“ í viðauka II við 145. hluta breytt sem hér segir:
- Leyft verður að óháðir viðhaldsvottar með loftfarsréttindi og viðhaldsfyrirtæki með A-loftfarsréttindi framkvæmi viðhald á íhlutum meðan íhlutur er í loftfari eða fjarlægður úr því tímabundið, svo fremi sem viðhald fer fram samkvæmt viðhaldsgögnum loftfars eða samkvæmt viðhaldsgögnum íhlutar ef yfirvöld samþykkja það sérstaklega (þegar um er að ræða viðhald á einföldum íhlutum). Þetta viðhald mun ekki krefjast útgáfu eyðublaðs 1 og mun falla undir skilyrði um afhendingarvottorð loftfars.
 - Leyft verður að viðhaldsfyrirtæki með B réttindi fyrir hreyfil/aukaafstöð framkvæmi viðhald á íhlutum meðan íhlutur er í hreyfli/aukaafstöð eða fjarlægður þaðan tímabundið, svo fremi sem viðhald fer fram samkvæmt viðhaldsgögnum hreyfils/aukaafstöðvar eða samkvæmt viðhaldsgögnum íhlutar ef yfirvöld samþykkja það sérstaklega (þegar um er að ræða viðhald á einföldum íhlutum).
 - Þegar um ELA1-loftför er að ræða verður óháðum viðhaldsvottum með loftfarsréttindi leyft að framkvæma:
 - Viðhald á íhlutum samkvæmt viðhaldsgögnum íhlutar meðan íhlutur er í loftfari eða fjarlægður þaðan tímabundið. Þetta á ekki við um grannskoðun á íhlutum.
 - Flókin verkefni sem talin eru upp í viðauka VII, þegar fyrir liggur samkomulag milli eiganda og lögbærs yfirvalds.

- Þegar kemur að CS-VLA-, CS-22- og LSA-loftförum verður óháðum viðhaldsvottum með loftfarsréttindi leyft að framkvæma grannskoðun á hreyfli, þegar fyrir liggur samkomulag milli eiganda og lögbærs yfirvalds. Þetta á aðeins við um hreyfil sem hefur verið fjarlægður tímabundið úr loftfari til grannskoðunar, sem settur eru aftur í loftfar eftir skoðun og afhentur ásamt með loftfari. Ekki má gefa út EASA-eyðublað 1.

k) Leyfa flutning óviðgerðarhæfra íhluta til eiganda

38. Samkvæmt núgildandi reglum skulu óviðgerðarhæfir íhlutir lúta stjórn fyrirtækis sem annast viðhald á íhlutum uns ákveðið hefur verið hvort gera skuli við þá eða rífa þá. Þetta ákvæði stangast á við þann sveigjanleika sem álit þetta innleiðir. Því er nauðsynlegt að gæsluréttindi nái einnig til allra samþykktra viðhaldsfyrirtækja (með loftfars- eða íhlutaréttindi) svo og eiganda loftfars. Í seinna tilvikinu verður að lýsa íhlut óviðgerðarhæfan og flutning til eiganda verður að sýna í viðkomandi viðhaldsskrá. Þessi breyting hefur verið innleidd með M.A.504(b).

l) Búa til nýtt og einfaldara skírteini fyrir starfsfólk er vinnur að viðhaldi loftfara

39. Viðbrögð sem stofnuninni bærust sýna að hæfnikröfur fyrir B1.2-skírteinið eru of strangar fyrir lægra þrep strokkhreyfilsflugvéla. Að auki tekur ekkert evrópskt skírteini til svifflugvéla og loftbelgja. Þessi þörf á evrópsku skírteini sem lagað er á viðunandi hátt að almenna flugsamfélaginu kom einnig fram í A-NPA14/2006.

Verið er að fjalla um þetta málefni undir formerkjum reglugerðarverkefnis 66.022 en NPA2008-03 er nú á ytra samráðsstigi.

m) Slaka á skilyrðum fyrir starfsfólk er vinnur að lofthæfiskoðunum og einfalda ferli fyrir framkvæmd lofthæfiskoðunar og útgáfu vottorða um lofthæfiskoðun (ARC)

40. Skýra þarf stöðu loftfara sem skráð eru í aðildarríki ESB og rekin undir eftirliti þriðja lands þegar reglubundið öryggiseftirlit hefur ekki verið falið þriðja landi. Þar sem flest þessara loftfara eru stór loftför þurfa þau að vera í umsjá lofthæfifyrirtækis sem mun í flestum tilfellum vera loftfyrirtæki í þriðja landi; núgildandi ákvæði M-hluta leyfa slíkum lofthæfifyrirtækjum ekki að gefa út vottorð um lofthæfiskoðun. Þrátt fyrir að stofnunin vilji athugi þann möguleika að endurskoða þessar hömlur í ljósi samningsins um Alþjóðaviðskiptastofnunina, var það ekki hluti af þessu reglugerðarverkefni og verður senn unnið úr málinu undir formerkjum annars verkefnis. Til bráðabirgða er M.A.901 breytt til að heimila:

- Lofthæfifyrirtæki sem umsjón hefur með loftfari að framlengja vottorð um lofthæfiskoðun sem gefið var út af öðru lofthæfifyrirtæki eða lögbæru yfirvaldi, svo framarlega sem loftfarið er undir viðurkenndri viðhaldsstjórn. Þetta á við jafnvel þótt lofthæfifyrirtækið hafi engin réttindi til að framkvæma lofthæfiskoðun og gefa út vottorð þar að lútandi. Þetta grundvallast á þeirri staðreynd að til þess að framlengja vottorð um lofthæfiskoðun er því ekki skylt að framkvæma lofthæfiskoðun eða búa yfir starfsfólki á því sviði. Þessa breytingu er að finna í M.A.711(a)4 og M.A.901(f).
- Þessi ráðstöfun byggist á þeirri staðreynd að til þess að framlengja vottorð um lofthæfiskoðun þarf ekki að framkvæma mat á lofthæfi heldur eingöngu votta að loftfarið hafi verið undir viðurkenndri viðhaldsstjórn. Því er ekki þörf á starfsfólki á sviði lofthæfiskoðunar.
- Lögbæru yfirvaldi að framkvæma lofthæfiskoðun og gefa út vottorð um lofthæfiskoðun fyrir loftför sem ekki eru notuð í flutningaflugi og eru í umsjá lofthæfifyrirtækis í þriðja landi. Þessa breytingu er að finna í M.A.901(i).

Samkvæmt þessum ráðstöfunum geta lögbær yfirvöld aðildarríkis þar sem loftfar er skrásett framkvæmt lofthæfiskoðun og gefið út vottorð þar að lútandi. Að auki þurfa þau einungis að gera það á þriggja ára fresti þar sem hið erlenda lofthæfifyrirtæki getur framlengt vottorðið sem gefið er út af viðkomandi yfirvöldum ef loftfarið er undir viðurkenndri viðhaldsstjórn.

Auk þess hefur 7. gr., málsg. 3(a) í reglugerð (EB) nr. 2042/2003 verið breytt svo aðildarríki geta kosið að beita ekki þeirri skyldu að semja við lofthæfifyrirtæki vegna ofangreindra stórra loftfara (sem notuð eru af flugrekendum í þriðja landi) fyrr en 28. september 2009.

