

*Forslag til*

**KOMMISJONSFORORDNING (EF) NR. .../...**

av [...]

**om endring av kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003 om kontinuerlig luftdyktighet for luftfartøyer og luftfartøyprodukter, -deler og utstyr og om godkjenning av organisasjoner og personell som deltar i disse oppgaver**

**(EØS-relevant tekst)**

KOMMISJONEN FOR DE EUROPEISKE FELLESSKAP HAR –

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap,

under henvisning til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk flysikkerhetsbyrå og om oppheving av rådsdirektiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF ( <sup>1</sup> ) (“grunnforordningen”), særlig artikkel 5 og 6,

under henvisning til kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003 av 20. november 2003 om kontinuerlig luftdyktighet for luftfartøyer og luftfartøyprodukter, -deler og utstyr og om godkjenning av organisasjoner og personell som deltar i disse oppgaver ( <sup>2</sup> ), og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) I henhold til artikkel 7 nr. 6 i kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003 skal Det europeiske flysikkerhetsbyrå (heretter kalt “Byrået”) foreta en evaluering av implikasjonene ved bestemmelsene i vedlegg I (del M) til denne forordning.
- 2) Etter å ha gjennomført hensiktsmessige konsekvensanalyser har Byrået besluttet at bestemmelsene i vedlegg I (del M) er for strenge for luftfartøyer som ikke deltar i kommersiell lufttransport, og særlig for luftfartøyer som ikke er klassifisert som “komplekse motordrevne luftfartøyer”.
- 3) Byrået har funnet det nødvendig å gjøre vesentlige endringer i kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003, særlig i vedlegg I (del M), for å tilpasse den til kompleksiteten til de ulike kategoriene luftfartøyer og typer operasjoner.
- 4) Byrået har funnet det nødvendig å innføre hensiktsmessige overgangsordninger for de bestemmelsene som ikke med rimelighet kan gjennomføres innen fristen (28. september 2008) fastsatt i kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003 artikkel 7 nr. 3 bokstav a) for luftfartøyer som ikke deltar i kommersiell lufttransport.
- 5) Tiltakene fastsatt i denne forordning bygger på uttalelsen utstedt av Byrået ( <sup>3</sup> ) i samsvar med grunnforordningens artikkel 17 nr. 2 bokstav b) og artikkel 19 nr. 1.
- 6) Tiltakene fastsatt i denne forordning er i samsvar med uttalelse ( <sup>4</sup> ) fra Komiteen for Det europeiske flysikkerhetsbyrå nedsatt ved artikkel 65 nr. 3 i grunnforordningen.
- 7) Kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003 bør derfor endres tilsvarende –

---

(<sup>1</sup>) EUT L 79 av 19.3.2008, s. 1.

(<sup>2</sup>) EUT L 315 av 28.11.2003, s. 1, sist endret ved forordning (EF) nr. 376/2007 (EUT L 94 av 4.4.2007, s. 18)

(<sup>3</sup>) Uttalelse 02/2008

(<sup>4</sup>) (ennå ikke utstedt)

VEDTATT DENNE FORORDNING:

*Artikkel 1*

I kommisjonsforordning (EF) 2042/2003 gjøres følgende endringer:

1) I artikkel 2 skal ny bokstav k) og l) lyde:

k) Med "ELA1-luftfartøy" (ELA – "European Light Aircraft") menes:

- et fly, seilfly eller motorseilfly med en største tillatte startmasse (MTOM) på under 1 000 kg, som ikke er klassifisert som et komplekst motordrevet luftfartøy,
- en ballong med et største dimensjonerende løftegass- eller varmluftsvolum som ikke overstiger:
  - o 3 400 m<sup>3</sup> for varmluftsballonger
  - o 1 050 m<sup>3</sup> for gassballonger
  - o 300 m<sup>3</sup> for forankrede gassballonger
- et luftskip konstruert for inntil to personer, med et største dimensjonerende løftegass- eller varmluftsvolum som ikke overstiger:
  - o 2 500 m<sup>3</sup> for luftskip som bruker varmluft til oppdrift
  - o 1 000 m<sup>3</sup> for luftskip som bruker gass til oppdrift

l) Med "LSA-luftfartøy" (LSA – Light Sport Aeroplane) menes ethvert fly:

- med en største tillatte startmasse (MTOM) som ikke overstiger 600 kg,
- med en maksimal steilehastighet i landingskonfigurasjon (VS0) som ikke overskrider 45 knop kalibrert flygefart (CAS) ved luftfartøyets høyeste sertifiserte startmasse og mest kritiske tyngdepunkt,
- som har høyst to seter inklusive flygersetet,
- som er et enmotors propellfly uten turbiner, og
- uten trykkabin.

2) I artikkel 3 skal nytt nummer 4, 5 og 6 lyde:

4. Som unntak fra M.A.201 bokstav e), M.A.201 bokstav i) nr. 1, M.A.901 og M.A.904 bokstav a) nr. 2, når det gjelder luftfartøyer som ikke brukes i kommersiell lufttransport, bortsett fra store luftfartøyer, og bare inntil 28. september 2009, skal oppgaver knyttet til styring av kontinuerlig luftdyktighet, luftdyktighetsinspeksjon og utstedelse og forlengelse av sertifikat for inspeksjon av luftdyktighet, kunne utføres av en organisasjon for styring av kontinuerlig luftdyktighet som er behørig godkjent i henhold til medlemsstatens krav.

5. Som unntak fra M.A.901, når det gjelder luftfartøyer som ikke brukes i kommersiell lufttransport, skal eventuelle sertifikater for inspeksjon av luftdyktighet eller tilsvarende dokument utstedt i henhold til medlemsstatens krav, og som er gyldige pr. 28. september 2008, være gyldige fram til utløpsdato eller til 28. september 2009, alt etter hvilken dato som kommer først.

Etter gyldighetstidens utløp kan vedkommende myndighet eller en organisasjon for styring av kontinuerlig luftdyktighet som er behørig godkjent i henhold til medlemsstatens krav, fornye eller forlenge gyldigheten av sertifikatet for inspeksjon av luftdyktighet eller tilsvarende dokument én gang for ett år, forutsatt at medlemsstatens krav tillater dette.

Ved utløpet av den fornyede eller forlengede gyldighetstiden kan vedkommende myndighet nok en gang fornye eller forlenge gyldigheten av sertifikatet for inspeksjon av luftdyktighet eller tilsvarende dokument for ytterligere ett år, forutsatt at medlemsstatens krav tillater dette.

Ytterligere fornyelse eller forlengelse er ikke tillatt.

