

Udkast til

KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) nr. .../...

af [...]

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

(EØS-relevant tekst)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF¹ ("grundforordningen"), særlig artikel 5 og 6,

under henvisning til Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 af 20. november 2003 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartsmateriel, -dele og -apparat og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver², og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I henhold til artikel 7, stk. 6, i Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 af 20. november 2003, skal Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (i det følgende benævnt "agenturet") foretage en vurdering af virkningen af bestemmelserne i bilag I (Del-M) til denne forordning.
- (2) Agenturet har, efter at have gennemført de relevante konsekvensvurderinger, fastslået, at bestemmelserne i bilag I (Del-M) er for restriktive, når det drejer sig om luftfartøjer, der ikke udfører erhvervsmæssig lufttransport, og navnlig om luftfartøjer, der ikke er klassificeret som "komplekse motordrevne luftfartøjer".
- (3) Agenturet har fundet det nødvendigt at foretage betydelige ændringer i Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003, særlig bilag I (Del-M), for at tilpasse den til de forskellige grader af kompleksitet for de forskellige kategorier af luftfartøjer og operationstyper.
- (4) Agenturet har fundet det nødvendigt at indføre passende overgangsforanstaltninger for de bestemmelser, der ikke med rimelighed kan gennemføres inden udløbet af den nuværende valgfrie periode (28. september 2008), der er fastsat i artikel 7, stk. 3, litra a), i Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003, for luftfartøjer, der ikke udfører erhvervsmæssig lufttransport.
- (5) Foranstaltningerne, som foreskrives i denne forordning, bygger på den udtalelse, som agenturet³ har afgivet i overensstemmelse med artikel 17, stk. 2, litra b), og artikel 19, stk. 1, i grundforordningen.

¹ EUT L 79 af 19.3.2008, s. 1.

² EUT L 315 af 28.11.2003, s. 1. Forordning senest ændret ved forordning (EF) nr. 376/2007 (EUT L 94 af 4.4.2007, s. 18).

³ Udtalelse nr. 2/2008.

- (6) Foranstaltningerne, som foreskrives i denne forordning, er i overensstemmelse med udtalelsen⁴ fra Udvalget for Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur, som er nedsat i henhold til artikel 65, stk. 3, i grundforordningen.
- (7) Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 bør derfor ændres i overensstemmelse hermed -

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

I Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 foretages følgende ændringer:

1) I artikel 2 tilføjes som punkt (k) og (l):

- k) "ELA1-luftfartøj": et af følgende luftfartøjer (ELA står for "European Light Aircraft"):
- en flyvemaskine eller et svævefly eller motorsvævefly med en maksimal startmasse (MTOM) på under 1 000 kg, der ikke er klassificeret som et komplekst motordrevet luftfartøj
 - en ballon konstrueret til et maksimalt løftegasvolumen eller varmluftsvolumen på ikke mere end:
 - 3 400 m³ for varmluftsballoner
 - 1 050 m³ for gasballoner
 - 300 m³ for forankrede gasballoner
 - et luftskib konstrueret til højst to personer og et maksimalt løftegasvolumen eller varmluftsvolumen på ikke mere end:
 - 2 500 m³ for varmluftsluftskibe
 - 1 000 m³ for gasluftskibe
- l) "LSA-luftfartøj": et luftfartøj med (LSA står for "Light Sport Aeroplane"):
- en maksimal startmasse (MTOM) på ikke mere end 600 kg, og
 - en maksimal stallinghastighed i landingskonfigurationen (VSO) på ikke mere end 45 knob kalibreret lufthastighed (CAS) med luftfartøjets maksimale certificerede startmasse og mest kritiske tyngdepunkt, og
 - en maksimal siddekapacitet på højst to personer inklusive piloten, og
 - en enkelt ikke-turbinemotor udstyret med propel, og
 - en kabine uden trykudligning.

2) I artikel 3 tilføjes som punkt 4, 5 og 6:

4. Uanset M.A.201(e), M.A.201(i)1, M.A.901 og M.A.904(a)2 vil opgaver til sikring af vedvarende luftdygtighed, luftdygtighedseftersyn og udstedelse og forlængelse af luftdygtighedseftersynsbeviser, for luftfartøjer, der ikke benyttes i erhvervsmæssig lufttransport, bortset fra store luftfartøjer, og kun indtil den 28. september 2009, kunne foretages af en organisation til sikring af vedvarende luftdygtighed, der er behørigt godkendt i overensstemmelse med medlemsstatens krav.
5. Uanset M.A.901 vil, for luftfartøjer, der ikke benyttes i erhvervsmæssig lufttransport, et luftdygtighedseftersynsbevis eller tilsvarende dokument, udstedt i overensstemmelse med medlemsstatens krav og gyldigt den 28. september 2008, være gyldigt indtil dets udløbsdato eller indtil den 28. september 2009, hvilken dato der nu kommer først.
- Når bevisets gyldighedsperiode er udløbet, kan den kompetente myndighed eller en organisation til sikring af vedvarende luftdygtighed, der er behørigt godkendt i overensstemmelse med medlemsstatens krav, én gang genudstede eller forlænge luftdygtighedseftersynsbeviset eller et tilsvarende dokument for et år, hvis dette er tilladt ifølge medlemsstatens krav.

⁴ [Endnu ikke afgivet].

Når gyldigheden igen er udløbet, kan den kompetente myndighed endnu én gang genudstede eller forlænge luftdygtighedseftersynsbeviset eller et tilsvarende dokument for et år, hvis dette er tilladt ifølge medlemsstatens krav.

Ingen yderligere genudstedelse eller forlængelse er tilladt.

Uanset M.A.903(b), når der inden for EU sker overførsel af et luftfartøj, der ikke benyttes i erhvervsmæssig lufttransport, er den medlemsstat, hvori luftfartøjet skal registreres, berettiget til ikke at acceptere det tidligere luftdygtighedseftersynsbevis eller tilsvarende dokument, hvis dette er udstedt i overensstemmelse med ovennævnte undtagelse fra M.A.901. I så fald skal der udstedes et nyt luftdygtighedseftersynsbevis i overensstemmelse med M.A.904.

6. Uanset M.A.302(b)-(e), for luftfartøjer, der ikke udfører erhvervsmæssig lufttransport, bortset fra store luftfartøjer, og kun indtil den 28. september 2009, anses også følgende dokumenter som godkendte vedligeholdelsesprogrammer, såfremt de er i overensstemmelse med de relevante krav i medlemsstaten:
 1. Et vedligeholdelsesprogram godkendt eller accepteret af den kompetente myndighed, eller
 2. En anbefalet tidsplan udstedt af indehaveren af typecertifikatet, eller
 3. Et vedligeholdelsesprogram udstedt af den kompetente myndighed.Disse dokumenter skal suppleres med de tilsvarende, i M.A.803 anførte, pilot-/ejervedligeholdelsesopgaver.

3) I artikel 4 tilføjes som punkt 4:

4. Uanset M.A.201(i)2, M.A.502 og M.A.801(b)1 vil vedligeholdelse og frigivelse til tjeneste af luftfartøjer og komponenter, for luftfartøjer, der ikke udfører erhvervsmæssig lufttransport, bortset fra store luftfartøjer, og kun indtil den 28. september 2009, kunne foretages af en vedligeholdelsesorganisation, der er behørigt godkendt i overensstemmelse med de i medlemsstaten gældende krav. Certifikater om frigivelse til tjeneste og autoriserede frigivelsesbeviser, der er udstedt senest den 28. september 2009 af en vedligeholdelsesorganisation, som er godkendt i henhold til de i medlemsstaten gældende krav, skal anses for at have samme gyldighed som dem, der kræves i henhold til M.A.801 og M.A.802, hvad der nu er relevant.

4) Artikel 5, stk. 1, affattes således:

1. Certificeringspersonale skal være kvalificeret i overensstemmelse med bestemmelserne i bilag III, jf. dog bestemmelserne i M.A.606(h), M.A.607(b), M.A.801(d) og M.A.803 i bilag I, bestemmelserne i 145.A.30(j) i bilag II samt tillæg IV til bilag II. Derudover kan certificeringspersonale, for luftfartøjer, der ikke udfører erhvervsmæssig lufttransport, bortset fra store luftfartøjer, indtil den 28. september 2009 være kvalificeret i overensstemmelse med de i medlemsstaten gældende relevante krav.

5) Artikel 7, stk. 3, litra a), affattes således:

- 3 a) bestemmelserne i bilag I på luftfartøjer, der ikke udfører erhvervsmæssig lufttransport, indtil den 28. september 2008, undtagen for så vidt angår:
 - M.A.201(f) hvor denne finder anvendelse på store luftfartøjer anvendt af et luftfartsforetagende i et tredjeland, indtil den 28. september 2009,
 - M.A.201(i), stk. 1 og 2, indtil den 28. september 2009;

Artikel 2

Bilag I (del M) til Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 ændres således:

1) I M.1 tilføjes følgende punkt 4(iii):

- 4(iii) uanset stk. 4(i), når et luftfartøj, der ikke anvendes til erhvervsmæssig lufttransport, administreres af en M.A. Subpart G-organisation, der ikke er underkastet registreringsmedlemsstatens tilsyn, og kun hvis der er opnået enighed herom med registreringsmedlemsstaten forud for godkendelsen af vedligeholdelsesprogrammet:
- den myndighed, der er udpeget af den medlemsstat, der har ansvaret for tilsynet med M.A. Subpart G-organisationen, eller
 - agenturet, hvis M.A. Subpart G-organisationen er beliggende i et tredjeland.

2) Punkt (e) i M.A.201 affattes således:

- e) For at opfylde sit ansvar i henhold til punkt (a) kan ejeren af et luftfartøj udlicitere de opgaver, der er forbundet med vedvarende luftdygtighed, til en godkendt organisation til sikring af vedvarende luftdygtighed som beskrevet i M.A. Subpart G, i overensstemmelse med tillæg I. I så fald påtager organisationen til sikring af vedvarende luftdygtighed sig ansvaret for, at opgaverne udføres korrekt. En ejer, som beslutter at administrere luftfartøjets vedvarende luftdygtighed på eget ansvar, uden at indgå en aftale i overensstemmelse med tillæg I, kan imidlertid indgå en begrænset aftale med en M.A. Subpart G-organisation om udarbejdelse af vedligeholdelsesprogrammet og, hvis organisationen anvender de relevante godkendte procedurer, godkendelse heraf gennem en indirekte godkendelsesprocedure som beskrevet i M.A.302(c). Ved en sådan begrænset aftale overføres ansvaret for udvikling og godkendelse af vedligeholdelsesprogrammet til den M.A. Subpart G-organisation, hvormed aftalen er indgået.