41. Stofnunin bendir á að ákvæðin sem sett eru fram í M.A.711(a)4 og M.A.901(f), líkt og fram kemur hér að ofan, gilda um öll loftför, þar með talin þau sem notuð eru til flutningaflugs. Markmiðið er að gera lofthæfifyrirtæki sem hefur umsjón með loftfari kleyft að framlengja það vottorð um lofthæfiskoðun sem gefið er út af lögbæru yfirvaldi samhliða útgáfu upphaflegs lofthæfivottorðs, þegar um er að ræða loftför sem flutt eru inn í Evrópusambandið.
42. Nauðsynlegt er að skýra og einfalda þau ákvæði sem tengjast framkvæmd lofthæfiskoðunar og útgáfu vottorða um lofthæfiskoðun, í ljósi þess aukna sveigjanleika sem innleiddur hefur verið í M-hluta varðandi loftför sem ekki eru notuð við flutningaflug og þá sér í lagi þau minni. Því eru í þessu álit settar fram eftirfarandi breytingar:
 - Hvað varðar öll ný loftför sem framleidd eru innan Evrópusambandsins skal gefa út upphaflegt vottorð um lofthæfiskoðun ásamt með upphaflegu lofthæfivottorði þegar uppfyllt eru skilyrði 21A.183, málsg. 1. Ekki er krafist lofthæfiskoðunar. Þessa breytingu er að finna í M.A.901(k).
 - Hvað varðar loftför sem ekki eru notuð við flutningaflug og ekki teljast stór loftför má eigandi semja við hvaða lofthæfifyrirtæki sem er um þróun og óbeint samþykki viðhaldsáætlunar, jafnvel þótt lofthæfifyrirtæki hafi ekki umsjón með lofthæfi loftfarsins. Þessa breytingu er að finna í M.A.201(e).
 - Hvað varðar loftför sem hafa mestan leyfilegan flugtaksþunga 2730 kg og loftbelgi, sem ekki er notast við í flutningaflugi:
 - Slakað er á hæfnikröfum starfsfólks á sviði lofthæfiskoðunar, bæði varðandi lofthæfifyrirtæki og lögbær yfirvöld. Í þessu felast minni kröfur um reynslu og sá möguleiki að hæfnismat komi í stað formlegrar þjálfunar. Þessa breytingu er að finna í M.A.707(a)2 og M.B.902(b)2.
 - Eigandi getur ákveðið að lögbært yfirvald eða lofthæfifyrirtæki sem hlotið hefur viðeigandi samþykki framkvæmi lofthæfiskoðun og gefi út vottorð um lofthæfiskoðun, óháð því hvort loftfar er undir viðurkenndri viðhaldsstjórn eður ei. Þetta er að finna í M.A.901(h)2.
 - Hvað varðar ELA1-loftför:
 - Óháðir viðhaldsvottar sem samþykktir hafa verið af lögbæru yfirvaldi geta gefið út tilmæli um vottorð um lofthæfiskoðun. Þetta er að finna í M.A.901(g)

n) Bráðabirgðaráðstafanir

43. Þær breyttu reglur sem er lýst hér að ofan geta aðeins öðlast gildi um leið og þær eru samþykktar af framkvæmdastjórninni. Hins vegar og með hliðsjón af því að:
 - núgildandi frestur til framkvæmda á M-hluta fyrir loftför sem ekki eru notuð til flutningaflugs er til 28. september 2008,

- flest fyrirtæki hafa beðið með að sækja um samþykki samkvæmt M.A. F-kafli og M.A. G-kafli þar til þau hafa glögga yfirsýn yfir breytingarnar sem settar eru fram í M-hluta um almennt flug, og
- lögbærum yfirvöldum mun ekki takast að ljúka við viðkomandi rannsóknir og gefa út vottorð áður en fresturinn rennur út þann 28. september 2008,

telur stofnunin nauðsynlegt að setja fram viðeigandi bráðabirgðaráðstafanir varðandi þau ákvæði sem ekki er raunhæft að hrinda í framkvæmd fyrir 28. september 2008, svo að hlutaðeigandi fyrirtæki og yfirvöld hafi tíma til að framkvæma þau, og til að leyfa áframhaldandi lofthæfi loftfara samkvæmt landslögum.

44. Þessar bráðabirgðaráðstafanir, sem er að finna í tillögu að breytingum á bráðabirgðaráðstöfunum reglugerðar (EB) nr. 2042/2003, innleiða eftirfarandi:

a) Hvað varðar loftför sem ekki eru notuð í flutningaflugi:

- Þann möguleika að lögbær yfirvöld og lofthæfifyrirtæki ríkja gefi út/framlengi eftir 28. september, mest tvisvar sinnum (flugmálastjórnir ríkja) eða aðeins einu sinni (lofthæfifyrirtæki ríkja) og í eitt ár í senn, vottorð um lofthæfiskoðun samkvæmt skilyrðum aðildarríkis (Sjá 3. gr., lið 5 í breyttri reglugerð (EB) nr. 2042/2003)
- Þann möguleika að aðildarríki kjósi að beita ekki þeirri skyldu að semja við lofthæfifyrirtæki (varðandi stór loftför sem notuð eru af flugrekanda í þriðja landi) fyrir en 28. september 2009. (Sjá 7. gr., lið 3(a) í breyttri reglugerð (EB) nr. 2042/2003)

b) Þegar kemur að loftförum sem ekki eru notuð við flutningaflug og ekki teljast til stórra loftfara, þar til 28. september 2009:

- Verkefni er tengjast áframhaldandi lofthæfi má það lofthæfifyrirtæki framkvæma sem samþykkt hefur verið samkvæmt skilyrðum viðkomandi aðildarríkis. (Sjá 3. gr., lið 4 í breyttri reglugerð (EB) nr. 2042/2003)
- Viðhald og afhendingu loftfara og íhluta má það viðhaldsfyrirtæki framkvæma sem samþykkt hefur verið samkvæmt skilyrðum viðkomandi aðildarríkis. (Sjá 4. gr., lið 4 í breyttri reglugerð (EB) nr. 2042/2003)
- Þann möguleika að aðildarríki kjósi að beita ekki þeirri skyldu að semja við lofthæfifyrirtæki eða samþykkt viðhaldsfyrirtæki (varðandi loftför sem falla undir M.A.201(i)). (Sjá 7. gr., 3(a) í breyttri reglugerð (EB) nr. 2042/2003)
- Þann möguleika að notast við jafngildar viðhaldsáætlanir ríkja. (Sjá 3. gr., lið 6 í breyttri reglugerð (EB) nr. 2042/2003)
- Þann möguleika að notast áfram við viðhaldsvotta sem fengið hafa réttindi samkvæmt skilyrðum aðildarríkis. (Sjá 5. gr., lið 1 í breyttri reglugerð (EB) nr. 2042/2003)
- Afhendingarvottorð sem gefin eru út af viðhaldsfyrirtækjum sem samþykkt eru samkvæmt skilyrðum aðildarríkja teljast jafngild þeim sem gefin eru út samkvæmt M.A.801 og M.A.802. (Sjá 4. gr., lið 4 í breyttri reglugerð (EB) nr. 2042/2003)

Stofnunin bendir á að eigendum/rekstraraðilum stórra loftfara sem ekki eru notuð í flutningaflugi (að undanskildum flugrekendum í þriðja landi) ber að semja við lofthæfifyrirtæki frá og með 28. september 2008.

45. Á meðan á NPA-svartímabili stóð það ákveðið aðildarríki um 3 ára aðlögunartímabil svo viðhaldsvottar sem réttindi hefðu hlotið samkvæmt landslögum mættu áfram nýta réttindi sín, til þess að milda áhrif þess er núverandi viðhaldsvottar hætta störfum og með hliðsjón af því að B3- og ELA-skírteini verði ekki fánleg um einhvern tíma. Stofnunin telur að svo sértækt tilfelli sé ekki hægt að fjalla um með reglugerðarsetningu og leggur þess í stað til að notast verði við sveigjanleikaákvæði 14. greinar grunnreglugerðarinnar.

IV. Mat á lagalegum áhrifum

46. Eins og áður var nefnt hér að ofan í kafla II framkvæmdu ráðgjafafyrirtækið Air EuroSafe upphaflegt mat á lagalegum áhrifum framkvæmdar M-kafla. Útkoman var matskýrsla um lagaleg áhrif, 2004/S 122-102598, sem ráðgjafafyrirtækið sendi frá sér 21. febrúar 2005 og kom út sem viðauki II við NPA07/2005. Í þessari skýrslu var listi yfir málsgreinar sem þörfuðust breytinga, auk greiningar á áhrifum viðkomandi málsgreina. Niðurstaðan var sú að hinar fyrirhuguðu breytingar hefðu jákvæð áhrif á þá aðila sem reglugerðin nær til og hefðu þó ekki áhrif á öryggi, og voru þær settar fram sem hluti af NPA07/2005 (verkefni M.007).

47. Þar sem við þetta verkefni var bætt verkefnunum M.005 og M.017, í þeim tilgangi að leggja til aukabreytingar á M-hluta og búa til AMC-efni og leiðbeiningarefni, var frekara mat á lagalegum áhrifum engu að síður framkvæmt í tengslum við eftirfarandi mál:

- Hæfni starfsfólks á sviði lofthæfiskoðunar fyrir loftför með mestan leyfilegan flugtaksþunga 2730 kg sem ekki eru notuð við flutningaflug (bæði hvað varðar fyrirtæki er hlotið hafa samþykki samkvæmt M.A. G-kafla svo og lögbær yfirvöld).
- Útgáfa og endurnýjun á vottorði um lofthæfiskoðun.
- Samningar um sérhæfða þjónustu við undirverktaka sem réttindi hafa samkvæmt M.A. F-kafla.
- Viðhald flugmanns sem er í senn eigandi.