Som unntak fra M.A.903 bokstav b), ved overføring innenfor EU av et luftfartøy som ikke brukes i kommersiell lufttransport, kan medlemsstaten som luftfartøyet skal registreres i, velge å ikke godta det tidligere sertifikatet for inspeksjon av luftdyktighet eller tilsvarende dokument når det har blitt utstedt i henhold til

ovenstående unntak fra M.A.901. I så tilfelle skal det utstedes et nytt sertifikat for inspeksjon av luftdyktighet i henhold til M.A.904.

6. Som unntak fra M.A.302 bokstav b) til e), når det gjelder luftfartøyer som ikke deltar i kommersiell lufttransport, bortsett fra store luftfartøyer, og bare inntil 28. september 2009, betraktes følgende dokumenter også som godkjente vedlikeholdsprogrammer dersom de er i samsvar med relevante krav fra en medlemsstat:
  1. et vedlikeholdsprogram som er godkjent eller akseptert av vedkommende myndighet,
  2. en anbefalt fortegnelse utstedt av innehaveren av typesertifikatet, eller
  3. et vedlikeholdsprogram utstedt av vedkommende myndighet.Disse dokumentene skal suppleres av tilsvarende vedlikeholdsoppgaver for pilot-eier i henhold til M.A.803.

3) I artikkel 4 skal nytt nr. 4 lyde:

4. Som unntak fra M.A.201 bokstav i) nr. 2, M.A.502 og M.A.801 bokstav b) nr. 1, når det gjelder luftfartøyer som ikke deltar i kommersiell lufttransport, bortsett fra store luftfartøyer, og bare inntil 28. september 2009, kan vedlikehold og frigivelse for bruk av luftfartøyer og komponenter utføres av en vedlikeholdsorganisasjon som er behørig godkjent i henhold til medlemsstatens krav. Sertifikater for frigivelse for bruk og sertifikater for godkjent frigivelse utstedt på eller før 28. september 2009 av en vedlikeholdsorganisasjon som er godkjent i henhold til medlemsstatens krav, skal anses som likeverdige med de sertifikater som kreves i henhold til henholdsvis M.A.801 og M.A.802.

4) Artikkel 5 nr. 1 skal lyde:

1. Sertifiserende personell skal være kvalifisert i samsvar med bestemmelsene i vedlegg III, med unntak for det som er fastsatt i M.A.606 bokstav h), M.A.607 bokstav b), M.A.801 bokstav d) og M.A.803 i vedlegg I og i 145.A.30 bokstav j) i vedlegg II og tillegg IV til vedlegg II. Når det gjelder luftfartøyer som ikke deltar i kommersiell lufttransport, bortsett fra store luftfartøyer, kan sertifiserende personell inntil 28. september 2009 dessuten være kvalifisert i henhold til relevante krav i medlemsstaten.

5) Artikkel 7 nr. 3 bokstav a) skal lyde:

- 3 a) bestemmelsene i vedlegg I på luftfartøyer som ikke deltar i kommersiell lufttransport, inntil 28. september 2008, bortsett fra:
  - M.A.201 bokstav f) slik den får anvendelse på store luftfartøyer som brukes av operatør fra tredjeland, inntil 28. september 2009,
  - M.A.201 bokstav i) nr. 1 og 2, inntil 28. september 2009,

## *Artikkel 2*

I vedlegg I (del M) til kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003 gjøres følgende endringer:

1) I M.1 skal nytt nr. 4 iii) lyde:

- 4 iii) Som unntak fra nr. 4 i), for luftfartøyer som ikke brukes i kommersiell lufttransport, og som styres av en organisasjon i henhold til M.A. kapittel G som ikke er underlagt registreringsmedlemsstatens tilsyn, og bare dersom dette er avtalt med registreringsmedlemsstaten før vedlikeholdsprogrammet ble godkjent:
  - myndigheten utpekt av medlemsstaten med ansvar for tilsyn med organisasjonen i henhold til M.A. kapittel G, eller

- Byrådet, dersom organisasjonen i henhold til M.A. kapittel G ligger i en tredjestat.

2) M.A.201 bokstav e) skal lyde:

- e) For å oppfylle sitt ansvar i henhold til bokstav a) kan eieren av et luftfartøy sette bort oppgavene knyttet til kontinuerlig luftdyktighet til en organisasjon for styring av kontinuerlig luftdyktighet godkjent i henhold til M.A. kapittel G i samsvar med tillegg I. I så tilfelle påtar organisasjonen for styring av kontinuerlig luftdyktighet seg ansvaret for korrekt gjennomføring av disse oppgavene.

En eier som beslutter å sikre kontinuerlig luftdyktighet for luftfartøyet på eget ansvar, uten kontrakt i henhold til tillegg I, kan likevel inngå en begrenset kontrakt om utarbeidelse av et vedlikeholdsprogram med en organisasjon i henhold til M.A. kapittel G og, dersom organisasjonen har relevante godkjente framgangsmåter, godkjenning av det gjennom en framgangsmåte for indirekte godkjenning som beskrevet i M.A.302 bokstav c).

En slik begrenset kontrakt overfører ansvaret for utarbeidelse og godkjenning av vedlikeholdsprogrammet til organisasjonen i henhold til M.A. kapittel G som det er inngått kontrakt med.

3) I M.A.201 bokstav i) skal "driftsmessig virksomhet" erstattes med "kommersiell virksomhet".

4) I M.A.202 bokstav a) skal "skal rapportere til registreringsstaten" erstattes med "skal rapportere til vedkommende myndighet i registreringsstaten".

5) M.A.302 skal lyde:

#### **M.A.302 Vedlikeholdsprogram**

a) Vedlikeholdet av luftfartøyet skal organiseres i samsvar med et vedlikeholdsprogram.

b) Vedlikeholdsprogrammet og eventuelle senere endringer skal godkjennes av vedkommende myndighet i henhold til M.1 nr. 4.

c) Når luftfartøyets kontinuerlige luftdyktighet styres av en organisasjon i henhold til M.A. kapittel G, kan vedlikeholdsprogrammet og endringer av dette godkjennes ved en framgangsmåte for godkjenning (heretter kalt "framgangsmåte for indirekte godkjenning"). Denne framgangsmåten skal fastsettes av organisasjonen i henhold til M.A. kapittel G, medtas i håndboken for styring av kontinuerlig luftdyktighet og godkjennes av vedkommende myndighet som er ansvarlig for den aktuelle organisasjonen i henhold til M.A. kapittel G.