3) I punkt (i) i M.A.201 erstattes udtrykket "operationelle aktiviteter" af udtrykket "erhvervsmæssige operationer".

4) I punkt (a) i M.A.202 erstattes udtrykket "skal indberette ... til registreringsstaten" af udtrykket "skal indberette ... til den kompetente myndighed i registreringsstaten".

5) M.A.302 affattes således:

M.A.302 Vedligeholdelsesprogram

- a) Vedligeholdelsen af luftfartøjet skal tilrettelægges i overensstemmelse med et vedligeholdelsesprogram.
- b) Vedligeholdelsesprogrammet og eventuelle efterfølgende ændringer skal godkendes af den kompetente myndighed, der er defineret i M.1, stk. 4.
- c) Hvis luftfartøjets vedvarende luftdygtighed administreres af en M.A. Subpart G-organisation, kan vedligeholdelsesprogrammet og ændringerne hertil godkendes gennem en særlig godkendelsesprocedure (i det følgende benævnt "indirekte godkendelsesprocedure"). Denne procedure skal fastlægges af M.A. Subpart G-organisationen, indføres i redegørelsen om sikring af den vedvarende luftdygtighed, og godkendes af den kompetente myndighed, der har ansvaret for den pågældende M.A. Subpart G-organisation.
M.A. Subpart G-organisationen må ikke anvende den indirekte godkendelsesprocedure, hvis den pågældende organisation ikke er underkastet registreringsmedlemsstatens tilsyn, medmindre der findes en aftale i henhold til M.1, stk. 4(ii) eller 4(iii), hvad der nu er relevant, hvorved ansvaret for godkendelse af vedligeholdelsesprogrammet overføres til M.A. Subpart G-organisationens medlemsstat.
- d) Vedligeholdelsesprogrammet skal være i overensstemmelse med:
 1. de instruktioner om vedvarende luftdygtighed, der er givet af indehavere af typecertifikater og supplerende typecertifikater og enhver anden organisation, som i overensstemmelse med del-21 offentliggør sådanne oplysninger, eller
 2. de instruktioner, der er givet af den kompetente myndighed, hvis disse afviger fra underpunkt 1, eller hvis der mangler konkrete henstillinger.

Ejeren eller luftfartsforetagendet kan foreslå den kompetente myndighed alternative og/eller supplerende instruktioner i forhold til dem, der er defineret i underpunkt 1 og 2. Disse alternative og/eller supplerende instruktioner kan indføres i vedligeholdelsesprogrammet, når de er blevet godkendt i overensstemmelse med M.A.302(b) eller M.A.302(c).

- e) Vedligeholdelsesprogrammet skal indeholde nærmere oplysninger om al den vedligeholdelse, inklusive hyppighed, der kræves udført, herunder specifikke vedligeholdelsesopgaver, der kræves i forbindelse med specifikke operationer.
- f) For store luftfartøjer, når vedligeholdelsesprogrammet er baseret på:
 - 1. vedligeholdelsesstyregruppens logik, eller
 - 2. hovedsagelig tilstandsovervågningskal programmet omfatte en dokumentationsplan (reliability programme).
- g) Vedligeholdelsesprogrammet skal underkastes periodisk revision og om nødvendigt ændres. Disse revisioner skal sikre, at programmet til stadighed er gyldigt i lyset af de operationelle erfaringer, idet der tages hensyn til nye og/eller ændrede vedligeholdelsesinstruktioner udstedt af indehavere af typecertifikater og supplerende typecertifikater og enhver anden organisation, som i overensstemmelse med del-21 offentliggør sådanne oplysninger.
- h) Vedligeholdelsesprogrammet skal afspejle gældende obligatoriske lovkrav omhandlet i dokumenter udstedt af indehaveren af typecertifikatet, det begrænsede typecertifikat, det supplerende typecertifikat, godkendelsen af større reparationskonstruktioner, ETSO-godkendelsen eller enhver anden relevant godkendelse, som anses for at være udstedt i henhold til Kommissionens forordning nr. 1702/2003 for at opfylde kravene til udstedelse af instruktioner med henblik på vedvarende luftdygtighed i henhold til del-21.

6) Punkt (b) i M.A.305 affattes således:

- b) Rapporterne over et luftfartøjs vedvarende luftdygtighed skal i givet fald omfatte en logbog for luftfartøjet, en eller flere logbøger for motoren eller logkort for motormoduler, en eller flere propellogbøger samt logkort for enhver komponent med begrænset levetid og, når det kræves i henhold til M.A.306 for erhvervsmæssig lufttransport, eller kræves af medlemsstaten for erhvervsmæssige operationer bortset fra erhvervsmæssig lufttransport, luftfartsforetagendes tekniske log.

7) I M.A.401, punkt (b), tilføjes ordet "og" sidst i underpunkt 1 og 2.

8) I M.A.403, punkt (b), erstattes udtrykket "i henhold til M.A.801(b)1, M.A.801(b)2 eller del-145" af udtrykket "i henhold til M.A.801(b)1, M.A.801(b)2, M.A.801(c), M.A.801(d) eller del-145".

9) I M.A.501, punkt (a), erstattes udtrykket "angivet i del-145 og Subpart F" af udtrykket "angivet i del-21, del-145 eller M.A. Subpart F".

10) M.A.502 affattes således:

M.A.502 Vedligeholdelse af komponenter

- a) Vedligeholdelsen af komponenter skal foretages af behørigt godkendte M.A. Subpart M- eller del-145-vedligeholdelsesorganisationer.
- b) Uanset M.A.502(a) vil vedligeholdelse af en komponent, i overensstemmelse med vedligeholdelsesdata for luftfartøjet, eller, hvis den kompetente myndighed har givet specifik tilladelse hertil, i overensstemmelse med vedligeholdelsesdata for komponenten, kunne udføres af en M.A. Subpart F- eller del-145-organisation med en kategori-A-klasserettighed såvel som af M.A.801(b)2-certificeringspersonale, men kun hvis de pågældende komponenter er monteret på luftfartøjet. En sådan M.A. Subpart F- eller del-145-organisation med en kategori-A-klasserettighed eller sådant M.A.801(b)2-certificeringspersonale kan dog midlertidigt afmontere komponenten med henblik på vedligeholdelse, for at forbedre adgangen til den pågældende komponent, undtagen hvis en sådan afmontering skaber behov for

yderligere vedligeholdelse, der ikke er omfattet af bestemmelserne i dette punkt. Vedligeholdelse af komponenter udført i overensstemmelse med dette punkt giver ikke ret til udstedelse af en EASA-formular 1 og er omfattet af de krav i forbindelse med frigivelse af luftfartøjer, der er anført i M.A.801.

- c) Uanset M.A.502(a) vil vedligeholdelse af en motor-/APU-komponent, i overensstemmelse med motor-/APU-vedligeholdelsesdata, eller, hvis den kompetente myndighed har givet specifik tilladelse hertil, i overensstemmelse med vedligeholdelsesdata for komponenten, kunne udføres af en M.A. Subpart F- eller del-145-organisation med en kategori-B-klasserettighed, men kun hvis de pågældende komponenter er monteret på motoren/APU'en. En sådan M.A. Subpart F- eller del-145-organisation med en kategori-B-klasserettighed kan dog midlertidigt afmontere komponenten med henblik på vedligeholdelse, for at forbedre adgangen til den pågældende komponent, undtagen hvis en sådan afmontering skaber behov for yderligere vedligeholdelse, der ikke er omfattet af bestemmelserne i dette punkt.
- d) Uanset M.A.502(a) kan vedligeholdelse af en komponent, mens denne er installeret eller midlertidigt fjernet fra et ELA1-luftfartøj, der ikke anvendes til erhvervsmæssig lufttransport, og som udføres i overensstemmelse med vedligeholdelsesdata for den pågældende komponent, udføres af M.A.801(b)2-certificeringspersonale, undtagen for så vidt angår:
1. eftersyn af komponenter, bortset fra motorer og propeller.
 2. eftersyn af motorer og propeller til luftfartøjer, bortset fra CS-VLA, CS-22 og LSA.
 3. eftersyn af motorer og propeller på CS-VLA, CS-22 og LSA-luftfartøjer og komplicerede vedligeholdelsesopgaver på komponenter som angivet i tillæg VII, medmindre ejeren af luftfartøjet er nået til enighed med den kompetente myndighed om et arbejdsprogram forud for påbegyndelsen af de pågældende opgaver, og den kompetente myndighed finder det godtgjort, at det involverede M.A.801(b)2-certificeringspersonale har de relevante kvalifikationer og nyere erfaringer på området, de gældende vedligeholdelsesdata for komponenten, værktøj, udstyr og materialer, og har adgang til ordentlige faciliteter.
- Vedligeholdelse af komponenter udført i overensstemmelse med dette punkt M.A.502(d) giver ikke ret til udstedelse af en EASA-formular 1 og er omfattet af de krav i forbindelse med frigivelse af luftfartøjer, der er anført i M.A.801.

11) M.A.503 affattes således:

M.A.503 Komponenter med begrænset levetid

Installerede komponenter med begrænset levetid må ikke overskride den godkendte levetidsbegrænsning, der er angivet i det godkendte vedligeholdelsesprogram og de godkendte luftdygtighedsdirektiver, jf. dog bestemmelserne i M.A.504(c).

12) M.A.504, punkt (b), affattes således:

- b) Ikke-brugbare komponenter skal identificeres og opbevares på et sikkert sted under opsyn af en godkendt vedligeholdelsesorganisation, indtil der er truffet afgørelse om den pågældende komponents fremtidige status. For luftfartøjer, der ikke anvendes til erhvervsmæssig lufttransport, bortset fra store luftfartøjer, kan den person eller organisation, der har erklæret komponenten for ikke-brugbar, imidlertid, efter at have identificeret den som værende ikke-brugbar, overdrage opbevaringen af den til ejeren af luftfartøjet, forudsat at en sådan overdragelse afspejles i luftfartøjets/motorens/komponentens logbog.