48. Þessi áhrif voru metin til fulls í NPA2007-08 og niðurstaðan var sú að fyrir utan „útgáfu og endurnýjun á vottorði um lofthæfiskoðun“ hefðu fyrirhugaðar breytingar ýmist engin eða jákvæð áhrif á alla hlutaðeigandi.

49. Hvað varðar „útgáfu og endurnýjun á vottorði um lofthæfiskoðun“ var kosið að leyfa eiganda að ákveða hvort lofthæfiskoðun og útgáfa vottorðs um lofthæfiskoðun fer fram hjá lofthæfifyrirtæki eða lögbæru yfirvaldi. Þetta myndi gilda um loftför með mestan leyfilegan flugtaksþunga 2730 kg sem ekki eru notuð við flutningaflug. Þennan kost tóku allir fulltrúar iðnaðarins klárlega fram yfir aðra. Á hinn bóginn voru flestir fulltrúar lögbærra yfirvalda á þeirri skoðun að þetta myndi leggja þeim ófyrirsjáanlega byrði á herðar, þar sem þau væru ekki í stöðu til að leggja mat á það hvort þeir aðilar sem reglugerðin nær til myndu fela þeim eða lofthæfifyrirtækjum endurnýjun vottorðs um lofthæfiskoðun; því væri hætta á að þau réðu til sín of margt eða of fátt starfsfólk til viðbótar. Hins vegar valdi stofnunin þennan kost þar sem hann sér eiganda fyrir meiri sveigjanleika og eflir enn frekar hlut almenns flugs. Að auki telur stofnunin að markaðurinn muni skjótt stilla sig af svo lögbær yfirvöld geti metið þörf fyrir starfsfólk.

50. Hvað varðar áframhaldandi lofthæfi loftfara sem skráð eru í aðildarríki og rekin undir eftirliti þriðja lands, í þeim tilvikum sem reglubundið öryggiseftirlit hefur ekki verið falið þriðja landi, komst stofnunin að þeirri niðurstöðu að langmestur hluti viðkomandi loftfara væri skráður í Frakklandi. Samkvæmt upplýsingum sem bárust frá DGAC-France þann 16. maí 2007 voru 66 stór loftför rekin af 19 flugrekendum í þriðja landi í 16 ríkjum utan Evrópusambandsins.

Tekist hefur verið á við þetta mál með tillögum um breytingar á M.A.711(a)4, M.A.901(f), M.A.901(i) og 7 gr., málsgr. 3(a) í reglugerð (EB) nr. 2042/2003.

Gjört í Köln, 15. maí 2008

P. GOUDOU
Framkvæmdastjóri

VIÐHENGI: Andmæli við svarskjali CRD2007-08

Almenn andmæli:

- (1) „European Sailplane Manufacturers“ og einn einstaklingur vildu að eigandi gæti valið að vild milli skilyrða M-hluta og skilyrða ríkja, og studdu álit sitt með þeirri staðreynd að skilyrði ríkja verði að standa þegar kemur að loftförum í viðbót II og að loftför sem falla undir viðbót II séu ófá.

Sem viðbót við þau svör sem þegar hafa komið fram í svarskjalinu CRD2007-08 vill stofnunin benda á að tilvist viðbótar II réttlætir ekki beitingu landslaga hvað varðar loftför sem ekki eru skráð í viðkomandi viðbót.

Að auki og samkvæmt forsendu grunnreglugerðarinnar (5): *„ætti að gera viðeigandi ráðstafanir til að auka almennt öryggi í tólmstundaflugi. Sérstaklega ætti gefa gaum flugvéllum og þylum með lágan hámarksflugtakspunga sem sífellt verða þróaðri, geta farið um allt svæði sambandsins og eru framleidd í iðnaðarumhverfi. Því er betra að hafa eftirlit með þeim á forsendum sambandsins, til að tryggja nauðsynlegt samræmi í öryggi og umhverfisvernd“.*

Því er ekki hægt að tryggja að þessi loftför verði til frambúðar í viðbót II.

- (2) Þrátt fyrir að núgildandi reglugerðir Evrópusambandsins hafi ekki áhrif á fisflug hefur „European Microlight Federation“ (EMF) andmælt röksemdafærslu stofnunarinnar í svarskjali CRD2007-08 fyrir fyrirhuguðum breytingum á reglugerðinni. EMF er ekki sátt við M-hluta eins og hann er fyrirhugaður og hefur að auki áhyggjur af væntanlegum niðurstöðum reglugerðarverkefnis MDM.032.

Þar af leiðandi hefur EMF sett fram þá eindregnu ósk að loftför með mestan leyfilegan flugtakspunga 450 kg verði áfram í viðbót II eins og þau eru nú.

Stofnunin vill benda á að líkt og kemur fram hér að ofan er ekki hægt að tryggja að öll loftför sem nú eru í viðbót II verði þar til frambúðar.

Hins vegar telur stofnunin að þau áform um M-hluta sem sett eru fram í þessu álit geti með tíð og tíma reynst fisflugfólki fýsileg. Einnig er enn verið að vinna að MDM.032 og verður allt reynt til að laga reglurnar að lægra þrepi almennrar flugumferðar.

Stofnunin mun senda beint til EMF ítarlegt svar við andmælum þessum.

- (3) Einn einstaklingur benti á að samkvæmt hans skilningi félli samráðsferli svarskjalsins undir 5. áfanga í reglugerðarsetningarferlinu sem sýnt er á heimasíðu stofnunarinnar, og því ætti samráð að standa yfir í 3 mánuði.

Stofnunin bendir á að „Tímabil fyrir athugasemdir og endurmat“ í 5. áfanga vísar til þess tíma frá því að ytra samráði um tilkynningu um fyrirhugaðar breytingar lýkur og uns svarskjal er gefið út.

Sá frestur til andmæla sem gefinn var í tengslum við svarskjalið samsvarar 6. áfanga, „Samþykkt og útgáfa“. Stofnunin getur ekki gefið út lokaálit eða ákvörðun fyrr en 2 mánuðum eftir útgáfu svarskjals svo nægur tími gefist fyrir andmæli. Þetta kom fram í 6. málsgr. (bls. 3) í svarskjalinu CRD2007-08 og er aukaprep sem fyrirfinnst sjaldan í reglugerðarsetningarferli.

- (4) Einn einstaklingur spurði hvar væri að finna lista yfir fyrirtæki sem samþykkt hafa verið samkvæmt M-hluta.

Stofnunin vill benda á að samþykki fyrirtækja samkvæmt M.A. F-kafla og M.A. G-kafla innan ESB er algjörlega á ábyrgð aðildarríkja og því bera aðildarríkin ábyrgð á viðkomandi listum yfir samþykkt fyrirtæki.

Hvað varðar fyrirtæki í þriðja landi liggur ábyrgðin hjá Flugöryggisstofnun Evrópu og listi yfir samþykkt fyrirtæki verður birtur á heimasíðu stofnunarinnar.

Andsvör við reglugerð (EB) nr. 2042/2003 og framkvæmdareglum:

- (1) CAA-UK og ENAC-Italy lögðu til að reglugerð (EB) nr. 2042/2003 yrði samræmd grunnreglugerðinni, þá sérstaklega gildissvið, númer reglugerðar og tilvísun í „flókin vélknúin loftför“ fremur en „stór loftför“.

Stofnunin bendir á að þetta samræmingarferli mun fara fram undir formerkjum reglugerðarverkefnis MDM.044, sem felur í sér viðeigandi samráðsferli. Afleiðingar sumra breytinganna þarf að meta og ekki er hægt að leggja þær fram nú sem hluta af þessu álit.

Þó hefur stofnunin skipt út tilvísun í reglugerð (EB) nr. 1592/2002 á eyðublaði 15a og eyðublaði 15b fyrir nýja tilvísun í reglugerð (EB) nr. 216/2008.

Allar aðrar núverandi tilvísanir í reglugerð (EB) nr. 1592/2002 má að svo stöddu takast á við með notkun gr. 69(1) í reglugerð (EB) nr. 216/2008, sem kveður á um að tilvísanir í hina ógiltu reglugerð (EB) nr. 1592/2002 skulu teljast eiga við reglugerð (EB) nr. 216/2008 og þær ætti að lesa samkvæmt samsvörunartöflunni sem birt er í viðbót VI við reglugerð (EB) nr. 216/2008.

- (2) FOCA-Switzerland bað um að Flugöryggisstofnun Evrópu sendi frá sér túlkun á því hvort hægt er að reka loftbelg í flutningaflug, í þeim tilgangi að skýra hvaða ákvæðum reglugerðar (EB) nr. 2042/2003 skuli hlíta.