Organisasjonen i henhold til M.A. kapittel G skal ikke benytte framgangsmåten for indirekte godkjenning hvis den ikke står under registreringsmedlemsstatens tilsyn, med mindre det er inngått en avtale i henhold til M.1 nr. 4 ii) eller iii), som medfører at ansvaret for godkjenning av vedlikeholdsprogrammet overføres til medlemsstaten hvor organisasjonen i henhold til M.A. kapittel G er hjemmehørende.

d) Vedlikeholdsprogrammet må fastslå samsvar med:

1. anvisninger for kontinuerlig luftdyktighet utstedt av innehavere av typesertifikater og tilleggstypesertifikater og eventuelle andre organisasjoner som offentliggjør slike data i samsvar med del 21, eller

2. anvisninger utstedt av vedkommende myndighet, dersom de er forskjellige fra nr. 1 eller i fravær av spesifikke anbefalinger.

Eier eller operatør kan foreslå for vedkommende myndighet alternative og/eller ytterligere anvisninger i tillegg til de som er fastsatt i nr. 1 og 2. De alternative og/eller ytterligere anvisningene kan medtas i vedlikeholdsprogrammet etter at de er godkjent i henhold til M.A.302 bokstav b) eller c).

e) Vedlikeholdsprogrammet skal inneholde nærmere opplysninger, herunder om hyppighet, om alt vedlikehold som skal utføres, herunder alle spesifikke oppgaver knyttet til spesifikke operasjoner.

f) For større luftfartøyer, når vedlikeholdsprogrammet er basert på:

1. vedlikeholdsstyringsgruppens (MSG) logikk eller

2. hovedsakelig på tilstandskontroll, skal programmet omfatte et pålitelighetsprogram.

- g) Vedlikeholdsprogrammet skal gjennomgå med jevne mellomrom og om nødvendig endres. Gjennomgangene skal sikre at programmet til enhver tid er gyldig i lys av operativ erfaring, samtidig som det tas hensyn til nye og/eller endrede vedlikeholdsanvisninger kunngjort av innehaverne av typesertifikat og tilleggstypesertifikat samt eventuelle andre organisasjoner som kunngjør slike data i henhold til del 21.
- h) Vedlikeholdsprogrammet må gjenspeile gjeldende pålagte krav som framkommer i dokumenter utstedt av innehaveren av typesertifikat, begrenset typesertifikat, tilleggstypesertifikat, godkjenning av konstruksjon av en større reparasjon, ETSO-godkjenning eller annen relevant godkjenning som anses å være utstedt i henhold til kommisjonsforordning 1702/2003 med sikte på overholdelse av kravene til utstedelse av anvisninger for kontinuerlig luftdyktighet i del 21.

6) M.A.305 bokstav b) skal lyde:

- b) Arkivet for opprettholdelse av luftfartøyets luftdyktighet skal etter behov bestå av en loggbok for luftfartøyet, loggbok/-bøker for motoren eller loggkort for motormoduler, loggbok/-bøker for propell(er) og loggkort for alle komponenter med begrenset levetid samt, når det for kommersiell lufttransport er et krav i henhold til M.A.306 eller medlemsstaten krever det for annen kommersiell virksomhet enn kommersiell lufttransport, operatørens tekniske loggbok.

7) I M.A.401 bokstav b) tilføyes "og" på slutten av nr. 1, 2 og 3.

8) I M.A.403 bokstav b) skal "i samsvar med M.A.801 bokstav b) nr. 1, M.A.801 bokstav b) nr. 2 eller del 145" erstattes med "i samsvar med M.A.801 bokstav b) nr. 1, M.A.801 bokstav b) nr. 2, M.A.801 bokstav c), M.A.801 bokstav d) eller del 145".

9) I M.A.501 bokstav a) skal "angitt i del 145 og kapittel F" erstattes med "angitt i del 21, del 145 eller M.A. kapittel F".

10) M.A.502 skal lyde:

#### **M.A.502 Vedlikehold av komponenter**

- a) Vedlikehold av komponenter skal utføres av vedlikeholdsorganisasjoner som er behørig godkjent i henhold til M.A. kapittel F eller del 145.
- b) Som unntak fra M.A.502 bokstav a) kan vedlikehold av en komponent i samsvar med luftfartøyets vedlikeholdsdata eller, dersom dette er uttrykkelig tillatt av vedkommende myndighet i samsvar med komponentens vedlikeholdsdata, utføres av en organisasjon i henhold til M.A. kapittel F eller del 145 med en klasserettighet med klassifikasjon A samt av sertifiserende personell i henhold til M.A.801 bokstav b) nr. 2, bare når en slik komponent er montert på luftfartøyet. En organisasjon i henhold til M.A. kapittel F eller del 145 med klasserettighet med klassifikasjon A eller sertifiserende personell i henhold til M.A.801 bokstav b) nr. 2 kan likevel fjerne komponenten midlertidig for å gjøre det lettere å komme til vedlikehold, unntatt når slik fjerning skaper behov for ytterligere vedlikehold som ikke er omfattet av bestemmelsene i dette kapittel. Vedlikehold på komponenter som er utført i henhold til dette kapittel kvalifiserer ikke for utstedelse av EASA-skjema 1 og skal være underlagt kravene til frigivelse for bruk av luftfartøy i henhold til M.A.801.
- c) Som unntak fra M.A.502 bokstav a) kan vedlikehold på en motor/APU-komponent i samsvar med motor/APU-komponentens vedlikeholdsdata eller, dersom dette er uttrykkelig tillatt av vedkommende myndighet i samsvar med komponentens vedlikeholdsdata, utføres av en organisasjon i henhold til M.A. kapittel F eller del 145 med klasserettighet med klassifikasjon B, bare når en slik komponent er montert på motor/APU. En organisasjon i henhold til M.A. kapittel F eller del 145 med klasserettighet med klassifikasjon B kan likevel fjerne komponenten midlertidig for å gjøre det lettere å komme til vedlikehold, unntatt når slik fjerning skaper

behov for ytterligere vedlikehold som ikke er omfattet av bestemmelsene i dette kapittel.

- d) Som unntak fra M.A.502 bokstav a) kan vedlikehold på en komponent mens den er montert på eller midlertidig fjernet fra et ELA1-luftfartøy som ikke brukes i kommersiell lufttransport, og som blir utført i henhold til komponentens vedlikeholdsdata, utføres av sertifiserende personell i henhold til M.A.801 bokstav b) nr. 2, med unntak for:
1. overhaling av andre komponenter enn motorer og propeller,
  2. overhaling av motorer og propeller på andre luftfartøyer enn CS-VLA, CS-22 og LSA,
  3. overhaling av motorer og propeller på CS-VLA, CS-22 og LSA-luftfartøyer og komponenter og de kompliserte vedlikeholdsoppgavene oppført i tillegg VII, med mindre eieren av luftfartøyet har gjort avtale med vedkommende myndighet om et arbeidsprogram før disse oppgavene iverksettes, og det er tilstrekkelig godtgjort overfor vedkommende myndighet at sertifiserende personell i henhold til M.A.801 bokstav b) nr. 2 har nødvendige kvalifikasjoner og relevant nyere erfaring, relevante vedlikeholdsdata for komponentene, verktøy, utstyr og materialer og har tilgang til hensiktsmessige fasiliteter.
- Vedlikehold på komponenter som er utført i henhold til M.A.502 bokstav d), kvalifiserer ikke til utstedelse av et EASA-skjema 1 og skal være underlagt kravene til frigivelse for bruk av luftfartøy i henhold til M.A.801.