13) I M.A.601 erstattes udtrykket "der ikke fremgår af M.A.201(f) og (g)" af udtrykket "der ikke fremgår af M.A.201(g)".

14) M.A.604, punkt (a)5, affattes således:

- a)5. en fortegnelse over certificeringspersonalet og omfanget af godkendelsen for hver enkelt

15) I M.A.606 tilføjes følgende punkt (h):

- h) Uanset punkt (g) kan organisationen anvende certificeringspersonale med kvalifikationer i overensstemmelse med følgende bestemmelser, når den yder vedligeholdelsesstøtte til luftfartsforetagender, der udfører erhvervsmæssige operationer:
1. For et repetitivt luftdygtighedsdirektiv før flyvningen, hvori det specifikt er anført, at flyvebesætningen kan gennemføre et sådant luftdygtighedsdirektiv, kan organisationen udstede en begrænset certificeringsautorisation til luftfartøjschefen på baggrund af det foreliggende flyvebesætningscertifikat. Organisationens skal imidlertid sikre, at der er blevet gennemført tilstrækkelig praktisk uddannelse til at sikre, at den pågældende luftfartøjschef kan gennemføre luftdygtighedsdirektivet til den krævede standard.
 2. I tilfælde af, at luftfartøjet opererer fjernt fra en understøttet lokalitet, kan organisationen udstede en begrænset certificeringsautorisation til luftfartøjschefen på baggrund af flyvebesætningscertifikatet. Organisationens skal imidlertid sikre, at der er blevet gennemført tilstrækkelig praktisk uddannelse til at sikre, at den pågældende luftfartøjschef kan udføre opgaven til den krævede standard. Bestemmelserne i dette punkt skal udmøntes nærmere i en procedure beskrevet i redegørelsen.

16) M.A.607, punkt (a)1, affattes således:

- a)1. at certificeringspersonalet kan påvise, at de opfylder kravene i 66.A.20(b), undtagen når del-66 henviser til reguleringen i en medlemsstat, idet de i så fald skal opfylde kravene i henhold til denne regulering, og

17) M.A.607, punkt (c), affattes således:

- c) Den godkendte vedligeholdelsesorganisation skal registrere alle de nærmere oplysninger om certificeringspersonalet og føre en ajourført fortegnelse over hele certificeringspersonalet, indeholdende oplysninger om omfanget af den enkeltes godkendelse.

18) M.A.608, punkt (a)1, affattes således:

- a)1. være i besiddelse af det udstyr og værktøj, der er angivet i vedligeholdelsesoplysningerne beskrevet i M.A.609 eller bekræftede ækvivalenter, der er anført i vedligeholdelsesorganisationens håndbog, og som er nødvendigt for at kunne foretage den daglige vedligeholdelse inden for godkendelsens anvendelsesområde, og

19) I M.A.610 erstattes ordet "kunden" af udtrykket "den organisation, der anmoder om vedligeholdelsen,".

20) M.A.613, punkt (a), affattes således:

- a) Når al den vedligeholdelse af komponenten, der er påkrævet i henhold til denne Subpart, er afsluttet, skal der udstedes et certifikat om frigivelse til tjeneste af komponenten i henhold til M.A.802. Der skal udstedes en EASA-formular 1 for komponenter, der er vedligeholdt i overensstemmelse med M.A.502(b) og M.A.502(d), og komponenter, der er fremstillet i overensstemmelse med M.A.603(b).

21) M.A.615 affattes således:

M.A.615 Organisationens rettigheder
Organisationen må:

1. Vedligeholde ethvert luftfartøj og/eller komponent, som organisationens godkendelse omfatter, på de steder, der er beskrevet i godkendelsesbeviset og i håndbogen.
2. Foranledige, at specialiserede tjenesteydelser udføres af en anden organisation, der er behørigt kvalificeret og arbejder under M.A. Subpart F-organisationens kontrol, i overensstemmelse med procedurer, der er beskrevet i vedligeholdelsesorganisationens håndbog, og som er direkte godkendt af den kompetente myndighed. Det drejer sig her om arbejde udført af en specialiseret serviceorganisation, der ikke selv er behørigt godkendt, i henhold til M.A. Subpart F eller del-145, til at udføre sådanne opgaver.
3. Vedligeholde ethvert luftfartøj og/eller komponent, som organisationens godkendelse omfatter, på ethvert sted, forudsat at nødvendigheden af en sådan vedligeholdelse skyldes enten, at luftfartøjet ikke er brugbart, eller at der er behov for supplerende, lejlighedsvis vedligeholdelse, under forudsætning af, at betingelserne i redegørelsen overholdes.
4. Udstede certifikater om frigivelse til tjeneste efter afslutning af vedligeholdelsen, i henhold til M.A.612 eller M.A.613.

22) M.A.703, punkt (a), affattes således:

- a) Tildelingen af godkendelsen foregår ved, at den kompetente myndighed udsteder et bevis som det, der er vedlagt i tillæg VI. Den godkendte redegørelse om sikring af vedvarende luftdygtighed, som omtalt i M.B.704, skal angive omfanget af det arbejde, der anses for tilstrækkeligt til at berettige til godkendelse, herunder henvisning til:
 1. Det godkendte vedligeholdelsesprogram, eller
 2. Såfremt der er tale om luftfartøjer, der ikke udfører erhvervsmæssig lufttransport, de grundlæggende og/eller generelle vedligeholdelsesprogrammer, der er beskrevet i M.A.709.

23) M.A.704, punkt (a)3, affattes således:

- a)3. titel og navn på den eller de personer, hvortil der henvises i M.A.706(a) og M.A.706(c), og, hvis dette er relevant, angivelse af, hvilke M.A.706(c)-personer der har bemyndigelse til at forlænge et luftdygtighedseftersynsbevis i overensstemmelse med M.A.711(a)4 og M.A.901(f), og

24) M.A.706, punkt (c), affattes således:

- c) Der skal udpeges en person eller en gruppe af personer, som skal være ansvarlig for at sikre, at organisationen altid opfylder bestemmelserne i denne Subpart. Denne eller disse personer skal i sidste instans være ansvarlig(e) over for den teknisk/økonomisk ansvarlige person. Organisationens skal, i redegørelsen om sikring af vedvarende luftdygtighed, definere, hvilke(n) af disse personer – om nogen – der har bemyndigelse til at forlænge et luftdygtighedseftersynsbevis i overensstemmelse med M.A.711(a)4 og M.A.901(f). Denne person (disse personer) får udstedt en autorisation, når de er blevet formelt godkendt af den kompetente myndighed.

25) M.A.707, punkt (a), affattes således:

- a) For at blive godkendt til at udføre luftdygtighedseftersyn skal en godkendt organisation til sikring af vedvarende luftdygtighed råde over passende luftdygtighedseftersynspersonale, der kan udstede luftdygtighedseftersynsbeviser eller henstillinger med hensyn til luftdygtighed i henhold til M.A. Subpart I.
 1. For
 - alle luftfartøjer, der anvendes til erhvervsmæssig lufttransport, og
 - luftfartøjer over 2 730 kg MTOM, undtagen balloner,skal dette personale have:
 - a. mindst fem års erfaring inden for vedvarende luftdygtighed, og

- b. et behørigt del-66-certifikat eller en af en medlemsstat godkendt kvalifikation som vedligeholdelsespersonale af relevans for den pågældende luftfartøjskategori (når del-66 henviser til bestemmelser i en medlemsstat) eller en flyveuddannelse eller lignende, og
- c. en formel uddannelse i vedligeholdelse af luftfartøjer, og
- d. en stilling med relevante ansvarsområder inden for den godkendte organisation.

Uanset ovenstående kan de krav, der er anført i punkt M.A.707(a)1(b), erstattes af fem års erfaring inden for vedvarende luftdygtighed ud over dem, der allerede kræves i henhold til punkt M.A.707(a)1(a).

2. For

- luftfartøjer på 2 730 kg MTOM og derunder, og
- balloner,

der ikke anvendes til erhvervsmæssig lufttransport, skal dette personale have:

- a. mindst tre års erfaring inden for vedvarende luftdygtighed, og
- b. et behørigt del-66-certifikat eller en på nationalt plan godkendt kvalifikation som vedligeholdelsespersonale af relevans for den pågældende luftfartøjskategori (når del-66 henviser til nationale bestemmelser) eller en flyveuddannelse eller lignende, og
- c. en relevant formel uddannelse i vedligeholdelse af luftfartøjer, og
- d. en stilling med relevante ansvarsområder inden for den godkendte organisation.

Uanset ovenstående kan de krav, der er anført i punkt M.A.707(a)2(b), erstattes af fire års erfaring inden for vedvarende luftdygtighed ud over dem, der allerede kræves i henhold til punkt M.A.707(a)2(a).

26) M.A.708, punkt (b)2, affattes således:

- b)2. forelægge den kompetente myndighed vedligeholdelsesprogrammet for luftfartøjet og ændringer hertil med henblik på godkendelse (medmindre det er omfattet af en indirekte godkendelsesprocedure i overensstemmelse med M.A.302) og sende kopi af programmet til ejeren af ikke-erhvervsmæssigt drevne luftfartøjer

27) M.A.709 affattes således:

M.A.709 Dokumentation

Den godkendte organisation til sikring af vedvarende luftdygtighed skal være i besiddelse af og anvende de relevante og gældende M.A.401-vedligeholdelsesoplysninger under udførelsen af M.A.708-opgaver til sikring af vedvarende luftdygtighed. Er der tale om vedligeholdelsesoplysninger leveret af kunden, er det kun nødvendigt at være i besiddelse af sådanne oplysninger, når der er indgået kontrakt med en sådan kunde, idet dog bestemmelserne i M.A.714 skal overholdes.

For luftfartøjer, der ikke udfører erhvervsmæssig lufttransport, vil det, for at muliggøre den oprindelige godkendelse og/eller en udvidelse af omfanget af godkendelsen af en eksisterende organisation til sikring af vedvarende luftdygtighed, uden at denne har kontrakt med kunder om arbejde af det omfang, som der anmodes om godkendelse af, være acceptabelt at udvikle "grundlæggende" og/eller "generelle" vedligeholdelsesprogrammer som beskrevet nedenfor:

- **"Grundlæggende" vedligeholdelsesprogram:** dette er et vedligeholdelsesprogram, der udvikles for en bestemt type luftfartøjer, og som i givet fald er baseret på rapporten fra vedligeholdelseeftersynsrådet (maintenance review board) (MRB), typecertifikatindehaverens vedligeholdelsesplanlægningsdokument (maintenance planning document) (MPD), de relevante kapitler i vedligeholdeshåndbogen eller andre vedligeholdelsesoplysninger, der indeholder oplysninger om tidsplaner.
- **"Generelt" vedligeholdelsesprogram:** dette er et vedligeholdelsesprogram, der kan udvikles til at dække lignende typer af luftfartøjer. Disse programmer skal

baseres på de samme typer af instruktioner som de grundlæggende vedligeholdelsesprogrammer.