Skoðun stofnunarinnar er sú að málið snúist ekki um það hvort loftbelgir geti talist stunda flutningaflug, heldur hvort um þá gildi þau ákvæði reglugerðar (EB) nr. 2042/2003 sem fjalla um flutningaflug.

Í 1. gr., 3. málsg. reglugerðar (EB) nr. 2042/2003 segir: „Ákvæði þessarar reglugerðar um flutningaflug gilda um flugrekendur sem hafa flugrekstrarleyfi í samræmi við lög bandalagsins.“

Því er það reglugerð ráðsins (EBE) 2407/92 frá 23. júlí 1992 um löggildingu flugrekenda sem gildir.

Hvað varðar loftbelgi sérstaklega eru þeir undanþegnir reglugerð 2407/92 samkvæmt 1. gr., 2. málsg., og því gilda ákvæði reglugerðar (EB) nr. 2042/2003 um „flutningaflug“ ekki um þá eins og er.

Hins vegar getur sú staða brátt breyst með útkomu framkvæmdareglna sem ná yfir rekstrarskilyrði loftfara sem notuð eru í atvinnuskyni. Þetta getur leitt til þess að breyta þurfi reglugerð (EB) 2042/2003.

- (3) AustroControl lagði til að samræmdar yrðu þær skilgreiningar á „ELA1-loftförum“ sem gefnar eru upp í CRD2007-08, NPA2008-03 og NPA2008-07. Að auki lögðu „European

Sailplane Manufacturers“, „British Balloon and Airship Club“ og tveir einstaklingar til breytingar á skilgreiningu á „ELA1-loftförum“.

Stofnunin bendir á að sú skilgreining á „ELA1-loftförum“ sem innleidd verður með þessu álit, í 2. gr. reglugerðar (EB) nr. 2042/2003, er sú sama og lögð var til í NPA2008-07, „ELA-ferli, skilyrði fyrir stöðluðum breytingum, viðgerðum og vottun fyrir léttar sportflugvélar“. Í NPA2008-03 tekur „ELA-skírteini“ hins vegar ekki einungis til ELA1-loftfara heldur einnig ákveðinna ELA2-loftfara.

Stofnunin mælir með því að þessar athugasemdir verði aftur lagðar fram meðan á samráði um NPA2007-08 stendur, en því lýkur 18. júlí 2008.

- (4) AustroControl, CAA-UK, DGAC-France, ENAC-Italy og „Deutscher Aero Club“ lögðu til nokkrar ritstjórnarlegar breytingar og breytingar til skýringar á fráviksákvæðunum M.A.302(i) og M.A.901(k).

Að auki lagði DGAC-France til breytingar á fráviksákvæðunum M.A.606(h) og M.A.801(d) svo þau nái örugglega yfir öll loftför sem ekki eru notuð í flutningaflugi og ekki teljast til stórra loftfara, óháð því hvers konar fyrirtæki eða aðili framkvæmir viðhald.

Stofnunin hefur umorðað þessi fráviksákvæði í samræði við tillögur. Að auki og til þess að skýra textann frekar hafa öll fyrirhuguð fráviksákvæði verið færð úr M-hluta yfir í reglugerð (EB) nr. 2042/2003 sem hér segir:

- M.A.904(f) færð yfir í 3. gr., málsg. 4.
- M.A.901(k) og M.A.903(c) færðar yfir í 3. gr., málsg. 5.
- M.A.302(i) færð yfir í 3. gr., málsg. 6.
- M.A.802(c) færð yfir í 4. gr., málsg. 4.
- M.A.606(h) og M.A.801(d) færðar yfir í 5. gr., málsg. 1.

- (5) „Royal Danish Aeroclub“, „Europe Air Sports“ og „Norwegian Air Sports Federation“ báðu um að aðlögunarfrestur yrði framlengdur til 28. september 2010.

Það er álit stofnunarinnar að aðlögunarfrestur er rennur út 28. september 2009 veiti nægjanlegt svigrúm til viðunandi framkvæmda á fyrirhuguðum breytingum.

- (6) AustroControl lagði til að í reglugerð (EB) nr. 2042/2003 yrði skilgreint hugtakið „flutningaflug“ sem fram kemur í M.A.201(i) og lagði einnig til að það yrði takmarkað við loftför sem flokkuð eru ofar en sviffflugvélar og knúnar sviffflugvélar.

Stofnunin vill benda á að hugtakið „flutningaflug“ hefur þegar verið skilgreint í grunnreglugerðinni. Auk þess tekur hugtak þetta einnig til sviffflugvéla og knúinna sviffflugvéla.

- (7) DGAC-France lagði til, líkt og áður í NPA2007-08, að þegar kemur að loftförum sem ekki eru notuð í flutningaflugi og ekki teljast til stórra loftfara ætti ekki að þurfa að samþykkja viðhaldsáætlun heldur einungis viðurkenna hana af lögbæru yfirvaldi. Ásetningurinn með þessari tillögu er að innihald viðhaldsáætlunar þessara loftfara ætti vera á ábyrgð eiganda, að takmörkunum á lofthæfi, lofthæfitilskipunum og öðrum skyldugögnum undanskyldum, og ætti ekki að krefjast samþykkis frá lögbæru yfirvaldi.

Álit stofnunarinnar er að áður en viðhaldsáætlun geti talist „samþykkt“ eða „viðurkennd“ verði lögbært yfirvald að fullvissa sig um að innihaldið samræmist þeim skilyrðum sem

lýst er í M.A.302, sér í lagi M.A.302(d) og (h). Auk þess verður ætíð að tilkynna slíkt samþykki/viðurkenningu.

Þar sem stofnunin sér engan mun á hugtökunum „samþykkt“ og „viðurkennd“ hefur tillögu að reglugerð því ekki verið breytt.

- (8) Einn einstaklingur benti á að málsgr. M.A.302(g) væri ekki eins í CRD2007-08 og CRD2007-01 og fór fram á samræmdan texta.

Stofnunin bendir á að málsgr. M.A.302(g) í CRD2007-01 samsvarar málsgr. M.A.302(h) í CRD2007-08.

Stofnunin viðurkennir athugasemdir og hefur í þessu áliti breytt M.A.302(h) til samræmis við tillöguna í CRD2007-01. Stofnunin bendir á að samráði CRD2007-01 var þegar lokið og engin andmæli höfðu borist við tillögunni.

Þessi breyting gerir það óþarft að innleiða tillögu CAA-UK, sem fór fram á að í M.A.302(h) væri orðunum „*handhafi samþykkis fyrir breytingum*“ skipt úr fyrir „*handhafi samþykkis fyrir minniháttar breytingum*“.

- (9) „Deutscher Aero Club“ og „Europe Air Sports“ fóru fram á að M.A.403(b) yrði breytt svo að þegar kemur að verkefnum sem skráð eru í viðauka VIII fengi flugmaður sem í senn er eigandi rétt til að ákvarða hvort bilun í loftfari stofnar flugöryggi í verulega hættu, og úrskurða því hvenær og hvaða lagfæringar skal framkvæma áður en flogið er og hvaða lagfæringum má slá á frest. Rökin sem færð eru fyrir þessari tillögu eru að þar til út kemur ELA-viðhaldsskírteinið sem NPA2008-03 leggur til verði skortur á viðhaldsvottum til að standa undir þessum málefnum.

Stofnunin telur ekki hægt að tryggja að flugmaður sem í senn er eigandi sé nægilega hæfur til að úrskurða um hvort viðgerð megi slá á frest eður ei. Af því leiðir að ef viðkomandi bilun má laga með verkefni sem skráð er í viðauka VIII má flugmaður sem í senn er eigandi framkvæma slíkt verkefni áður en flogið er, en honum/henni leyfist ekki að slá því á frest.

Auk þess er stofnunin ósammála þeim rökum sem sett eru fram í andmælunum, þar sem ekkert bendir til þess að í framtíðinni verði handhafar ELA-skírteina fleiri en þeir viðhaldsvottar sem nú hafa réttindi samkvæmt landslögum. Þar til ELA-viðhaldsskírteini koma út geta viðhaldsvottar svifflugvéla og loftbelgja fengið réttindi samkvæmt skilyrðum aðildarríkja líkt og nú.