11) M.A.503 skal lyde:

**M.A.503 Komponenter med begrenset levetid**

Installerte komponenter med begrenset levetid skal ikke overskride den godkjente begrensede levetiden som er angitt i det godkjente vedlikeholdsprogrammet og luftdyktighetspåbudene, med unntak for bestemmelsene i M.A.504 bokstav c).

12) M.A.504 bokstav b) skal lyde:

- b) Ikke-funksjonsdyktige komponenter skal påvises og lagres på et sikkert sted under kontroll av en godkjent vedlikeholdsorganisasjon til det er truffet en beslutning om komponentens framtidige status. Når det gjelder luftfartøyer som ikke brukes i kommersiell lufttransport, bortsett fra store luftfartøyer, kan den personen eller organisasjonen som erklærte komponenten ikke-funksjonsdyktig likevel overføre ansvaret for komponenten, etter å ha merket den som ikke-funksjonsdyktig, til eieren av luftfartøyet forutsatt at slik overføring gjenspeiles i luftfartøyets/motorens/komponentens loggbok.

13) I M.A.601 skal "ikke er oppført i M.A.201 bokstav f) og g)" erstattes med "ikke er oppført i M.A.201 bokstav g)".

14) M.A.604 bokstav a) nr. 5 skal lyde:

- a)5. en liste over sertifiserende personell med angivelse av virkeområdet for deres godkjenning, og

15) I M.A.606 skal ny bokstav h) lyde:

- h) Som unntak fra bokstav g) kan organisasjonen benytte sertifiserende personell kvalifisert i henhold til nedenstående bestemmelser, til å yte vedlikeholdsstøtte til operatører som deltar i kommersiell virksomhet:
1. For et luftdyktighetspåbud om gjentatte inspeksjoner før avgang der det sies uttrykkelig at besetningen kan gjennomføre påbudet, kan organisasjonen utstede en begrenset sertifiseringsfullmakt til luftfartøyets fartøysjef på grunnlag av det sertifikatet besetningen har. Organisasjonen skal imidlertid sørge for at det er gjennomført tilstrekkelig opplæring til å sikre at en slik fartøysjef kan gjennomføre luftdyktighetspåbudet i henhold til den definerte standard.

2. Når det gjelder luftfartøyer som drives fjernt fra et støttet sted, kan organisasjonen utstede en begrenset sertifiseringsfullmakt til fartøysjefen på grunnlag av det sertifikatet besetningen har. Organisasjonen skal imidlertid sørge for at det er gjennomført tilstrekkelig opplæring til å sikre at en slik fartøysjef kan gjennomføre oppgaven i henhold til den definerte standard. Bestemmelsene i dette nummer skal beskrives nærmere i en framgangsmåte i vedlikeholdshåndboken.

16) M.A.607 bokstav a) nr. 1 skal lyde:

- a) 1. at det sertifiserende personellet kan dokumentere at de oppfyller kravene i 66.A.20 bokstav b), bortsett fra der del 66 viser til medlemsstatens bestemmelser, i hvilket tilfelle de skal oppfylle kravene i disse bestemmelsene, og

17) M.A.607 bokstav c) skal lyde:

- c) Den godkjente vedlikeholdsorganisasjonen skal registrere alle detaljer om det sertifiserende personellet og føre en ajourført liste over alt sertifiserende personell, herunder virkeområdet for deres godkjenning.

18) M.A.608 bokstav a) nr. 1 skal lyde:

- a) 1. ha det utstyr og verktøy som er angitt i vedlikeholdsdataene i henhold til M.A.609, eller verifisert tilsvarende utstyr og verktøy slik dette er oppført i vedlikeholdsorganisasjonens håndbok som nødvendig for daglig vedlikehold innenfor rammen av godkjenningen, og

19) I M.A.610 skal "kunden" erstattes med "organisasjonen som anmoder om vedlikehold".

20) M.A.613 bokstav a) skal lyde:

- a) Når alt påbudt vedlikehold på en komponent i samsvar med dette kapittel er fullført, skal det utstedes et sertifikat for frigivelse for bruk for komponenten i samsvar med M.A.802. EASA-skjema 1 skal utstedes, unntatt for komponenter vedlikeholdt i samsvar med M.A.502 bokstav b) og M.A.502 bokstav d) og komponenter produsert i samsvar med M.A.603 bokstav b).

21) M.A.615 skal lyde:

#### **M.A.615 Organisasjonens særretter**

Organisasjonen kan:

1. Vedlikeholde alle luftfartøyer og/eller komponenter den er godkjent for, på de stedene som er angitt i godkjenningssertifikatet og i håndboken.
2. Besørge utført spesialiserte tjenester hos en annen organisasjon med tilstrekkelige kvalifikasjoner under tilsyn av organisasjonen i henhold til M.A. kapittel F i samsvar med framgangsmåtene beskrevet i vedlikeholdsorganisasjonens egen håndbok slik denne er direkte godkjent av vedkommende myndighet. Dette gjelder arbeid som utføres av en organisasjon som yter spesialiserte tjenester og som ikke selv er behørig godkjent i henhold til M.A. kapittel F eller del 145 til å utføre slike oppgaver.
3. Vedlikeholde ethvert luftfartøy og/eller enhver komponent den er godkjent for på et hvilket som helst sted, forutsatt at behovet for slikt vedlikehold enten skyldes at luftfartøyet er uegnet for flyging, eller behovet for å gjennomføre leilighetsvis vedlikehold på de vilkår som er angitt i håndboken.
4. Utstede sertifikater for frigivelse for bruk i forbindelse med fullført vedlikehold i samsvar med M.A.612 eller M.A.613.

22) M.A.703 bokstav a) skal lyde:

- a) Innvilgning av en godkjenning vises ved at vedkommende myndighet utsteder beviset i tillegg VI. Omfanget av arbeidet som skal omfattes av godkjenningen, skal

framgå av håndboken for styring av kontinuerlig luftdyktighet i henhold til M.A.704, med henvisning til:

1. det godkjente vedlikeholdsprogrammet, eller
2. dersom det gjelder luftfartøyer som ikke deltar i kommersiell lufttransport, det "grunnleggende" og/eller "allmenne" vedlikeholdsprogrammet beskrevet i M.A.709.