Henvisning til de "grundlæggende" og "generelle" vedligeholdelsesprogrammer, hvad der nu måtte være relevant, skal indføjes i redegørelsen om sikring af vedvarende luftdygtighed, således som krævet i henhold til M.A.703.

28)M.A.711 affattes således:

M.A.711 Organisationens rettigheder

- a) En godkendt organisation til sikring af vedvarende luftdygtighed har bemyndigelse til:
 1. at sikre vedvarende luftdygtighed for de ikke-erhvervsmæssige lufttransportfartøjer, der er beskrevet i godkendelsesbeviset
 2. at sikre vedvarende luftdygtighed for erhvervsmæssige lufttransportfartøjer, der er anført både i dens godkendelsesbevis og i dens driftstilladelse
 3. at lade enhver opgave, der vedrører vedvarende luftdygtighed, inden for de begrænsninger, der er fastlagt i godkendelsen, udlicitere til en anden organisation, der arbejder i henhold til den godkendte organisations kvalitetssystem
 4. i overensstemmelse med betingelserne i M.A.901(f), at forlænge et luftdygtighedseftersynsbevis, der er udstedt af den kompetente myndighed eller af en anden M.A. Subpart G-organisation.
- b) En godkendt organisation til sikring af vedvarende luftdygtighed kan desuden godkendes til at udføre luftdygtighedseftersyn i henhold til M.A.710 og til:
 1. at udstede det tilsvarende luftdygtighedseftersynsbevis og senere forlænge det på de betingelser, der er anført i M.A.901(c)2 eller M.A.901(e)2, og
 2. at udarbejde en henstilling om luftdygtighedseftersynet til den kompetente myndighed i registreringsmedlemsstaten. Hvad specielt angår balloner og ethvert andet luftfartøj på 2 730 kg MTOM eller derunder, som ikke anvendes til erhvervsmæssig lufttransport, skal henstillingen kun udstedes i forbindelse med indførsel af et luftfartøj fra et tredjeland i overensstemmelse med del-21 og M.A.904.
- c) En organisation skal være registreret i en af medlemsstaterne for at opnå de rettigheder, som er beskrevet i punkt (b).

29)M.A.712, punkt (f), affattes således:

- f) Hvis det drejer sig om en lille M.A. Subpart G-organisation, der ikke beskæftiger sig med luftfartøjer, som anvendes til erhvervsmæssig lufttransport, kan kvalitetssystemet erstattes af regelmæssige organisationseftersyn, undtagen hvis organisationen udsteder luftdygtighedseftersynsbeviser for luftfartøjer på over 2 730 kg MTOM, bortset fra balloner.
En organisation til sikring af vedvarende luftdygtighed, der ikke har et kvalitetssystem, kan imidlertid ikke udlicitere opgaver vedrørende vedvarende luftdygtighed til andre organisationer.

30)M.A.714, punkt (b), affattes således:

- b) Organisationen til sikring af vedvarende luftdygtighed skal opbevare en kopi af ethvert luftdygtighedseftersynsbevis, som den har forlænget i henhold til den rettighed, der er beskrevet i M.A.711(a)4. Hvis Organisationen til sikring af vedvarende luftdygtighed har den rettighed, der er beskrevet i M.A.711(b), skal den desuden opbevare en kopi af alle luftdygtighedseftersynsbeviser eller henstillinger, den har udstedt, eller – hvis dette er relevant – har forlænget, sammen med al relevant dokumentation.

31)M.A.801 affattes således:

M.A.801 Certifikat om frigivelse til tjeneste for luftfartøjer

- a) Medmindre et luftfartøj frigives til tjeneste af en del-145-organisation, skal certifikatet om frigivelse til tjeneste udstedes i henhold til denne Subpart.
- b) Efter afslutningen af enhver form for vedligeholdelse skal der, inden flyvningen, udstedes et certifikat om frigivelse til tjeneste. Når det er godtgjort, at al påkrævet vedligeholdelse er blevet korrekt udført, skal der udstedes et certifikat om frigivelse til tjeneste:
 - 1. af behørigt kvalificeret certificeringspersonale på vegne af den i henhold til M.A. Subpart F godkendte vedligeholdelsesorganisation, eller
 - 2. af certificeringspersonale i overensstemmelse med kravene i del-66, undtagen hvis det drejer sig om komplicerede vedligeholdelsesopgaver som angivet i tillæg VII, eller
 - 3. af piloten/ejeren i henhold til M.A.803.
- c) For ELA1-luftfartøjer, der ikke anvendes til erhvervsmæssig lufttransport, kan de komplicerede vedligeholdelsesopgaver på luftfartøjer, som er anført i tillæg VII, frigives af det certificeringspersonale, der er omtalt i M.A.801(b)2, forudsat at ejeren er nået til enighed med den kompetente myndighed om et arbejdsprogram forud for påbegyndelsen af de pågældende opgaver, og at den kompetente myndighed finder det godtgjort, at det involverede M.A.801(b)2-certificeringspersonale har de relevante kvalifikationer og nyere erfaringer på området, de gældende vedligeholdelsesoplysninger, værktøj, udstyr og materialer, og har adgang til ordentlige faciliteter.
- d) Uanset M.A.801(b) kan ejeren, i uforudsete tilfælde, hvor et luftfartøj har fået pålagt startforbud på et sted, hvor der ikke findes en godkendt vedligeholdelsesorganisation eller egnet certificeringspersonale, give enhver person, der har mindst 3 års relevant vedligeholdelseserfaring, og som har de nødvendige kvalifikationer, bemyndigelse til at udføre vedligeholdelse i overensstemmelse med de standarder, der er anført i Subpart D, og til at frigive luftfartøjet, forudsat at der ikke på det pågældende sted findes en organisation, der er behørigt godkendt i henhold til denne del eller del-145.
Ejeren skal:
 - 1. skaffe sig og i luftfartøjet opbevare detaljerede rapporter om alt udført arbejde og om den certifikatudstedende persons kvalifikationer, og
 - 2. sikre, at al sådan vedligeholdelse ved først givne lejlighed, og inden udløbet af en periode på højst 7 dage, endnu engang kontrolleres og frigives af en person, der er behørigt bemyndiget hertil i henhold til M.A.801(b), eller af en Subpart F-organisation eller en del-145-organisation, og
 - 3. inden 7 dage efter udstedelsen af en sådan certificeringsbemyndigelse give meddelelse herom til den Subpart G-organisation, der er ansvarlig for sikring af vedvarende luftdygtighed, når der med denne er indgået aftale i overensstemmelse med M.A.201(e), eller til den kompetente myndighed, hvis der ikke foreligger en sådan aftale.
- e) Hvis det drejer sig om frigivelse til tjeneste i henhold til M.A.801(b)2 eller M.A.801(c), kan certificeringspersonalet ved udførelsen af vedligeholdelsesopgaverne lade sig bistå af en eller flere personer, der arbejder under certificeringspersonalets direkte og løbende kontrol.
- f) Et certifikat om frigivelse til tjeneste skal indeholde grundlæggende oplysninger om det vedligeholdelsesarbejde, der er udført, datoen for afslutningen af vedligeholdelsen, og:
 - 1. identiteten af den godkendte M.A. Subpart F-vedligeholdelsesorganisation, herunder referencenummeret på dens godkendelse, og identiteten af det certificeringspersonale, der har udstedt certifikatet, eller
 - 2. hvis der er tale om et certifikat om frigivelse til tjeneste udstedt i henhold til M.A.801(b)2 eller M.A.801(c), identiteten af, og hvis dette er relevant, certifikatnummer for det certificeringspersonale, der har udstedt certifikatet.
- g) Uanset bestemmelserne i punkt (b) skal der, i tilfælde af uafsluttet vedligeholdelsesarbejde, i certifikatet om frigivelse til tjeneste for luftfartøjet, indføres oplysning herom, inden certifikatet udstedes.
- h) Der må ikke udstedes et certifikat om frigivelse til tjeneste, såfremt det vides, at luftfartøjet er behæftet med en fejl, der kan bringe flyvesikkerheden i alvorlig fare.

32) M.A.802 affattes således:

M.A.802 Certifikat om frigivelse til tjeneste for komponenter

- a) Der skal udstedes et certifikat om frigivelse til tjeneste ved afslutningen af enhver form for vedligeholdelse af en luftfartøjskomponent, der er udført i overensstemmelse med M.A.502.
- b) Det autoriserede frigivelsesbevis, der for medlemsstaterne er EASA-formular 1, er det, som anvendes som certifikat om frigivelse til tjeneste for luftfartøjskomponenter, undtagen hvis sådan vedligeholdelse af luftfartøjskomponenter er udført i overensstemmelse med punkt M.A.502(b) eller M.A.502(d), idet vedligeholdelsen i så fald vil være omfattet af de procedurer for frigivelse af luftfartøjer, der er anført i M.A.801.

33) M.A.803 affattes således:

M.A.803 Pilot-/ejertilladelse

- a) For at være kvalificeret til at være pilot/ejer, skal den pågældende:
 1. være indehaver af et gyldigt pilotcertifikat (eller tilsvarende), udstedt eller valideret af en medlemsstat, med den behørig type- eller klasserettighed, og
 2. eje luftfartøjet, enten som:
 - (i) eneste ejer, eller
 - (ii) én af flere ejere og enten være:
 - en af de fysiske personer, der er anført på registreringsformularen, eller
 - medlem af en non-profit juridisk person med rekreativt formål, idet den juridiske person på registreringsformularen skal være anført som ejer, og den pågældende fysiske person direkte skal være involveret i den juridiske persons beslutningsproces og af denne juridiske person være udpeget til at udføre pilot-/ejervedligeholdelse.
- b) For ethvert privatdrevet, ikke-kompliceret motordrevet luftfartøj på 2 730 kg MTOM og derunder samt for svævefly, motorsvævefly og balloner, kan piloten/ejeren udstede certifikatet om frigivelse til tjeneste efter udførelse af det begrænsede pilot-/ejervedligeholdelsesarbejde, der er beskrevet i tillæg VIII.
- c) Omfanget af den begrænsede pilot-/ejervedligeholdelse skal nærmere angives i vedligeholdelsesprogrammet for luftfartøjet som beskrevet i M.A.302.
- d) Certifikatet om frigivelse til tjeneste skal indføres i logbøgerne og indeholde de grundlæggende oplysninger om det udførte vedligeholdelsesarbejde, de anvendte vedligeholdelsesoplysninger, datoen for afslutningen af vedligeholdelsen og identitet, underskrift og pilotcertifikatnummer for den pilot/ejer, der har udstedt certifikatet.