- (10) AustroControl og DGAC-France settu fram athugasemdir er tengdust sérstökum ákvæðum um flókin viðhaldsverkefni á ELA1-loftförum sem ekki eru notuð við flutningaflug, sem fyrirhuguð eru samkvæmt M.A.502(d) og M.A.801(c). Sérstaklega komu fram áhyggjur af því að lögbærum yfirvöldum yrði íþyngt með þeirri kröfu að samkomulag sé til staðar milli eiganda og lögbærs yfirvalds, og að yfirvald verði að votta að óháðir viðhaldsvottar búi yfir viðunandi réttindum og nýlegri reynslu, viðeigandi viðhaldsgögnum íhluta, verkfærum, útbúnaði og efni og hafi aðgang að viðunandi aðstöðu:

- AustroControl lagði til að í M.A.801(c) yrði áfram sú krafa að óháðir viðhaldsvottar búi yfir hæfni, reynslu, viðhaldsgögnum, verkfærum, útbúnaði, efni og aðstöðu en að lögbæru yfirvaldi beri ekki að votta það.
- DGAC-France lagði til:

- Að úr M.A.502(d) verði fjarlægð þau ákvæði sem leyfa óháðum viðhaldsvottum að framkvæma flókið viðhald á íhlutum og grunnskoðun á vélum og skrufum.
- Að M.A.801(c) verði eytt og við M.A.801(b)2 bætt þeim möguleika að óháðir viðhaldsvottar framkvæmi flókið viðhald á ELA1-loftförum án sérstakra skilyrða um hæfni, reynslu, viðhaldsgögn, verkfæri, útbúnað, efni eða aðstöðu.

Stofnunin telur ósamræmi í tillögu DGAC-France þar sem hún leyfir ekki framkvæmd neins viðhalds á flóknum íhlutum en leyfir framkvæmd flókins viðhalds á loftförum án frekari skilyrða.

Að auki er stofnunin ósammála þeirri athugasemd DGAC-France að þetta samþykktarferli fyrir hvert mál um sig byggist ekki á ítarlegum skilyrðum og geti leitt til vandamála tengdum lagalegri ábyrgð og mismunun meðal notenda, en DGAC-France leggur um leið til að notast verði við sveigjanleikaákvæði 14. greinar grunnreglugerðarinnar þegar kemur að þessum málum.

Í tillögu stofnunarinnar er þegar að finna skilyrði, og mismunun er hægt að forðast með því að lögbært yfirvald komi upp viðeigandi ferli, óháð því hvort um er að ræða samþykki á hverju máli fyrir sig eða útgáfu undanþágu samkvæmt 14. grein.

Varðandi tillögu AustroControl telur stofnunin að með því að fjarlægja skilyrði fyrir vottun lögbærs yfirvalds væri verið að afnema uppbótarráðstafanir með öllu, þar sem nú þegar er í gildi krafa um viðeigandi hæfni, reynslu, viðhaldsgögn, verkfæri, útbúnað, efni og aðstöðu hvað varðar allt viðhald sem framkvæmt er af aðila eða fyrirtæki á hvaða loftfari og íhlut sem er.

Engu að síður mun stofnunin leggja fram AMC-efni til að skýra frekar að samkomulag eiganda og lögbærs yfirvalds geti falið í sér framkvæmd nokkurra flókinna verkefna yfir lengra tímabil, ef í slíku samkomulagi er lýst þeim gögnum, verkfærum, útbúnaði, efni og aðstöðu sem notast verður við, og ef lögbært yfirvald framkvæmir slembieftirlit til þess að votta að farið sé að reglum.

- (11) AustroControl og CAA-UK gerðu athugasemdir sem tengdust þeim sértæku ákvæðum sem fyrirhuguð eru í M.A.901(g) varðandi ELA1-loftför sem ekki eru notuð í flutningaflugi.
- AustroControl lagði til að í M.A.901(g) yrði heimilað að óháðir viðhaldsvottar gefi tvö ár í röð út tilmæli, svo og gefi út og framlengi vottorð um lofthæfiskoðun. Auk þess lagði AustroControl til að felld yrðu niður skilyrði um að lögbært yfirvald meti og samþykki þessa viðhaldsvotta.
 - CAA-UK lagði til að M.A.901(g) yrði breytt svo fram kæmi að ákvæði þetta ætti ekki við um ELA1-loftför sem notuð eru í atvinnuskyni, með þeim rökum að þessum loftförum beri að gera samning við lofthæfifyrirtæki.

Það er álit stofnunarinnar að í tillögu AustroControl sé engar ráðstafanir að finna um stjórn á lofthæfiskoðunarferlinu og hæfni starfsfólks. Að auki er útgáfa vottorðs um lofthæfiskoðun ekki hluti af þeim réttindum sem handhafar vottorðs samkvæmt 66. hluta búa yfir.

Hvað varðar tillögu CAA-UK er stofnunin sammála henni, en í stað þess að ræða um „rekstur í atvinnuskyni“ skal vísað til loftfara sem falla undir M.A.201(i), þar sem mögulegt er að í sumum tilvikum þegar um „rekstur í atvinnuskyni“ er að ræða sé óþarft að semja við fyrirtæki sem hlotið hefur samþykki samkvæmt M.A. G-kafla. M.A.901(g) hefur verið breytt til samræmis við þetta.

- (12) „Europe Air Sports“ fór fram á þann möguleika að sameina samþykki M.A. F-kafla og M.A. G-kafla.

Stofnunin ítrekar þá afstöðu sína sem fram kemur í CRD2007-08.

- (13) Einn einstaklingur fór fram á þann möguleika að fyrirtæki sem hlotið hefur samþykki samkvæmt M.A. F-kafla geti einnig haft réttindi fyrirtækis samkvæmt M.A. G-kafla án þess að hlíta skilyrðum M.A. G-kafla.

Stofnunin telur þetta ekki mögulegt þar sem í M.A. F-kafla er ekki að finna skilyrði varðandi áframhaldandi lofthæfi.

- (14) ENAC-Italy lagði til að við yrði bætt sveigjanleikaákvæðum fyrir fyrirtæki sem réttindi hafa samkvæmt M.A. F-kafla og framkvæma viðhald á loftförum sem notuð eru í atvinnuflugi öðru en flutningaflugi. Þessi ákvæði yrðu svipuð þeim sem nú er að finna í 145. hluta.

Stofnunin samþykkir tillöguna og hefur breytt textanum á eftirfarandi vegu:

- Ný málsgrein, M.A.606(h), hefur verið sett inn til að bæta við framkvæmd flugstjóra á lofthæfifyrirmælum sem gera ráð fyrir að þau séu endurtekin í fyrirflugsskoðunum, og útgáfu takmarkaðrar vottunarheimildar til flugstjóra þegar flugrekstur fer fram fjarri stað með viðhaldsaðstöðu.
- M.A.615 hefur verið breytt til að leyfa framkvæmd viðhalds hvar sem er sökum ónothæfs ástands loftfars eða þegar þörf er á tilfallandi viðhaldi.

- (15) CAA-UK lagði til að í M.B.902(b) yrði lögbærum yfirvöldum veittur sami sveigjanleiki og iðnaðinum hlotnast með M.A.707(a) til að notast við viðbótarreynslu í stað prófgráðu.

Stofnunin hefur samþykkt tillöguna.

- (16) AustroControl lagði til að úr M.A.709 yrði fjarlægð sú tilvísun í MPD- og MRB-skjöl sem kemur fram í „grunnviðhaldsáætlun“, þar sem þessi skjöl séu ekki notuð þegar um er að ræða lítil loftför.

Stofnunin samþykkir ekki þessa tillögu þar sem „grunnviðhaldsáætlun“ getur einnig óháð lofthæfifyrirtæki lagt fram sem sækir um samþykki fyrir stóru loftfari sem ekki er notað við flutningaflug. Í slíku tilfelli geta MPD- og MRB-skjöl átt við.

- (17) ENAC-Italy lagði til að við M.A.711(a) yrði bætt þeim sérréttindum að viðhaldsáætlun mætti samþykkja með óbeinu samþykktarferli.

Stofnunin er ósammála þessari tillögu vegna þess að viðhaldsáætlun sem samþykkt er með óbeinu samþykktarferli telst engu að síður samþykkt af lögbæru yfirvaldi.

- (18) Í nokkrum athugasemdum frá einstaklingum var beðið um að útskýrt væri frekar hvað felst í orðunum „undir viðurkenndri viðhaldsstjórn“ og hvaða þýðingu þau hafa. Verður hverri athugasemd svarað fyrir sig.