23) M.A.704 bokstav a) nr. 3 skal lyde:

- a) 3. tittel og navn på person(er) omhandlet i M.A.706 bokstav a) og M.A.706 bokstav c), eventuelt med angivelse av personene som i henhold til M.A.706 bokstav c) har fullmakt til å forlenge et sertifikat for inspeksjon av luftdyktighet i samsvar med M.A.711 bokstav a) nr. 4 og M.A.901 bokstav f), og

24) M.A.706 bokstav c) skal lyde:

- c) Det skal oppnevnes en person eller en gruppe personer med ansvar for å sikre at organisasjonen til enhver tid oppfyller kravene i dette kapittel. Denne personen eller disse personene skal i siste instans stå ansvarlig/e overfor ansvarlig leder. Organisasjonen skal i håndboken for styring av kontinuerlig luftdyktighet definere hvem av dem som eventuelt skal ha fullmakt til å forlenge gyldigheten av et sertifikat for inspeksjon av luftdyktighet i samsvar med M.A.711 bokstav a) nr. 4 og M.A.901 bokstav f). Denne personen eller disse personene skal få utstedt en fullmakt først når de er formelt godkjent av vedkommende myndighet.

25) M.A.707 bokstav a) skal lyde:

- a) For å kunne godkjennes til å utføre inspeksjon av kontinuerlig luftdyktighet skal en godkjent organisasjon for styring av kontinuerlig luftdyktighet ha personell for inspeksjon av kontinuerlig luftdyktighet med kvalifikasjoner som er tilstrekkelige til å kunne utstede sertifikater for inspeksjon av luftdyktighet eller anbefalinger i henhold til M.A. kapittel I.
  1. For
    - alle luftfartøyer som brukes i kommersiell lufttransport, og
    - luftfartøyer med MTOM over 2730 kg, unntatt ballonger,skal dette personellet ha:
    - a. minst fem års erfaring innen kontinuerlig luftdyktighet, og
    - b. et relevant sertifikat i henhold til del 66, en kvalifikasjon godkjent i en medlemsstat som vedlikeholdspersonell for den aktuelle kategori av luftfartøyer (der del 66 viser til medlemsstatens bestemmelser) eller en ingeniørgrad innen luftfart eller tilsvarende, og
    - c. formell vedlikeholdsopplæring innen luftfart, og
    - d. en stilling i den godkjente organisasjonen med relevant ansvar.Uten hensyn til det ovenstående vil kravene i M.A.707 bokstav a) nr. 1 bokstav b) kunne oppfylles med fem års erfaring innen kontinuerlig luftdyktighet i tillegg til det som allerede er fastsatt i M.A.707 bokstav a) nr. 1 bokstav a).
  2. For
    - luftfartøyer med MTOM under 2730 kg og
    - ballongersom ikke brukes i kommersiell lufttransport, skal dette personellet ha:
    - a. minst tre års erfaring innen kontinuerlig luftdyktighet, og
    - b. et relevant sertifikat i henhold til del 66, en nasjonalt godkjent kvalifikasjon som vedlikeholdspersonell for den aktuelle kategori av luftfartøyer (der del 66 viser til nasjonale bestemmelser) eller en ingeniørgrad innen luftfart eller tilsvarende, og
    - c. relevant vedlikeholdsopplæring innen luftfart, og
    - d. en stilling i den godkjente organisasjonen med relevant ansvar.

Uten hensyn til det ovenstående vil kravene i M.A.707 bokstav a) nr. 2 bokstav b) kunne oppfylles med fire års erfaring innen kontinuerlig luftdyktighet i tillegg til det som allerede er fastsatt i M.A.707 bokstav a) nr. 2 bokstav a).

26) M.A.708 bokstav b) nr. 2 skal lyde:

- b)2. legge luftfartøyets vedlikeholdsprogram og endringer av dette fram for vedkommende myndighet for godkjenning (med mindre dette omfattes av en framgangsmåte for indirekte godkjenning i samsvar med M.A.302), og gi en kopi av programmet til eieren dersom luftfartøyet ikke drives kommersielt,

27) M.A.709 skal lyde:

#### **M.A.709 Dokumentasjon**

Den godkjente organisasjonen for styring av kontinuerlig luftdyktighet skal ha og bruke gjeldende aktuelle vedlikeholdsdata i henhold til M.A.401 ved utføring av oppgaver knyttet til kontinuerlig luftdyktighet i henhold til M.A.708. Dersom vedlikeholdsdata stammer fra en kunde, er det bare nødvendig å oppbevare slike data når det foreligger kontrakt med kunden, bortsett fra behovene for å oppfylle kravene i M.A.714.

For luftfartøyer som ikke deltar i kommersiell lufttransport, for å tillate førstegangsgodkjenning og/eller utvide virkeområdet for en eksisterende godkjenning som organisasjon for styring av kontinuerlig luftdyktighet uten at den har kontrakt med en kunde om det aktuelle arbeidsomfanget, aksepteres utarbeidelse av "grunnleggende" og/eller "allmenne" vedlikeholdsprogrammer som følger:

- **"Grunnleggende" vedlikeholdsprogram:** Dette er et vedlikeholdsprogram utarbeidet for en bestemt type luftfartøy, eventuelt på grunnlag av rapport fra organet for inspeksjon av vedlikehold (MRB), typesertifikatinnehaverens vedlikeholdsprogram (MPD), relevante kapitler i vedlikeholdshåndboken eller andre vedlikeholdsdata som inneholder informasjon om planlegging.
- **"Allment" vedlikeholdsprogram:** Dette er et vedlikeholdsprogram som kan utvikles slik at det omfatter lignende typer luftfartøyer. Programmene skal være basert på samme type anvisninger som det grunnleggende vedlikeholdsprogrammet. Henvisninger til henholdsvis "grunnleggende" og "allmenne" vedlikeholdsprogrammer skal inntas i håndboken for styring av kontinuerlig luftdyktighet (CAME) i henhold til M.A.703.

28) M.A.711 skal lyde:

#### **M.A.711 Organisasjonens særretter**

- a) En godkjent organisasjon for styring av kontinuerlig luftdyktighet kan:
  1. sikre den kontinuerlige luftdyktigheten til luftfartøyer for ikke-kommersiell lufttransport som oppført på godkjenningssertifikatet,
  2. sikre den kontinuerlige luftdyktigheten til luftfartøyer for kommersiell lufttransport når de er oppført både på dens godkjenningssertifikat og på operatørens godkjenningssertifikat (AOC),
  3. sørge for at eventuelle oppgaver knyttet til kontinuerlig luftdyktighet innenfor rammen av dens godkjenning, utføres av en annen organisasjon som arbeider i henhold til dens kvalitetssystem,
  4. forlenge, i henhold til vilkårene i M.A.901 bokstav f), gyldigheten av et sertifikat for inspeksjon av luftdyktighet utstedt av vedkommende myndighet eller en annen organisasjon i henhold til M.A. kapittel G.
- b) En godkjent organisasjon for styring av kontinuerlig luftdyktighet kan i tillegg få godkjenning til å gjennomføre luftdyktighetsinspeksjoner i henhold til M.A.710 og:
  1. utstede relevant sertifikat for inspeksjon av luftdyktighet og senere forlenge det i henhold til vilkårene i M.A.901 bokstav c) nr. 2 eller M.A.901 bokstav e) nr. 2 og
  2. gi en anbefaling vedrørende luftdyktighetsinspeksjon til vedkommende myndighet i registreringsmedlemsstaten. Når det gjelder ballonger og andre luftfartøyer med MTOM under 2730 kg som ikke brukes i kommersiell

lufttransport, kan slik anbefaling bare gis i forbindelse med import av luftfartøy fra et tredjeland i samsvar med del 21 og M.A.904.