34) M.A.901 affattes således:

M.A.901 Luftdygtighedseftersyn af luftfartøjer

Der skal regelmæssigt udføres et luftdygtighedseftersyn af luftfartøjet og dets rapporter om vedvarende luftdygtighed for at sikre gyldigheden af luftfartøjets luftdygtighedsbevis.

- a) Der udstedes et luftdygtighedseftersynsbevis i henhold til tillæg III (EASA-formular 15a eller 15b) efter afslutningen af et tilfredsstillende luftdygtighedseftersyn, og dette bevis er gyldigt i et år.
- b) Et luftfartøj i et kontrolleret miljø er et luftfartøj, der i de seneste 12 måneder løbende er blevet administreret af én og kun én M.A. Subpart G-organisation, og som i de seneste 12 måneder er blevet vedligeholdt af godkendte vedligeholdelsesorganisationer. Begrebet omfatter luftfartøjer, hvorpå der er udført vedligeholdelse i henhold til M.A.803(b), og for hvilke der er udstedt et certifikat om frigivelse til tjeneste i henhold til M.A.801(b)2 eller M.A.801(b)3.
- c) For
 - alle luftfartøjer, der anvendes til erhvervsmæssig lufttransport, og
 - luftfartøjer over 2 730 kg MTOM, undtagen balloner,

som befinder sig i et kontrolleret miljø, kan den M.A. Subpart G-organisation, der administrerer luftfartøjet, forudsat at den er behørigt godkendt:

1. udstede luftdygtighedseftersynsbeviset i henhold til M.A.710, og
2. forlænge gyldigheden af luftdygtighedseftersynsbeviser, som organisationen har udstedt, to gange, hver gang for en periode på et år, såfremt luftfartøjet har befundet sig i et kontrolleret miljø. Et luftdygtighedseftersynsbevis må ikke forlænges, såfremt organisationen er bekendt med eller har grund til at mene, at luftfartøjet ikke er luftdygtigt.

d) For

- alle luftfartøjer, der anvendes til erhvervmæssig lufttransport, og
 - luftfartøjer over 2 730 kg MTOM, undtagen balloner,
- der ikke befinder sig i et kontrolleret miljø, eller som administreres af en M.A. Subpart G-organisation, der ikke har ret til at udføre luftdygtighedseftersyn, skal luftdygtighedseftersynsbeviset udstedes af den kompetente myndighed, efter at der er foretaget en tilfredsstillende vurdering, baseret på en henstilling fra en behørigt godkendt M.A. Subpart G-organisation, som skal indsendes sammen med ansøgningen fra ejeren eller luftfartsforetagendet. Denne henstilling skal bygge på et luftdygtighedseftersyn, der er udført i henhold til M.A.710.

e) For

- luftfartøjer på 2 730 kg MTOM og derunder, og
 - balloner,
- der ikke anvendes til erhvervmæssig lufttransport, kan enhver M.A. Subpart G-organisation udpeget af ejeren/luftfartsforetagendet, forudsat at den er behørigt godkendt:

1. udstede luftdygtighedseftersynsbeviset i henhold til M.A.710, og
2. forlænge gyldigheden af luftdygtighedseftersynsbeviser, som organisationen har udstedt, to gange, hver gang for en periode på et år, såfremt luftfartøjet har befundet sig i et kontrolleret miljø under organisationens administration. Et luftdygtighedseftersynsbevis må ikke forlænges, såfremt organisationen er bekendt med eller har grund til at mene, at luftfartøjet ikke er luftdygtigt.

f) Uanset M.A.901(c)2 og M.A.901(e)2 kan den M.A. Subpart G-organisation, der administrerer luftfartøjet, såfremt dette befinder sig i et kontrolleret miljø, to gange, hver gang for en periode på et år, forlænge gyldigheden af et luftdygtighedseftersynsbevis, som er udstedt af den kompetente myndighed eller af en anden M.A. Subpart G-organisation. Et luftdygtighedseftersynsbevis må ikke forlænges, såfremt organisationen er bekendt med eller har grund til at mene, at luftfartøjet ikke er luftdygtigt.

g) Uanset M.A.901(e) og M.A.901(h)2 kan luftdygtighedseftersynsbeviset, for ELA1-luftfartøjer, der ikke anvendes til erhvervmæssig lufttransport, og som ikke berøres af bestemmelserne i M.A.201(i), også udstedes af den kompetente myndighed, efter at der er foretaget en tilfredsstillende vurdering, baseret på en henstilling - udarbejdet af certificeringspersonale, der opfylder kravene i del-66 og M.A.707(a)2(a) - som skal indsendes sammen med ansøgningen fra ejeren eller luftfartsforetagendet. Denne henstilling skal bygge på et luftdygtighedseftersyn, der er udført i henhold til M.A.710.

Denne undtagelse må ikke anvendes i mere end to på hinanden følgende år, idet luftdygtighedseftersynsbeviset hvert tredje år skal udstedes enten af den kompetente myndighed eller af en behørigt godkendt M.A. Subpart G-organisation, efter at de har foretaget et luftdygtighedseftersyn i overensstemmelse med M.A.710.

Under alle omstændigheder skal den kompetente myndighed, ved anvendelse af denne undtagelse, formelt godkende certificeringspersonalet efter en kontrol af dets kvalifikationer og efter tilfredsstillende gennemførelse af et luftdygtighedseftersyn under opsyn af den kompetente myndighed.

Det certificeringspersonale, der skal udføre luftdygtighedseftersynet, skal have stillet den nødvendige dokumentation til rådighed og sikres passende indkvartering på det relevante sted.

h) Den kompetente myndighed udfører selv luftdygtighedseftersynet og udsteder selv luftdygtighedseftersynsbeviset i følgende tilfælde:

1. hvis omstændighederne viser tegn på en potentiel sikkerhedsfare, eller

2. hvis ejeren stiller krav herom, og der er tale om balloner eller ethvert andet luftfartøj på 2 730 kg MTOM og derunder, som ikke anvendes til erhvervsmæssig lufttransport.
- i) Foruden i de tilfælde, der er nævnt i punkt (h), kan den kompetente myndighed selv udføre luftdygtighedseftersynet og udstede luftdygtighedseftersynsbeviset, når der er tale om luftfartøjer, der ikke udfører erhvervsmæssig lufttransport, og luftfartøjet administreres af en M.A. Subpart G-organisation beliggende i et tredjeland.
- j) Når den kompetente myndighed selv udfører luftdygtighedseftersynet og/eller selv udsteder luftdygtighedseftersynsbeviset, skal ejeren eller luftfartsforetagendet stille følgende til rådighed for den kompetente myndighed:
 - den af den kompetente myndighed krævede dokumentation
 - passende indkvartering for myndighedens personale på det relevante sted, og
 - hvor dette er nødvendigt, bistand fra personale, der er behørigt kvalificeret i henhold til del-66 eller tilsvarende, jf. 145.A.30(j)(1) og (2).
- k) For nye luftfartøjer produceret inden for EU udstedes det oprindelige luftdygtighedseftersynsbevis sammen med det oprindelige luftdygtighedsbevis, såfremt betingelserne i 21A.183, stk.1, er opfyldt. Der kræves ikke noget luftdygtighedseftersyn.

35) M.A.904, punkt (a) og (b), affattes således:

- a) Ved indførelse af et luftfartøj i en medlemsstat fra et tredjeland med henblik på registrering skal ansøgeren:
 1. ansøge registreringsmedlemsstaten om udstedelse af et nyt luftdygtighedsbevis i henhold til del-21, og
 2. foranledige, at der foretages et luftdygtighedseftersyn, udført af en behørigt godkendt organisation til sikring af vedvarende luftdygtighed, eller, når der er tale om et ELA1-luftfartøj, udført af den kompetente myndighed, og
 3. få udført alle de former for vedligeholdelse, der kræves af organisationen til sikring af vedvarende luftdygtighed, eller, når der er tale om et ELA1-luftfartøj, kræves af den kompetente myndighed, som værende nødvendigt for at overholde det vedligeholdelsesprogram, der er godkendt i henhold til M.A.302.
- b) Når organisationen til sikring af vedvarende luftdygtighed finder det godtgjort, at luftfartøjet er i overensstemmelse med de relevante krav, skal den, i de tilfælde, hvor dette er relevant, til registreringsmedlemsstaten fremsende en dokumenteret henstilling om udstedelse af et luftdygtighedseftersynsbevis.

36) I M.B.301, punkt (b), erstattes henvisningen "M.A.302(e)" af henvisningen "M.A.302(c)".

37) I M.B.301, punkt (d), erstattes henvisningen "M.A.302(c) og (d)" af henvisningen "M.A.302(d), (e) og (f)".

38) I M.B.303, punkt (a), erstattes udtrykket "Enhver kompetent myndighed" af udtrykket "Den kompetente myndighed".

39) I M.B.303 tilføjes følgende punkt (i):

- i) For at lette gennemførelsen af passende håndhævelsesforanstaltninger skal de kompetente myndigheder udveksle oplysninger om tilfælde af manglende overholdelse identificeret i overensstemmelse med punkt (h) ovenfor.

40) M.B.606 affattes således:

M.B.606 Ændringer

Den kompetente myndighed skal overholde de gældende elementer i punkterne vedrørende den indledende proces i forbindelse med enhver ændring af organisationen, som der er givet meddelelse om i overensstemmelse med M.A.617.

Den kompetente myndighed kan foreskrive, på hvilke betingelser den i henhold til M.A. Subpart F godkendte vedligeholdelsesorganisation kan fungere, mens sådanne

ændringer foretages, medmindre myndigheden beslutter, at godkendelsen skal inddrages.