Hins vegar vill stofnunin benda á eftirfarandi:

- Skilgreiningu á „undir viðurkenndri viðhaldsstjórn“ má finna í M.A.901(b).
- Sama skilgreining á „undir viðurkenndri viðhaldsstjórn“ gildir um allar tegundir loftfara og allan rekstur, jafnvel einkarekstur. Með M.A.901(e)1 er hins vegar veittur aukinn sveigjanleiki og lofthæfifyrirtæki leyft að gefa út vottorð um lofthæfiskoðun

fyrir ákveðin loftför og ákveðinn rekstur, jafnvel þótt loftfar sé ekki „undir viðurkenndri viðhaldsstjórn“.

- o Til þess að teljast „undir viðurkenndri viðhaldsstjórn“ verður allt viðhald að vera framkvæmt af fyrirtækjum sem hlotið hafa samþykki samkvæmt M.A. F-kafla eða 145. hluta. Eina undantekningin er viðhald flugmanns sem í senn er eigandi, sem annað hvort er framkvæmt af flugmanni eða óháðum viðhaldsvottum.

- (19) CAA-UK lagði til að þau fyrirhuguðu réttindi sem heimila lofthæfifyrirtæki að framlengja vottorð um lofthæfiskoðun sem lögbært yfirvald gefur út nái einnig til flutningaflugs. Markmiðið er að leyfa framlengingu á vottorðum sem upphaflega voru gefin út af lögbæru yfirvaldi í þeim tilfellum þegar loftfar hefur verið flutt inn í Evrópusambandið og hefur verið undir viðurkenndri viðhaldsstjórn.

M.A.901(f) og EASA-eyðublaði 15a hefur verið breytt til samræmis við þetta.

- (20) „French Gliding Union“ bað um að M.A.901(g) yrði breytt svo að í tilfalli ELA1-loftfara gæti lofthæfifyrirtæki gefið út vottorð um lofthæfiskoðun samkvæmt tilmælum óháðra viðhaldsvotta.

Stofnunin styður þessa tillögu ekki. Í þessu tilviki getur aðeins lögbært yfirvald gefið út vottorð um lofthæfiskoðun, þar sem yfirvaldið samþykkir starfsfólkið sem gefur út meðmælin.

- (21) Einn einstaklingur hélt því fram að þörf væri á frekari aðgerðum í framtíðinni svo að „aðilar með tilskilin réttindi“ eða „matsstofur“ fái leyfi til að framkvæma lofthæfiskoðun og gefa út vottorð um lofthæfiskoðun fyrir ELA-loftför.

Stofnunin hefur þegar útskýrt í svarskjalinu CRD2007-08 að nügildandi skilgreining grunnreglugerðarinnar á aðilum með tilskilin réttindi leyfir þetta ekki. Að auki er hugtakið „matsstofa“ ekki að finna í grunnreglugerðinni.

- (22) AustroControl og CAA-UK sögðust ósamþykk því að lögbæru yfirvaldi skuli bera skylda til að framkvæma lofthæfiskoðun og gefa út vottorð um lofthæfiskoðun ef eigandi kys svo, eins og lýst er í M.A.901(h)2. Báðir aðilar leggja til að lögbært yfirvald fái að kjósa hvort það framkvæmir lofthæfiskoðun eður ei, og AustroControl leggur til að aflétt verði öllum þyngdar- og notkunartakmörkunum.

Álit stofnunarinnar er að væri lögbæru yfirvaldi leyft að taka þessa ákvörðun leiddi það til mismununar eftir löndum og hefði áhrif á samkeppni.

- (23) AustroControl lagði til að nýrri málsgrein yrði bætt við M.A.901, til að gera lögbæru yfirvaldi kleyft að gefa út vottorð um lofthæfiskoðun samkvæmt eyðublaði 52 þegar um er að ræða ný loftför sem framleidd eru innan Evrópusambandsins, án þess að framkvæma þurfti lofthæfiskoðun.

Tillagan hefur verið samþykkt og við bætt M.A.901(k).

- (24) ENAC-Italy benti á að í M.A.903 og M.A.904 er talað um yfirfærslu á skráningu loftfars innan ESB og lofthæfiskoðun á loftförum sem flutt eru inn í Evrópusambandið. Þau halda því fram að þar sem Noregur, Sviss, Liechtenstein og Ísland standi utan ESB virðist þetta benda til þess að þessi lönd verði að meðhöndla samkvæmt M.A.904. Þar af leiðandi leggja þau til að „ESB“ verði skipt út fyrir „aðildarríkja Flugöryggisstofnunar Evrópu“.

Stofnunin bendir á að í grunnreglugerðinni er rætt um „aðildarríkin“ í merkingunni „aðildarríki Evrópusambandsins“. Önnur Evrópulönd teljast vera „þriðja land“.

Engu að síður falla ofanefnd fjögur lönd undir viðkomandi alþjóðasamninga:

- Samninginn um Evrópska efnahagssvæðið (EES) í tilfalli Noregs, Liechtenstein og Íslands.
- Samninginn milli ESB og Sviss.

Í þessum samningum er kveðið á um þau ákvæði reglugerða ESB sem ná til hvers lands fyrir sig, og því er lokaniðurstaðan sú að þessi fjögur ríki skuli notast við sama yfirfærsluferli og aðildarríki ESB.

Þar af leiðandi samþykkir stofnunin ekki þessa tillögu.

- (25) Einn einstaklingur fór fram á að allir flugmenn sem í senn eru eigendur skyldu hafa réttindi til að framkvæma sömu verkefni, óháð gerð loftfars (svifflugvélar, knúnar flugvélar ...), með þeim rökum að enginn flugmannahópur sé reyndari en annar.

Afstaða stofnunarinnar er sú að verkefnin sem flugmaður sem í senn er eigandi má framkvæma fari eftir gerð loftfars, vegna ólíkra kerfa og samsetningar. Mismunur þessi tengist ekki reynslu flugmanns.

- (26) DGAC-France benti á að samkvæmt túlkun þeirra á núgildandi reglum hafi fyrirtækjum í Frakklandi með A-réttindi samkvæmt 145. hluta í sumum tilvikum verið leyft að framkvæma viðhald á einföldum íhlutum á væng með hliðsjón af viðhaldsgögnum íhluta. DGAC-France benti einnig á að í Frakklandi er algengt að óháðir viðhaldsvottar framkvæmi einfalt viðhald á strokkhreyfilsvélum samkvæmt viðhaldsgögnum vélar. Í báðum tilvikum fer afhending fram á loftfarsstigi.

Þar sem tillögur þessa álits varðandi M.A.502(b) og (c) krefjast þess að allt viðhald sem framkvæmt er í samræmi við viðhaldsgögn íhluta sé vottað af fyrirtækjum með B/C-réttindi hefur DGAC-F áttað sig á því að þetta verklag getur ekki haldist óbreytt og sér fyrir sér töluverð áhrif á viðhaldsfyrirtæki, óháða viðhaldsvotta og eigendur/rekstraraðila.

Hins vegar telur DGAC-F að þegar kemur að viðhaldi einfaldra íhluta sem ekki krefst sérhæfðrar þekkingar hefði það engin áhrif á öryggi að leyfa þetta verklag.

Á sama máli var „Alitalia Servizi“, ítalskt fyrirtæki með A-réttindi samkvæmt 145. hluta sem framkvæmir nú sem stendur ákveðin verkefni samkvæmt viðhaldsgögnum íhluta meðan á leiðarviðhaldi loftfars stendur, til að mynda skipti á sætisörmum og eldhúsdryrum.

Stofnunin viðurkennir að núverandi tillaga gæti reynst íþyngjandi þegar kemur að viðhaldi einfaldra íhluta sem framkvæmt er við viðhald loftfars (þyngdarskoðun á slökkvitækjum, einfaldar viðgerðir á sætum og eldhúsi, o.s.v.frv.). Hins vegar er það ekki ætlan stofnunarinnar að leyfa neins slags íhlutaviðhald á væng (eða á íhlutum sem tímabundið eru fjarlægðir) án viðeigandi B/C-réttinda (skoðun og viðgerð á vélareiningum ...).

Þar af leiðandi og samkvæmt tillögu DGAC-France hefur stofnunin breytt M.A.502(b) og (c) svo lögbæru yfirvaldi leyfist að samþykkja sérstaklega hvort framkvæma má slíkt viðhald á íhlutum án B/C-réttinda.

Að auki mun stofnunin bæta við AMC-efni til að útskýra frekar umfang þess viðhalds sem samþykkja má og þær verklagsreglur um eftirlit sem ættu að vera til staðar. Eitt aðalmarkmið þessarar ráðstöfunar er að sjá til þess að starfsfólk sé nægilega hæft til að

vinna verkefnin. Þegar kemur að flóknum íhlutum er í mörgum tilvikum þörf á sérstakri hæfni og ekki nægir einungis skírteini B1 eða B2.