- c) En organisasjon må være registrert i en av medlemsstatene for å få særrettene nevnt i bokstav b).

29) M.A.712 bokstav f) skal lyde:

- f) Når det gjelder en liten organisasjon som omfattes av M.A. kapittel G, som ikke er involvert i luftfartøy som brukes i kommersiell lufttransport, kan kvalitetssystemet erstattes med at det regelmessig gjennomføres en gjennomgang av organisasjonen, med mindre organisasjonen utsteder sertifikater for inspeksjon av luftdyktighet for luftfartøyer med MTOM over 2730 kg som ikke er ballonger.  
En organisasjon for styring av kontinuerlig luftdyktighet som ikke har et kvalitetssystem, kan imidlertid ikke sette ut oppgaver knyttet til styring av kontinuerlig luftdyktighet til andre organisasjoner.

30) M.A.714 bokstav b) skal lyde:

- b) Organisasjonen for styring av kontinuerlig luftdyktighet skal oppbevare en kopi av hvert sertifikat for inspeksjon av luftdyktighet den har forlenget i henhold til særretten nevnt i M.A.711 bokstav a) nr. 4. Dersom organisasjonen for styring av kontinuerlig luftdyktighet har særretten nevnt i M.A.711 bokstav b), skal den dessuten oppbevare en kopi av hvert sertifikat for inspeksjon av luftdyktighet og av hver enkelt anbefaling som er utstedt, eller eventuelt forlenget, sammen med alle underlagsdokumenter.

31) M.A.801 skal lyde:

**M.A.801 Sertifikat for frigivelse for bruk for luftfartøyet**

- a) Unntatt for luftfartøyer frigitt for bruk av en organisasjon i henhold til del 145 skal sertifikatet for frigivelse for bruk utstedes i samsvar med dette kapittel.
- b) Et sertifikat for frigivelse for bruk skal utstedes før avgang når alt vedlikehold er fullført. Når organisasjonen er overbevist om at alt påbudt vedlikehold er utført på behørig vis, skal det utstedes et sertifikat for frigivelse for bruk:
1. av relevant sertifiserende personell på vegne av vedlikeholdsorganisasjonen godkjent i henhold til M.A. kapittel F, eller
  2. av sertifiserende personell i samsvar med kravene i del 66, med unntak for de kompliserte vedlikeholdsoppgavene oppført i tillegg VII, eller
  3. av pilot-eier i henhold til M.A.803.
- c) For ELA1-luftfartøyer som ikke brukes i kommersiell lufttransport, kan de kompliserte vedlikeholdsoppgavene på luftfartøyet oppført i tillegg VII frigis av sertifiserende personell i henhold til M.A.801 bokstav b) nr. 2, forutsatt at eieren har avtalt et arbeidsprogram med vedkommende myndighet før disse oppgavene iverksettes, og at vedkommende myndighet er overbevist om at sertifiserende personell i henhold til M.A.801 bokstav b) nr. 2 har nødvendige kvalifikasjoner og relevant nyere erfaring, relevante vedlikeholdsdata, verktøy, utstyr og materialer og har tilgang til hensiktsmessige fasiliteter.
- d) Som unntak fra M.A.801 bokstav b), i uforutsette tilfeller der et luftfartøy har flygeforbud på et sted der ingen godkjent vedlikeholdsorganisasjon eller egnet sertifiserende personell er tilgjengelig, kan eieren gi enhver person som har minst tre års relevant vedlikeholdserfaring og har relevante kvalifikasjoner, fullmakt til å foreta vedlikehold i henhold til standardene fastsatt i kapittel D og frigi luftfartøyet, forutsatt at det på det aktuelle stedet ikke finnes noen organisasjon som er behørig godkjent i henhold til denne del eller del 145.  
Eieren skal:
1. skaffe og oppbevare i luftfartøyets arkiv alle opplysninger om arbeidet som er utført og om kvalifikasjonene til personen som foretar sertifiseringen, og
  2. sikre at alt slikt vedlikehold tidligst mulig, og senest innen syv dager, blir kontrollert på nytt og frigitt av en behørig godkjent person i henhold til M.A.801 bokstav b) eller en organisasjon i henhold til kapittel F eller del 145, og

3. underrette organisasjonen med ansvar for styring av kontinuerlig luftdyktighet i henhold til kapittel G dersom det er inngått kontrakt med den i samsvar med M.A.201 bokstav e), eller vedkommende myndighet i mangel av slik kontrakt, innen syv dager etter at sertifiseringsfullmakten ble utstedt.
- e) I tilfelle frigivelse for bruk i henhold til M.A.801 bokstav b) nr. 2 eller M.A.801 bokstav c) kan det sertifiserende personellet bistås i utførelsen av vedlikeholdsoppgavene av en eller flere personer under vedkommendes direkte og kontinuerlige kontroll.
- f) Et sertifikat for frigivelse for bruk skal inneholde grunnleggende opplysninger om utført vedlikehold, datoen da vedlikeholdet ble fullført, og:
  1. identiteten, herunder referansenummeret for godkjenningen, til vedlikeholdsorganisasjonen godkjent i henhold til M.A. kapittel F og til det sertifiserende personellet som utsteder sertifikatet, eller
  2. i forbindelse med et sertifikat for frigivelse for bruk i henhold til M.A.801 bokstav b) nr. 2 eller M.A.801 bokstav c), identiteten og eventuelt sertifikatnummeret til det sertifiserende personellet som utsteder sertifikatet.
- g) Dersom vedlikeholdet er ufullstendig, skal dette faktum, uten hensyn til bokstav b), påføres luftfartøyets sertifikat for frigivelse for bruk før sertifikatet utstedes.
- h) Det skal ikke utstedes noe sertifikat for frigivelse for bruk dersom det foreligger en kjent mangel på samsvar som kan utgjøre en alvorlig fare for flysikkerheten.