For enhver ændring af vedligeholdelsesorganisationens håndbog gælder følgende:

- a) I tilfælde af den kompetente myndigheds direkte godkendelse af ændringer af vedligeholdelsesorganisationens håndbog skal myndigheden verificere, at de procedurer, der er beskrevet i håndbogen, er i overensstemmelse med del-M, inden den godkendte organisation formelt underrettes om godkendelsen.
- b) I tilfælde af den kompetente myndigheds indirekte godkendelse af ændringer af vedligeholdelsesorganisationens håndbog skal myndigheden sikre, at den har tilstrækkelig kontrol med godkendelsen af alle ændringer til håndbogen.

41) M.B.706 affattes således:

M.B.706 Ændringer

Den kompetente myndighed skal overholde de gældende elementer i punkterne vedrørende den indledende proces i forbindelse med enhver ændring af organisationen, som der er givet meddelelse om i overensstemmelse med M.A.713.

Den kompetente myndighed kan foreskrive, på hvilke betingelser den i henhold til M.A. Subpart G godkendte organisation til sikring af vedvarende luftdygtighed kan fungere, mens sådanne ændringer foretages, medmindre myndigheden beslutter, at godkendelsen skal inddrages.

For enhver ændring af redegørelsen om sikring af vedvarende luftdygtighed gælder følgende:

- a) I tilfælde af den kompetente myndigheds direkte godkendelse af ændringer af redegørelsen om sikring af den vedvarende luftdygtighed skal myndigheden sikre, at de procedurer, der er beskrevet i redegørelsen, er i overensstemmelse med del-M, inden den godkendte organisation formelt underrettes om godkendelsen.
- b) I tilfælde af den kompetente myndigheds indirekte godkendelse af ændringer til redegørelsen om sikring af den vedvarende luftdygtighed, skal myndigheden sikre, at den har tilstrækkelig kontrol med godkendelsen af alle ændringer til redegørelsen.

42) I M.B.901 erstattes henvisningen "M.A.902(d)" af henvisningen "M.A.901".

43) M.B.902 affattes således:

M.B.902 Luftdygtighedseftersyn foretaget af den kompetente myndighed

a) Hvis den kompetente myndighed foretager luftdygtighedseftersynet og udsteder luftdygtighedseftersynsbeviset EASA-formular 15a (tillæg III), skal den kompetente myndighed foretage luftdygtighedseftersynet i henhold til forskrifterne i M.A.710.

b) Den kompetente myndighed skal råde over passende luftdygtighedseftersynspersonale til udførelse af sådanne luftdygtighedseftersyn.

1. For

- alle luftfartøjer, der anvendes til erhvervsmæssig lufttransport, og
- luftfartøjer over 2 730 kg MTOM, undtagen balloner,

skal dette personale have:

- a. mindst fem års erfaring inden for vedvarende luftdygtighed, og
- b. et relevant del-66-certifikat eller en luftfartseksamen eller tilsvarende, og
- c. en formel uddannelse i vedligeholdelse af luftfartøjer, og
- d. en stilling med relevante ansvarsområder inden for den godkendte organisation.

Uanset ovenstående kan de krav, der er anført i punkt M.B.902(b)1(b), erstattes af fem års erfaring inden for vedvarende luftdygtighed ud over dem, der allerede kræves i henhold til punkt M.B.902(b)1(a).

2. For

- luftfartøjer på 2 730 kg MTOM og derunder, og
- balloner,

der ikke anvendes til erhvervsmæssig lufttransport, skal dette personale have:

- a. mindst tre års erfaring inden for vedvarende luftdygtighed, og

- b. et relevant del-66-certifikat eller en af en medlemsstat godkendt kvalifikation som vedligeholdelsespersonale af relevans for den pågældende luftfartøjskategori (når del-66 henviser til bestemmelser i en medlemsstat) eller en luftfartsuddannelse eller lignende, og
- c. en relevant formel uddannelse i vedligeholdelse af luftfartøjer, og
- d. en stilling med relevante ansvarsområder inden for den godkendte organisation.

Uanset ovenstående kan de krav, der er anført i punkt M.B.902(b)2(b), erstattes af fire års erfaring inden for vedvarende luftdygtighed ud over dem, der allerede kræves i henhold til punkt M.B.902(b)2(a).

- c) Den kompetente myndighed skal føre en fortegnelse over hele sit luftdygtighedseftersynspersonale, som for hver medarbejder skal indeholde nærmere oplysninger om enhver relevant kvalifikation og et sammendrag af relevant erfaring med og uddannelse inden for sikring af vedvarende luftdygtighed.
- d) Den kompetente myndighed skal have adgang til de relevante oplysninger, der er beskrevet i M.A.305, M.A.306 og M.A.401, når den foretager luftdygtighedseftersynet.
- e) Det personale, der udfører luftdygtighedseftersynet, udsteder formularen 15a efter tilfredsstillende gennemførelse af luftdygtighedseftersynet.

44) I tillæg I, "Aftale om vedvarende luftdygtighed", affattes punkt 5.1 og 5.2 således:

5.1. Den godkendte organisations forpligtelser:

1. Luftfartøjets typemodel skal være omfattet af organisationens godkendelse.
2. Organisationen skal overholde nedenstående betingelser for at sikre luftfartøjets vedvarende luftdygtighed:
 - udarbejde et vedligeholdelsesprogram for luftfartøjet, der skal omfatte enhver form for dokumentationsplan, der i givet fald er udarbejdet
 - angive, hvilke vedligeholdelsesopgaver (i vedligeholdelsesprogrammet) der kan udføres i overensstemmelse med M.A.803 (c)
 - påse, at luftfartøjets vedligeholdelsesprogram godkendes
 - give ejeren af luftfartøjet en kopi af luftfartøjets vedligeholdelsesprogram, når dette er blevet godkendt
 - påse, at der foretages en overgangsinspektion med udgangspunkt i luftfartøjets tidligere vedligeholdelsesprogram
 - påse, at alle former for vedligeholdelse udføres af en godkendt vedligeholdelsesorganisation
 - påse, at alle relevante luftdygtighedsdirektiver anvendes
 - påse, at alle fejl, der konstateres i forbindelse med planlagt vedligeholdelse eller luftdygtighedseftersyn, eller som indberettes af ejeren, udbedres af en godkendt vedligeholdelsesorganisation
 - koordinere planlagt vedligeholdelse, anvendelse af luftdygtighedsdirektiver, udskiftning af dele med begrænset levetid og krav om inspektion af komponenter
 - underrette ejeren, hver gang luftfartøjet skal bringes til en godkendt vedligeholdelsesorganisation
 - administrere al teknisk dokumentation
 - arkivere al teknisk dokumentation.
3. Organisationen skal påse, at enhver ændring af luftfartøjet i henhold til del-21 bliver godkendt, inden den foretages.
4. Organisationen skal påse, at enhver reparation af luftfartøjet i henhold til del-21 bliver godkendt, inden den gennemføres.
5. Organisationen skal underrette den kompetente myndighed i registreringsmedlemsstaten, hvis ejeren ikke bringer luftfartøjet til den godkendte vedligeholdelsesorganisation, som krævet af den godkendte organisation.
6. Organisationen skal underrette den kompetente myndighed i registreringsmedlemsstaten, såfremt denne aftale ikke er blevet overholdt.

7. Organisationen skal foretage luftdygtighedseftersynet af luftfartøjet, når dette er nødvendigt, og udstede luftdygtighedseftersynsbeviset eller henstillingen til den kompetente myndighed i registreringsmedlemsstaten.
For alle balloner og ethvert andet luftfartøj på 2 730 kg MTOM eller derunder, som ikke anvendes til erhvervsmæssig lufttransport, skal henstillingen kun udstedes i forbindelse med indførelse af et luftfartøj i overensstemmelse med del-21 og M.A.904.
8. Organisationen skal inden 10 dage sende den kompetente myndighed i registreringsmedlemsstaten kopi af ethvert luftdygtighedseftersynsbevis, som den har udstedt eller forlænget.
9. Organisationen skal indberette enhver hændelse i overensstemmelse med kravene i de gældende bestemmelser.
10. Organisationen skal underrette den kompetente myndighed i registreringsmedlemsstaten, hvis denne aftale opsiges af en af parterne.

5.2. Ejers forpligtelser:

1. Ejeren skal have et generelt kendskab til det godkendte vedligeholdelsesprogram.
2. Ejeren skal have et generelt kendskab til del-M.
3. Ejeren skal bringe luftfartøjet til den godkendte vedligeholdelsesorganisation, der er aftalt med den godkendte organisation, på det tidspunkt, der er anført i den godkendte organisations anmodning.
4. Ejeren må ikke ændre luftfartøjet uden først at have rådført sig med den godkendte organisation.
5. Ejeren skal oplyse den godkendte organisation om alle former for ekstraordinær vedligeholdelse, der er blevet udført uden den godkendte organisations kendskab og kontrol.
6. Ejeren skal gennem sin logbog indberette alle fejl, der er konstateret i forbindelse med driften af luftfartøjet, til den godkendte organisation.
7. Organisationen skal underrette den kompetente myndighed i registreringsmedlemsstaten, hvis denne aftale opsiges af en af parterne.
8. Ejeren skal underrette den kompetente myndighed i registreringsmedlemsstaten og den godkendte organisation, hvis luftfartøjet sælges.
9. Organisationen skal indberette enhver hændelse i overensstemmelse med kravene i de gældende bestemmelser.
10. Ejeren skal jævnligt give den godkendte organisation oplysninger om luftfartøjets flyvetimer og alle andre driftsoplysninger, således som aftalt med den godkendte organisation.
11. Ejeren skal indføre certifikatet om frigivelse til tjeneste i logbøgerne som nævnt i M.A.803(d), når han udfører pilot-/ejervedligeholdelse, idet han dog ikke må gå ud over den liste over vedligeholdelsesopgaver, der er fastlagt i det godkendte vedligeholdelsesprogram (M.A.803(c)).
12. Ejeren skal, senest 30 dage efter at have udført en pilot-/ejervedligeholdelsesopgave, i overensstemmelse med M.A.305(a) give meddelelse herom til den i henhold til M.A. Subpart G godkendte organisation til sikring af vedvarende luftdygtighed.