(27) Að auki hefur stofnunin gert ritstjórnarlegar og minniháttar breytingar á eftirfarandi málsgreinum:

- Í M.A.201(e) hefur byrjun málsgreinar verið breytt aftur í upprunalegt far svo þar stendur nú (samkvæmt tillögu DGAC-France):

„Til að uppfylla skyldur sínar samkvæmt a-lið getur eigandi loftfars gert samning við ...“

Tilgangur þessarar breytingar er að komast hjá nokkrum vafa um ásetning reglugerðarinnar.

Líkt og kemur fram í M.A.201(a) ber eigandi ábyrgð á áframhaldandi lofthæfi loftfars, án þess að fjallað sé um hvort eigandi framkvæmir verkefni sjálfur eða semur við einhvern á sína ábyrgð.

M.A.201(e) veitir eiganda þann möguleika að gera samning við lofthæfifyrirtæki og flytja þannig ábyrgð á framkvæmd verkefna er lúta að áframhaldandi lofthæfi yfir á lofthæfifyrirtækið.

- Í M.A.201(e) hefur orðunum *„ef fyrirtækið fer eftir viðeigandi, samþykktu ferli“* verið bætt við. (Samkvæmt tillögu CAA-UK)
- Í M.A.302(d)2 hefur orðunum *„þegar þau hafa verið samþykkt af lögbæru yfirvaldi“* verið skipt út fyrir *„þegar þau hafa verið samþykkt samkvæmt M.A.302(b) eða M.A.302(c)“*. (Samkvæmt tillögu CAA-NL)
- Úr M.A.302(i), sem nú hefur verið færð yfir í 3. gr., 6. málsgr. reglugerðar (EB) nr. 2042/2003, hefur verið fjarlægð sú krafa að við viðhaldsáætlun ríkja sé bætt ferli sem tryggir að farið sé að M.A.302(g) og (h). (Samkvæmt tillögu CAA-NL)

Stofnunin bendir á að í viðauka I við AMC M.A.302 og AMC M.B.301(b) er ekki sagt að viðhaldsáætlun eigi að fela í sér slíkt ferli.

- Texti M.A.502(d) hefur verið umorðaður svo auðveldara sé að skilja hann. (Samkvæmt tillögum AustroControl og CAA-UK)
- Í M.A.711(a)3 hefur *„semja við“* verið skipt út fyrir *„semja við undirverktaka“*. (Samkvæmt tillögu CAA-UK)
- Í M.A.711(b)1 hefur verið bætt við orðunum *„og framlengja það síðan samkvæmt skilyrðum M.A.901(c)2 eða M.A.901(e)2“*. (Samkvæmt tillögu ENAC-Italy)
- Í M.A.714(b) hefur verið bætt við orðunum *„eða framlengt, eins og við á“*. (Samkvæmt tillögu ENAC-Italy).
- Í M-hluta, viðauka I, málsgr. 5.1 hefur verið bætt inn nýjum lið, númer 8, til að innleiða þá skyldu lofthæfifyrirtækis að senda innan 10 daga afrit af öllum vottorðum um lofthæfiskoðun sem gefin eru út til lögbærs yfirvalds þess aðildarríkis þar sem loftfar er skráð. (Samkvæmt tillögu ENAC-Italy).
- Í M-hluta, viðauka VI, skilyrði 6, hefur *„semur við“* verið skipt út fyrir *„semur við undirverktaka“*. (Samkvæmt tillögu CAA-UK)

(28) Eftirfarandi tillögur hafa ekki verið færðar inn í álit þetta þar sem stofnunin telur textann nú þegar nægilega skýran:

- o AustroControl lagði til að sviffflugvélum og knúnum sviffflugvélum yrði bætt við M.A.901(e).
- o Stofnunin bendir á að í M.A.901(e) er nú þegar talað um „loftför með mestan leyfilegan flugtaksþunga 2730 kg“. Hugtakið „loftfar“ tekur til sviffflugvéla og knúinna sviffflugvéla.
- o CAA-UK lagði til að 7. skilyrði yrði eytt úr viðauka VI við M-hluta þar sem svipting flugrekandaskírteinis hafi ekki endilega áhrif á störf fyrirtækis sem hlotið hefur samþykki samkvæmt M-hluta, G-kafla.

Stofnunin bendir á að í 7. skilyrði stendur nú þegar:

„...nema annað sé skýrt tekið fram af lögbæru yfirvaldi“

Þetta þýðir að lögbært yfirvald hefur nú þegar færi á að viðhalda vottorði lofthæfifyrirtækis.

- o CAA-UK lagði til að viðauka VI við M-hluta yrði breytt svo þar stæði:

„Samkvæmt reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 2042/2003 eins og henni var breytt, og að teknu tilliti til neðangreindra skilyrða, vottar aðildarríkið“

Stofnunin bendir á að núgildandi texti er réttur þar sem hann vísar til „reglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 2042/2003 eins og hún er í gildi ...“ Með þessu er átt við þá reglugerð sem er í gildi þegar lögbært yfirvald gefur út samþykki.

- (29) Eftirfarandi tillögur hafa heldur ekki verið færðar inn í þetta álit þar sem þær eru utan heimildar verkefnisins eða vegna þess að málefnið gæti vakið umtalsverðar athugasemdir og umræður. Þar af leiðandi verður að ræða þær formlega og hafa um þær samráð, og um þær þyrfti sérstakt reglugerðarverkefni að fjalla. Stofnunin mun taka tillit til þessara tillaga í „reglusetningarlista“.

- o CAA-UK lagði til að skilgreind yrðu hugtökin „viðhaldsáætlun“ og „viðhaldstímaáætlun“.
- o CAA-UK lagði til að krafist yrði formlegs gæðakerfis fyrir stór fyrirtæki sem hlotið hafa réttindi samkvæmt M.A. F-kafla, með þeim rökum að stór fyrirtæki með réttindi samkvæmt M.A. F-kafla sem sjá um loftför sem ekki eru notuð í flutningaflugi þurfi nú þegar á slíku að halda.
- o ENAC-Italy lagði til að yfirvöld samþykki með EASA-eyðublaði 4 þá aðila sem ábyrgir eru fyrir gæðakerfi eða skipulagsúttekt, eins og við á, í fyrirtækjum sem hlotið hafa réttindi samkvæmt M.A. F-kafla og M.A. G-kafla.

Stofnunin bendir á að sem stendur er þess ekki einu sinni krafist af fyrirtækjum sem réttindi hafa samkvæmt 145. hluta.

- o CAA-UK lagði til að sú mismunun sem kemur fram í M.A.707(a) og M.B.902(b) ætti að fara eftir leyfilegum flugtaksþunga en ekki notkun. Því lagði CAA-UK til að miðað yrði við 2730 kg leyfilegan flugtaksþunga óháð því hvort loftfar er notað í flutningaflugi eður ei, með þeim rökum að þegar kemur að loftförum sem ekki teljast stór sé mjög erfitt að finna formleg námskeið, óháð notkun.

Þrátt fyrir að þessi tillaga hafi ekki verið felld inn í álitid hefur ENAC-Italy lagt til að AMC M.A.606(c), AMC M.A.706, málsg. 4.7, AMC M.A.707(a)(1) og AMC M.A.707(a)(2) verði breytt til að skýra frekar hvernig og hvar formleg námskeið geta farið fram og hvenær mat lögbærs yfirvalds geti komið í staðinn fyrir þessa þjálfun

hvað varðar loftbelgi og loftför með mestan leyfilegan flugtaksþunga 2730 kg sem notuð eru við atvinnuflutninga.

Þessi tillaga ENAC verður skoðuð ítarlega og AMC-efninu breytt, ef þörf er á, áður en ákvörðun verður gefin út.

- o CAA-UK og ENAC-Italy lögðu til að heimilt yrði að fresta framlengingu vottorðs um lofthæfiskoðun án þess að samfella í lofthæfiskoðun raskist. Tilgangurinn var að sjá eiganda fyrir sveigjanleika til að koma vottorði um lofthæfiskoðun fyrir í loftfari þegar það er staðsett í höfuðstöðvum.

Hins vegar lagði CAA-UK til 30 daga frest en ENAC 5 daga.