32) M.A.802 skal lyde:

**M.A.802 Sertifikat for frigivelse for bruk for komponenter**

- a) Et sertifikat for frigivelse for bruk skal utstedes når vedlikehold på en luftfartøykomponent er fullført i samsvar med M.A.502.
- b) Sertifikat for godkjent frigivelse (EASA-skjema 1 for medlemsstater) tjener som sertifikat for frigivelse for bruk for luftfartøykomponenter, med mindre vedlikeholdet på luftfartøykomponenter er utført i samsvar med M.A.502 bokstav b) eller M.A.502 bokstav d), i hvilket tilfelle vedlikeholdet skal være underlagt framgangsmåtene for frigivelse av luftfartøy i henhold til M.A.801.

33) M.A.803 skal lyde:

**M.A.803 Fullmakt til pilot-eier**

- a) For å kvalifisere som pilot-eier, må personen:
  1. inneha et gyldig flysertifikat (eller tilsvarende) med den relevante type- eller klasserettigheten, utstedt eller godkjent av en medlemsstat, og
  2. eie luftfartøyet, enten
    - i) alene eller
    - ii) som medeier som er:
      - en av de fysiske personene oppført på registrerings skjemaet, eller
      - medlem av en ideell fritidsorganisasjon som er oppført som eier på registreringsdokumentet, og vedkommende selv deltar direkte i beslutningsprosessen i den juridiske personen og er utpekt av den til å utføre vedlikehold ved pilot-eier.
- b) For motordrevet luftfartøy i privat trafikk med enkel konstruksjon og MTOM under 2730 kg, seilfly, motorseilfly og ballong, kan pilot-eieren utstede sertifikat for frigivelse for bruk etter begrenset vedlikehold ved pilot-eier som beskrevet i tillegg VIII.
- c) Omfanget av begrenset vedlikehold ved pilot-eier skal defineres i luftfartøyets program for vedlikehold i henhold til M.A.302.
- d) Et sertifikat for frigivelse for bruk må føres inn i loggbøkene og inneholde grunnleggende opplysninger om utført vedlikehold, datoen da vedlikeholdet ble fullført, og identiteten og flysertifikatnummeret til pilot-eieren som utsteder attesten.

34) M.A.901 skal lyde:

### **M.A.901 Inspeksjon av luftfartøyers luftdyktighet**

For å sikre at luftfartøyets luftdyktighetsbevis er gyldig, må det med jevne mellomrom gjennomføres en luftdyktighetsinspeksjon av luftfartøyet og av dokumentasjonen for opprettholdelse av dets luftdyktighet.

- a) Et sertifikat for inspeksjon av luftdyktighet utstedes i samsvar med tillegg III (EASA-skjema 15a eller 15b) når en tilfredsstillende luftdyktighetsinspeksjon er fullført, og er gyldig i ett år.
- b) Med luftfartøy i et kontrollert miljø menes et luftfartøy som er blitt kontinuerlig kontrollert i løpet av siste 12 måneder av en enkelt organisasjon i henhold M.A. kapittel G, og som er blitt vedlikeholdt i løpet av siste 12 måneder av godkjente vedlikeholdsorganisasjoner. Dette omfatter vedlikehold i henhold til M.A.803 bokstav b) utført og frigitt for bruk i samsvar med M.A.801 bokstav b) nr. 2 eller M.A.801 bokstav b) nr. 3.
- c) For
  - alle luftfartøyer som brukes i kommersiell lufttransport, og
  - luftfartøyer med MTOM over 2730 kg, unntatt ballonger,som befinner seg innenfor et kontrollert miljø, kan organisasjonen i henhold til M.A. kapittel G som kontrollerer luftfartøyet, forutsatt behørig godkjenning:
  1. utstede sertifikat for inspeksjon av luftdyktighet i samsvar med M.A.710, og
  2. for sertifikat for inspeksjon av luftdyktighet som den har utstedt, to ganger forlenge gyldigheten av sertifikatet for inspeksjon av luftdyktighet, hver gang for et tidsrom på ett år, dersom luftfartøyet har befunnet seg innenfor et kontrollert miljø. Et sertifikat for inspeksjon av luftdyktighet skal ikke forlenges dersom organisasjonen er klar over, eller har grunn til å tro, at luftfartøyet ikke er luftdyktig.
- d) For
  - alle luftfartøyer som brukes i kommersiell lufttransport, og
  - luftfartøyer med MTOM over 2730 kg, unntatt ballonger,som ikke befinner seg innenfor et kontrollert miljø, eller som kontrolleres av en organisasjon i henhold til M.A. kapittel G som ikke har rettighet til å gjennomføre luftdyktighetsinspeksjoner, skal sertifikat for inspeksjon av luftdyktighet utstedes av vedkommende myndighet etter en tilfredsstillende vurdering basert på en anbefaling gitt av en organisasjon behørig godkjent i henhold til M.A. kapittel G, sendt sammen med søknaden fra eieren eller operatøren. Denne anbefalingen skal være basert på en luftdyktighetsinspeksjon utført i samsvar med M.A.710.
- e) For
  - luftfartøyer med MTOM under 2730 kg og
  - ballongersom ikke brukes i kommersiell lufttransport, kan organisasjonen i henhold til M.A. kapittel G utnevnt av eier/operatør, forutsatt behørig godkjenning:
  1. utstede sertifikat for inspeksjon av luftdyktighet i samsvar med M.A.710, og
  2. for sertifikat for inspeksjon av luftdyktighet som den har utstedt, to ganger forlenge gyldigheten av sertifikatet for inspeksjon av luftdyktighet, hver gang for et tidsrom på ett år, dersom luftfartøyet har befunnet seg innenfor et kontrollert miljø som den kontrollerer. Et sertifikat for inspeksjon av luftdyktighet skal ikke forlenges dersom organisasjonen er klar over, eller har grunn til å tro, at luftfartøyet ikke er luftdyktig.
- f) Som unntak fra M.A.901 bokstav c) nr. 2 og M.A.901 bokstav e) nr. 2, når det gjelder luftfartøyer som befinner seg innenfor et kontrollert miljø, kan organisasjonen i henhold til M.A. kapittel G som kontrollerer luftfartøyet, to ganger forlenge gyldigheten av et sertifikat for inspeksjon av luftdyktighet som er utstedt av vedkommende myndighet eller av en annen organisasjon i henhold til M.A. kapittel G, hver gang for et tidsrom på ett år. Et sertifikat for inspeksjon av luftdyktighet skal ikke forlenges dersom organisasjonen er klar over, eller har grunn til å tro, at luftfartøyet ikke er luftdyktig.
- g) Som unntak fra M.A.901 bokstav e) og M.A.901 bokstav h) nr. 2, når det gjelder ELA1-luftfartøyer som ikke brukes i kommersiell lufttransport og ikke berøres av M.A.201 bokstav i), kan sertifikatet for inspeksjon av luftdyktighet også utstedes av vedkommende myndighet etter en tilfredsstillende vurdering basert på en

anbefaling gitt av sertifiserende personell i samsvar med kravene i del 66 og M.A.707 bokstav a) nr. 2 bokstav a), sendt sammen med søknaden fra eieren eller operatøren. Denne anbefalingen skal være basert på en luftdyktighetsinspeksjon utført i samsvar med M.A.710.