45) I felt 13 i stk. 2, OPHAVSMANDENS UDFYLDELSE AF FRIGIVELSESBEVISET i tillæg II "EASA-formular 1", erstattes udtrykket "- Referencenummeret for godkendelsen i henhold til M.A. Subpart F" af udtrykket "- Certificeringserklæring om frigivelse til tjeneste i henhold til M.A.613".

46) Felt 19 i stk. 2, OPHAVSMANDENS UDFYLDELSE AF FRIGIVELSESBEVISET i tillæg II, "EASA-formular 1", affattes således:

Felt 19 For al vedligeholdelse udført af vedligeholdelsesorganisationer godkendt i henhold til M.A. Subpart F skal boksen "anden bestemmelse angivet i felt 13" afkrydses, og certificeringserklæringen om frigivelse til tjeneste skal angives i felt 13. Følgende certificeringserklæring om frigivelse til tjeneste i henhold til M.A.613 skal indføres i felt 13:

“Det certificeres, at det arbejde, der er identificeret i felt 12 og beskrevet i dette felt, medmindre andet er angivet i dette felt, er udført i overensstemmelse med kravene i del-M, Subpart F, og at enheden, hvad dette arbejde angår, er klar til at blive frigivet til tjeneste. DETTE ER IKKE EN FRIGIVELSE I HENHOLD TIL DEL-145.”

Certificeringserklæringen "medmindre andet er angivet i dette felt" skal anvendes i følgende situationer:

(a) Tilfælde, hvor vedligeholdelsen ikke kunne afsluttes.

(b) Tilfælde, hvor vedligeholdelsen afveg fra den standard, der kræves i del-M.

(c) Tilfælde, hvor vedligeholdelsen blev udført i overensstemmelse med et krav, der ikke henhører under del-M. I dette tilfælde skal i felt 13 angives den specifikke nationale bestemmelse.

Det skal i felt 13 angives, hvilket tilfælde eller hvilken kombination af tilfælde der er tale om.

47) I formular 15b i tillæg III, "Luftdygtighedseftersynsbevis", affattes felterne for 1. og 2. forlængelse således:

1. Forlængelse: Luftfartøjet har i det seneste år befundet sig i et kontrolleret miljø i overensstemmelse med M.A.901. Luftfartøjet anses på udstedelsestidspunktet for at være luftdygtigt.

Udstedelsesdato: Udløbsdato:
Underskrift: Tilladelse nr.:
Virksomhedens navn: Godkendelse nr.:

2. Forlængelse: Luftfartøjet har i det seneste år befundet sig i et kontrolleret miljø i overensstemmelse med M.A.901. Luftfartøjet anses på udstedelsestidspunktet for at være luftdygtigt.

Udstedelsesdato: Udløbsdato:
Underskrift: Tilladelse nr.:
Virksomhedens navn: Godkendelse nr.:

48) I formular 15b i tillæg III, "Luftdygtighedseftersynsbevis", erstattes henvisningen "Forordning (EF) nr. 1592/2002" af henvisningen "Forordning (EF) nr. 216/2008".

49) I formular 15a i tillæg III, "Luftdygtighedseftersynsbevis", erstattes henvisningen "Forordning (EF) nr. 1592/2002" af henvisningen "Forordning (EF) nr. 216/2008".

50) I formular 15a i tillæg III, "Luftdygtighedseftersynsbevis", erstattes sætningen "anses på udstedelsestidspunktet for at være luftdygtigt" af sætningen "anses på tidspunktet for eftersynet for at være luftdygtigt".

51) I slutningen af formular 15a i tillæg III, "Luftdygtighedseftersynsbevis", indsættes to felter for 1. og 2. forlængelse, med følgende indhold:

1. Forlængelse: Luftfartøjet har i det seneste år befundet sig i et kontrolleret miljø i overensstemmelse med M.A.901. Luftfartøjet anses på udstedelsestidspunktet for at være luftdygtigt.

Udstedelsesdato: Udløbsdato:
Underskrift: Tilladelse nr.:
Virksomhedens navn: Godkendelse nr.:

2. Forlængelse:

Luftfartøjet udfører ikke erhvervsmæssig lufttransport og har i det seneste år befundet sig i et kontrolleret miljø i overensstemmelse med M.A.901.

Luftfartøjet anses på udstedelsestidspunktet for at være luftdygtigt.

Udstedelsesdato: Udløbsdato:
Underskrift: Tilladelse nr.:
Virksomhedens navn: Godkendelse nr.:

52) I tillæg IV, "Godkendelsesrettigheder", affattes punkt 4 og 5 således:

4. En kategori-A-klasserettighed indebærer, at den i henhold til M.A. Subpart F godkendte vedligeholdelsesorganisation udelukkende må udføre vedligeholdelse på luftfartøjet og en hvilken som helst komponent (inklusive motorer/APU'er ('Auxiliary Power Unit')(hjælpemotorer)) - i overensstemmelse med vedligeholdelsesoplysninger for luftfartøjet eller, hvis dette specifikt er aftalt med den kompetente myndighed, i overensstemmelse med vedligeholdelsesoplysninger for komponenter - når sådanne komponenter er monteret på luftfartøjet. En sådan i henhold til M.A. Subpart F godkendt vedligeholdelsesorganisation med en kategori-A-klasserettighed kan dog midlertidigt afmontere en komponent med henblik på vedligeholdelse, for at forbedre adgangen til komponenten, undtagen hvis en sådan afmontering skaber behov for yderligere vedligeholdelse, der ikke er omfattet af bestemmelserne i dette underpunkt. Dette vil forudsætte en kontrolprocedure i vedligeholdelsesorganisationens redegørelse, som kan accepteres af medlemsstaten. Begrænsningssektionen angiver omfanget af en sådan vedligeholdelse og indicerer dermed godkendelsens omfang.
5. En kategori-B-klasserettighed indebærer, at den i henhold til M.A. Subpart F godkendte vedligeholdelsesorganisation udelukkende må udføre vedligeholdelse på den ikke-installerede motor/APU og motor-/APU-komponenter - i overensstemmelse med vedligeholdelsesoplysninger for motoren/APU'en eller, hvis dette specifikt er aftalt med den kompetente myndighed, i overensstemmelse med vedligeholdelsesoplysninger for komponenter - når sådanne komponenter er monteret på motoren/APU'en. En sådan i henhold til M.A. Subpart F godkendt vedligeholdelsesorganisation med en kategori-B-klasserettighed kan dog midlertidigt afmontere en komponent med henblik på vedligeholdelse, for at forbedre adgangen til komponenten, undtagen hvis en sådan afmontering skaber behov for yderligere vedligeholdelse, der ikke er omfattet af bestemmelserne i dette underpunkt. Begrænsningssektionen angiver omfanget af en sådan vedligeholdelse og indicerer dermed godkendelsens omfang. En i henhold til M.A. Subpart F godkendt vedligeholdelsesorganisation med en kategori-B-klasserettighed kan også udføre vedligeholdelse på en installeret motor under "grundlæggende" vedligeholdelse og "linjevedligeholdelse", under forudsætning af, at en kontrolprocedure i vedligeholdelsesorganisationens redegørelse kan accepteres af medlemsstaten. Vedligeholdelsesorganisationens redegørelse for arbejdsomfanget skal afspejle en sådan aktivitet, hvor det er tilladt af medlemsstaten.

53) Tillæg VI, "Godkendelsesbevis for organisationer til sikring af vedvarende luftdygtighed i henhold til del-M, sektion A, Subpart G", affattes således:

Tillæg VI

Godkendelsesbevis for organisationer til sikring af vedvarende luftdygtighed
i henhold til del-M, sektion A, Subpart G

MEDLEMSSTAT*

Medlemsstat af Den Europæiske Union**

GODKENDELSESBEVIS

REFERENCE: *XX.MG.XXX (ref. AOC XX.XXX)*

I henhold til Kommissionens for øjeblikket gældende forordning (EF) nr. 2042/2003 certificerer medlemsstaten herved på nedenstående betingelser

[ORGANISATIONENS NAVN OG ADRESSE]

som en organisation til sikring af vedvarende luftdygtighed i henhold til del-M, sektion A, Subpart G, der er godkendt til at sikre den vedvarende luftdygtighed for det i vedlagte godkendelsesplan anførte luftfartøj, og til at afgive henstillinger eller udstede luftdygtighedseftersynsbeviser efter et luftdygtighedseftersyn som beskrevet i M.A.710, når dette er fastsat:

BETINGELSER

1. Denne godkendelse er begrænset til det område, som er anført i afsnittet om godkendelsens omfang i den godkendte redegørelse om sikring af vedvarende luftdygtighed, som omhandlet i del-M, sektion A, Subpart G.
2. Denne godkendelse kræver overholdelse af de procedurer, der er angivet i den godkendte redegørelse om sikring af vedvarende luftdygtighed, som omhandlet i del-M.
3. Denne godkendelse er gyldig, så længe den godkendte organisation til sikring af vedvarende luftdygtighed overholder bestemmelserne i del-M.
4. På betingelse af, at ovenstående betingelser er overholdt, bevarer godkendelsen sin gyldighed på ubestemt tid, medmindre godkendelsen overdrages, erstattes af en anden, inddrages eller tilbagekaldes.

Hvis denne formular ligeledes anvendes i forbindelse med indehavere af driftstilladelser (Air Operator Certificate) (AOC), skal driftstilladelsens nummer tilføjes til referencen, ud over standardnummeret, og ovenstående betingelse 4 erstattes af følgende supplerende betingelser:

5. Denne godkendelse udgør ikke en tilladelse til at udføre operationer med ovennævnte luftfartøjstyper. Det er driftstilladelsen (AOC), der giver tilladelse til at udføre operationer med luftfartøjer.
6. I tilfælde, hvor organisationen til sikring af vedvarende luftdygtighed udliciterer serviceydelse til en eller flere andre organisationer, inden for rammerne af dens eget kvalitetssystem, bevarer denne tilladelse sin gyldighed under forudsætning af, at denne eller disse andre organisationer opfylder de gældende aftaleforpligtelser.
7. Udløb, inddragelse eller tilbagekaldelse af driftstilladelsen gør automatisk denne godkendelse ugyldig, for så vidt angår de luftfartøjsregistreringer, der er specificeret i driftstilladelsen, medmindre andet er udtrykkeligt anført af den kompetente myndighed.
8. På betingelse af, at ovenstående betingelser er overholdt, bevarer godkendelsen sin gyldighed på ubestemt tid, medmindre godkendelsen overdrages, erstattes af en anden, inddrages eller tilbagekaldes.