Andmæli við AMC-efni:

Eftirfarandi breytinga- eða viðbótatillögur varðandi AMC-efnið verða skoðaðar af stofnuninni og textanum breytt, eins og með þarf, áður en gefin er út lokaákvörðun (AMC-efni/leiðbeiningarefni). Sú ákvörðun verður gefin út þegar álit þetta hefur verið samþykkt af framkvæmdastjórninni:

- (1) CAA-NL lagði til að þyngdartakmörkun yrði fjarlægð úr AMC M.A.401(c)4.

Stofnunin hefur samþykkt þetta.

- (2) CAA-UK, „Broadland Balloon Flights“, „British Balloon and Airship Club“, „GEFA-FLUG“ og nokkrir einstaklingar bentu á að í AMC M.A.605(a) virðist farið fram á að til staðar sé flugskýli svo farið geti fram skoðun á loftbelgjum og loftskipum.

Textanum verður breytt þegar lokaákvörðun (AMC-efni/leiðbeiningarefni) kemur út og verður þá svohljóðandi:

„Hvað varðar loftbelgi og loftskip er flugskýlis ekki endilega krafist þegar betur á við að viðhald á ramma eða aftari hluta fari fram utandyra, svo fremi sem hægt er að framkvæma allt nauðsynlegt viðhald samkvæmt M.A.402. Þegar kemur að flóknum viðgerðum eða viðhaldi íhluta sem krefjast EASA-eyðublaðs 1 skal útvega viðeigandi, samþykkt verkstæði. Þau aðstöðu- og umhverfisskilyrði sem krafist er við skoðun og viðhald skal skilgreina í handbók viðhaldsfyrirtækis.“

- (3) ENAC-Italy lagði til að AMC M.A.606(c), AMC M.A.706, málsg. 4.7, AMC M.A.707(a)(1) og AMC M.A.707(a)(2) yrði breytt til að skýra frekar hvernig og hvar formleg þjálfun getur farið fram, og hvenær mat lögbærs yfirvalds getur komið í staðinn fyrir þessa þjálfun hvað varðar loftbelgi og loftför með mestan leyfilegan flugtaksþunga 2730 kg sem notuð eru í flutningaflugi.

Stofnunin hefur samþykkt þetta.

- (4) AustroControl lagði til að tilvísun í „Almenna kynningu, 66. hluta, 1. stig“ yrði breytt í „Almenna kynningu, 66. hluta, viðauka III, 1. stig“. Þetta á við um málsgreinar 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.

Stofnunin hefur samþykkt þetta.

- (5) CAA-UK og „British Balloon and Airship Club“ lögðu til að bætt yrði við AMC-efni til að skýra hvað átt er við með að „njóta aðstoðar starfsfólks með slík starfsréttindi“ í

M.A.710(b) og hvort sá sem skrifar undir vottorð um lofthæfiskoðun þurfi að vera viðstaddur meðan á skoðun loftfars standur.

Stofnunin bendir á að lofthæfiskoðun felst í endurskoðun skjala og ástandsskoðun. Samkvæmt M.A.710(c)5 skal við ástandsskoðun á loftfari tryggja að ekkert ósamræmi sé milli loftfars og endurskoðaðra skjala.

Álit stofnunarinnar er að þetta sé einungis hægt að framkvæma ef starfsfólk við lofthæfiskoðun er viðstatt ástandsskoðun. Á meðan á þessari skoðun standur getur starfsfólk með réttindi samkvæmt 66. hluta aðstoðað starfsfólk við lofthæfiskoðun við að opna fleka, framkvæma prófanir, o.s.v.frv.

AMC M.A.710(b) verður breytt til samræmis við þetta.

- (6) DGAC-France lagði til að bætt yrði við AMC-efni til að skýra eftirfarandi atriði:
 - o Hversu lengi tegund loftfars fellur undir umfang leyfilegra verka ef lofthæfifyrirtæki hefur ekki samning við neinn viðskiptavin um loftfar af þeirri tegund.
 - o Hvort mögulegt er að heimila lofthæfifyrirtæki að framkvæma lofthæfiskoðun á ákveðinni tegund loftfars án þess að það búi yfir eða sé að leita eftir viðskiptavinum með þá tegund.
- (7) Í sambandi við aðila sem mega framlengja vottorð um lofthæfiskoðun samkvæmt hinum nýju réttindum í M.A.711(a)4 lagði ENAC-Italy til að sett yrði fram AMC-efni til að skýra hvernig slíkir aðilar fá formlegt samþykki hjá lögbæru yfirvaldi og hvernig standa skal að útgáfu vottorðs.
- (8) ENAC-Italy lagði til að við AMC M.A.901(c)2, (e)2 og (f) yrði bætt frekari upplýsingum um hvernig lofthæfifyrirtæki getur sýnt fram á að vottorð um lofthæfiskoðun hafi ekki verið framlengt, ef fyrirtækið er meðvitað um eða hefur ástæðu til að ætla að loftfar sé ekki lofthæft. Að auki leggur ENAC-Italy til að sett verði fram dæmi um „skýrslu um fylgni“.
- (9) ENAC-Italy lagði til breytingar á AMC M.A.903(a) og AMC M.B.105(a) svo öruggt sé að þegar skráning loftfars er færð til innan ESB felist í gagnkvæmum skiptum á upplýsingum tilkynning um að vottorð um lofthæfiskoðun hafi verið gefið út samkvæmt landslögum.
- (10) AustroControl lagði til að knúnum svifflugum yrði bætt við AMC M.B.301(b), 3. lið.
- (11) ENAC-Italy lagði til að við AMC M.B.703 yrði bætt frekari upplýsingum um hvernig skal fylla út EASA-eyðublað 14.
- (12) AustroControl lagði til að hliðsjón yrði höfð af NPA2007-07, sem er í skoðun sem standur, þegar réttindaflokkar eru skilgreindir í AMC M.B.703.
- (13) CAA-NL lagði til að orðunum „ferli til fjölgunar fastbundinna skoðanatímabíla“ yrði skipt út fyrir „upplýsingar um eða tilvísun í fjölgunaráætlun“ í málsg. 1.1.7 í viðauka I við AMC M.A.302 og AMC M.B.301(b).
- (14) CAA-UK lagði til að bætt yrði við AMC-efni til að skýra þýðingu eftirfarandi hugtaka í viðauka VII, „Flókin viðhaldsverkefni“:
 - o „Logsuðumaður sem hlotið hefur viðurkenningu eða réttindi“ í málsg. 3(c).

- o „Sérstök verkfæri“ í málsg. 5(a).
- (15) „Deutscher Aero Club“ og 2 einstaklingar lögðu til breytingar á lista yfir verkefni í AMC-efni við viðauka VIII, „Takmarkað viðhald af hálfu flugmannsins sem á loftfarið“.
- (16) CAA-UK lagði til að um gæðakerfi sem falla undir 145. og 21. hluta yrði innleitt svipað skilyrði og lagt er til í málsg. (e) í viðauka VIII við AMC M.A.616, þar sem fyrirtæki ber að láta lögbært yfirvald vita af öllum fyrsta stigs frávikum sem í ljós koma við skipulagsúttekt.
- (17) CAA-UK lagði til að eytt yrði þeirri breytingu á AMC 145.A.50(a), málsg. 2.8(d), sem leyfir einfaldað ferli við útgáfu eyðublaðs 1 hvað varðar íhluti sem þjónustaðir eru í Bandaríkjunum og Kanada af fyrirtækjum sem ekki eru samþykkt samkvæmt 145. hluta, með þeim rökum að þetta grafi undan núgildandi tvíhliða samkomulagi.
- Engu að síður styður CAA-UK svipaða breytingu sem gerð var á AMC M.A.613(a), málsg. 2.8.
- (18) Vegna athugasemda sem lagðar voru fram af AustroControl og DGAC-France varðandi fyrirhuguð ákvæði í M.A.502(d) og M.A.801(c) um flókin viðhaldsverkefni á ELA1-loftförum mun stofnunin að auki búa til AMC-efni til að skýra frekar að samkomulag milli eiganda og lögbærs yfirvalds getur falið í sér framkvæmd flókinna verkefna yfir lengra tímabil, ef í slíku samkomulagi er lýst þeim gögnum, verkfærum, útbúnaði, efni og aðstöðu sem notast á við, og ef viðkomandi lögbært yfirvald framkvæmir slembieftirlit til að tryggja að farið sé að reglum.
- (19) Vegna athugasemda sem DGAC-France og Alitalia Servizi gerðu í tengslum við framkvæmd viðhalds á íhlutum á væng (M.A.502(b) og (c)) mun stofnunin enn fremur bæta við AMC-efni til að skýra hvers slags viðhald má samþykkja og hvaða stýriferli ætti að vera fyrir hendi.