Oprindelig udstedelsesdato:

Underskrift:

Revisionsdato:

Revisionsnr.

På den kompetente myndigheds vegne:

Side _ af _

"*Tredjeland eller EASA, alt efter hvad der er relevant/**Overstreges for tredjeland eller EASA".

Godkendelsesplan

Organisationens navn: [ORGANISATIONENS NAVN]

Reference:

Luftfartøj type/serie/gruppe	Luftdygtighedseftersyn godkendt	Organisation(er), der arbejder i henhold til kvalitetssystem
	Ja	
	Nej	

Denne godkendelsesplan er begrænset til det område, som er anført i afsnittet om godkendelsens omfang i den godkendte redegørelse om sikring af vedvarende luftdygtighed, der er omhandlet i del-M, sektion A, Subpart G.

Reference for redegørelsen om sikring af vedvarende luftdygtighed:

Oprindelig udstedelsesdato:

Underskrift:

Revisionsdato:

Revisionsnr.

På den kompetente myndigheds vegne:

Side _ af _

EASA Formular 14

54) I tillæg VII, "Komplicerede vedligeholdelsesopgaver", affattes den første sætning således:

De komplicerede vedligeholdelsesopgaver, hvortil der henvises i M.A.502(d)3, M.A.801(b)2 og M.A.801(c), består i følgende opgaver:

55) I tillæg VII, "Komplicerede vedligeholdelsesopgaver", tilføjes følgende punkter:

3. Udførelse af følgende vedligeholdelsesopgaver på en stempelmotor:
 - a) At skille en stempelmotor ad og senere samle den igen, undtagen:
 - (i) for at få adgang til stempel-/cylindersæt
 - (ii) at fjerne bageste tilbehørsdæksel for at tilse og/eller udskifte oliepumpeaggregatet, såfremt sådant arbejde ikke indebærer afmontering og senere montering af indvendigt gear
 - b) At skille reduktionsgear ad og senere samle det
 - c) Svejsning og slaglodning af samlinger, bortset fra mindre svejsereparationer på udstødningsrør udført af en behørigt godkendt eller autoriseret svejser, idet dette dog ikke omfatter udskiftning af komponenter
 - d) Ændring af enkeltdele i enheder, der leveres som standardtestede enheder, undtagen med henblik på udskiftning eller justering af enheder, der normalt kan udskiftes eller justeres under tjeneste.
4. Afbalancering af en propel, undtagen
 - a) for at certificere statisk afbalancering, når dette kræves i henhold til vedligeholdeshåndbogen
 - b) dynamisk afbalancering af monterede propeller under anvendelse af elektronisk afbalanceringsudstyr, når dette er tilladt i henhold til vedligeholdeshåndbogen eller andre godkendte luftdygtighedsoplysninger.
5. Enhver supplerende opgave, der kræver:
 - a) specialværktøj, specialudstyr eller specielle faciliteter, eller
 - b) omfattende koordinationsprocedurer på grund af, at opgaverne tager lang tid at udføre, og at flere personer involveret.

56) Tillæg VIII, "Begrænset pilot-/ejervedligeholdelse" affattes således:

Tillæg VIII

Begrænset pilot-/ejervedligeholdelse

Ud over kravene i del M skal følgende grundlæggende principper være overholdt, før der udføres nogen vedligeholdelsesopgave i henhold til bestemmelserne om pilot-/ejervedligeholdelse:

Kompetence og ansvar

- 1 Piloten/ejeren er altid ansvarlig for den vedligeholdelse, han udfører.
- 2 Før han udfører nogen pilot-/ejervedligeholdelsesopgave skal piloten/ejeren være sikker på, at han har kompetence til at udføre opgaven. Det er piloters/ejeres ansvar at gøre sig bekendt med den almindelige vedligeholdelsespraksis for deres luftfartøj og med vedligeholdelsesprogrammet for luftfartøjet. Hvis piloten/ejeren ikke har kompetence til at udføre den pågældende opgave, kan denne opgave ikke frigives af piloten/ejeren.
- 3 Piloten/ejeren (eller den M.A. Subpart G-organisation, hvormed der er indgået aftale) har ansvaret for, i overensstemmelse med disse grundlæggende principper, i vedligeholdelsesprogrammet at identificere de opgaver, der påhviler piloten/ejeren, og for at sikre, at dette dokument løbende ajourføres.
- 4 Godkendelsen af vedligeholdelsesprogrammet skal foregå i overensstemmelse med M.A.302.

Opgaver

Piloten/ejeren kan udføre simple visuelle inspektioner eller operationer for at kontrollere skrogets, motorers, systemers og komponenters generelle tilstand samt kontrollere, at disse ikke er beskadiget og fungerer normalt.

En vedligeholdelsesopgave må ikke udføres af piloten/ejeren, hvis opgaven:

- 1 er kritisk for sikkerheden, og som, hvis den ikke udføres korrekt, på drastisk måde vil påvirke luftfartøjets luftdygtighed, eller er en vedligeholdelsesopgave, der har betydning for flyvesikkerheden som omhandlet i M.A.402(a) og/eller
- 2 kræver fjernelse af større komponenter eller større aggregater og/eller
- 3 udføres i overensstemmelse med et luftdygtighedsdirektiv eller en luftdygtighedsbegrænsning, medmindre det udtrykkeligt er tilladt i henhold til disse anvisninger og/eller
- 4 kræver anvendelse af specialværktøj, kalibreret værktøj (undtagen momentnøgler og krympetænger) og/eller
- 5 kræver anvendelse af prøveudstyr eller specialtestning (f.eks. NDT, systemtests eller operationel kontrol af elektronisk flyvemaskineudstyr) og/eller
- 6 består af ikke-planlagte, specielle inspektioner (f.eks. inspektion af hård landing) og/eller
- 7 påvirker systemer, der er afgørende for IFR-operationer, og/eller
- 8 er anført i tillæg VII eller er en komponentvedligeholdelsesopgave i overensstemmelse med M.A.502.

Ovenstående kriterier kan ikke tilsidesættes af mindre restriktive instruktioner udstedt i overensstemmelse med "M.A.302(d) Vedligeholdelsesprogram".

Enhver opgave, der i luftfartøjets flyvehåndbog beskrives som værende med til at forberede luftfartøjet til flyvning (f.eks.: samle et svæveflys vinger eller udføre inspektion før flyvning) anses for at være en pilotopgave og ikke en pilot-/ejervedligeholdelsesopgave og kræver derfor ikke et certifikat om frigivelse til tjeneste.

Udførelse af pilot-/ejervedligeholdelsesopgaver og rapporter

De vedligeholdelsesoplysninger, der er specificeret i M.A.401, skal altid forefindes under udførelsen af pilot-/ejervedligeholdelse og skal følges. De detaljerede oplysninger, der er benyttet under udførelsen af pilot-/ejervedligeholdelse, skal anføres i certifikatet om frigivelse til tjeneste i overensstemmelse med M.A.803(d).

Piloten/ejeren skal, i overensstemmelse med M.A.305(a), senest 30 dage efter afslutningen af pilot-/ejervedligeholdelsesopgaven, give M.A. Subpart G-organisationen til sikring af vedvarende luftdygtighed (hvis dette er relevant) meddelelse herom.

Artikel 3

Bilag II (del -145) til Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 affattes således:

- 1) I tillæg II, "Klasse- og rettighedssystemet i organisationsgodkendelser", affattes punkt 4 og 5 således:
 4. En kategori-A-klasserettighed indebærer, at den i henhold til del-145 godkendte vedligeholdelsesorganisation udelukkende må udføre vedligeholdelse på luftfartøjet og en hvilken som helst komponent (inklusive motorer/APU'er (hjælpemotorer)) - i overensstemmelse med vedligeholdelsesoplysninger for luftfartøjet eller, hvis dette specifikt er aftalt med den kompetente myndighed, i overensstemmelse med vedligeholdelsesoplysninger for komponenter - når sådanne komponenter er monteret på luftfartøjet. En sådan i henhold til del-145 godkendt vedligeholdelsesorganisation med en kategori-A-klasserettighed kan dog

midlertidigt afmontere en komponent med henblik på vedligeholdelse, for at forbedre adgangen til komponenten, undtagen hvis en sådan afmontering skaber behov for yderligere vedligeholdelse, der ikke er omfattet af bestemmelserne i dette underpunkt. Vedligeholdelsen skal i så fald være omfattet af en i vedligeholdelsesorganisationens redegørelse beskrevet kontrolprocedure, som kan accepteres af medlemsstaten. Begrænsningssektionen angiver omfanget af en sådan vedligeholdelse og indikerer dermed godkendelsens omfang.

5. En kategori-B-klasserettighed indebærer, at den i henhold til del-145 godkendte vedligeholdelsesorganisation udelukkende må udføre vedligeholdelse på den ikke-installerede motor/APU og motor-/APU-komponenter - i overensstemmelse med vedligeholdelsesoplysninger for motoren/APU'en eller, hvis dette specifikt er aftalt med den kompetente myndighed, i overensstemmelse med vedligeholdelsesoplysninger for komponenter - når sådanne komponenter er monteret på motoren/APU'en. En sådan i henhold til del-145 godkendt vedligeholdelsesorganisation med en kategori-B-klasserettighed kan dog midlertidigt afmontere en komponent med henblik på vedligeholdelse, for at forbedre adgangen til komponenten, undtagen hvis en sådan afmontering skaber behov for yderligere vedligeholdelse, der ikke er omfattet af bestemmelserne i dette underpunkt. Begrænsningssektionen angiver omfanget af en sådan vedligeholdelse og indikerer dermed godkendelsens omfang. En i henhold til del-145 godkendt vedligeholdelsesorganisation med en kategori-B-klasserettighed må også udføre vedligeholdelse på en installeret motor under "grundlæggende" vedligeholdelse og "linjevedligeholdelse", men vedligeholdelsen skal da være omfattet af en kontrolprocedure i vedligeholdelsesorganisationens redegørelse. Vedligeholdelsesorganisationens redegørelse for arbejdsomfanget skal afspejle en sådan aktivitet, hvor det er tilladt af medlemsstaten.

Artikel 4 ***I krafttrædelse***

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles,

På Kommissionens vegne

medlem af Kommissionen