Dette unntaket skal ikke anvendes i mer enn to påfølgende år, og hvert tredje år skal sertifikatet for inspeksjon av luftdyktighet utstedes enten av vedkommende myndighet eller av en organisasjon behørig godkjent i henhold til M.A. kapittel G etter at de har utført luftdyktighetsinspeksjon i samsvar med M.A.710.

For at dette unntaket skal komme til anvendelse, skal vedkommende myndighet uansett formelt godkjenne det sertifiserende personellet etter kontroll av deres kvalifikasjoner og etter at en tilfredsstillende luftdyktighetsinspeksjon er fullført under tilsyn av vedkommende myndighet.

Det sertifiserende personellet som skal utføre luftdyktighetsinspeksjonen, skal gis nødvendig dokumentasjon og egnede lokaler på hensiktsmessig sted.

- h) Vedkommende myndighet skal i følgende tilfeller selv gjennomføre luftdyktighetsinspeksjonen og selv utstede sertifikatet for inspeksjon av luftdyktighet:
1. i ethvert tilfelle når omstendighetene viser at det foreligger en mulig sikkerhetsrisiko, eller
  2. i ethvert tilfelle på anmodning fra eieren når det gjelder ballonger og alle andre luftfartøyer med MTOM under 2730 kg som ikke brukes i kommersiell lufttransport.
- i) I tillegg til det som er fastsatt i bokstav h) kan vedkommende myndighet selv også gjennomføre luftdyktighetsinspeksjon og selv utstede sertifikatet for inspeksjon av luftdyktighet for luftfartøyer som ikke deltar i kommersiell lufttransport dersom luftfartøyet kontrolleres av en organisasjon i henhold til M.A. kapittel G som er hjemmehørende i en tredjestat.
- j) Dersom vedkommende myndighet selv gjennomfører luftdyktighetsinspeksjonen og/eller utsteder sertifikatet for inspeksjon av luftdyktighet, skal eieren eller operatøren gi vedkommende myndighet:
- den dokumentasjon som vedkommende myndighet krever,
  - hensiktsmessige lokaler for dens personell, og
  - om nødvendig støtte fra personell som er behørig kvalifisert i henhold til del 66 eller tilsvarende i henhold til 145.A.30 bokstav j) nr. 1 og 2.
- k) For alle nye luftfartøyer produsert i EU skal det første sertifikatet for inspeksjon av luftdyktighet utstedes sammen med det første luftdyktighetsbeviset forutsatt at vilkårene i 21A.183 nr. 1 er oppfylt. Inspeksjon av luftdyktighet er ikke påkrevd.

35) M.A.904 bokstav a) og b) skal lyde:

- a) Når et luftfartøy overføres fra et tredjeland til et medlemsstatsregister, skal søkeren:
1. søke den nye registreringsmedlemsstaten om utstedelse av et nytt luftdyktighetsbevis i samsvar med del 21, og
  2. få utført en luftdyktighetsinspeksjon av en behørig godkjent organisasjon for styring av kontinuerlig luftdyktighet eller, dersom luftfartøyet er et ELA1-luftfartøy, av vedkommende myndighet, og
  3. få utført alt vedlikehold pålagt av organisasjonen for styring av kontinuerlig luftdyktighet eller, dersom luftfartøyet er et ELA1-luftfartøy, av vedkommende myndighet for å sikre samsvar med vedlikeholdsprogrammet godkjent i henhold til M.A.302.
- b) Når organisasjonen for styring av kontinuerlig luftdyktighet er overbevist om at luftfartøyet oppfyller de relevante kravene, skal den sende en dokumentert anbefaling om utstedelse av sertifikat for inspeksjon av luftdyktighet til registreringsmedlemsstaten.

36) I M.B.301 bokstav b) skal "M.A.302 bokstav e)" erstattes med "M.A.302 bokstav c)".

37) I M.B.301 bokstav d) skal "M.A.302 bokstav c) og d)" erstattes med "M.A.302 bokstav d), e) og f)".

38) I M.B.303 bokstav a) skal "Alle vedkommende myndigheter" erstattes med "Vedkommende myndighet":

39) I M.B.303 skal ny bokstav i) lyde:

- i) For å legge til rette for hensiktsmessige håndhevelsestiltak skal vedkommende myndigheter utveksle informasjon om avvik identifisert i samsvar med bokstav h).

40) M.B.606 skal lyde:

#### **M.B.606 Endringer**

Vedkommende myndighet skal oppfylle de relevante kravene i punktene vedrørende den innledende prosessen i forbindelse med underretning om eventuelle endringer i organisasjonen i samsvar med M.A.617.

Vedkommende myndighet kan fastsette på hvilke vilkår vedlikeholdsorganisasjonen godkjent i henhold til M.A. kapittel F kan drive når det foretas slike endringer, med mindre den bestemmer at godkjenningen skal oppheves midlertidig.

Endringer i vedlikeholdsorganisasjonens håndbok:

- a) Ved direkte godkjenning av endringer i vedlikeholdsorganisasjonens håndbok skal vedkommende myndighet, før den formelt underretter den godkjente organisasjonen om godkjenningen, kontrollere at framgangsmåtene angitt i håndboken er i samsvar med del M.
- b) Ved indirekte godkjenning av endringer i vedlikeholdsorganisasjonens håndbok skal vedkommende myndighet sørge for at den har tilstrekkelig kontroll med godkjenningen av alle endringer i håndboken.

41) M.B.706 skal lyde:

#### **M.B.706 Endringer**

Vedkommende myndighet skal oppfylle de relevante kravene i punktene vedrørende den innledende prosessen i forbindelse med underretning om eventuelle endringer i organisasjonen i samsvar med M.A.713.

Vedkommende myndighet kan fastsette på hvilke vilkår organisasjonen for styring av kontinuerlig luftdyktighet godkjent i henhold til M.A. kapittel G kan drive når det foretas slike endringer, med mindre den bestemmer at godkjenningen skal oppheves midlertidig.

Endringer i håndboken for styring av kontinuerlig luftdyktighet:

- a) Ved direkte godkjenning av endringer i håndboken for styring av kontinuerlig luftdyktighet skal vedkommende myndighet, før den formelt underretter den godkjente organisasjonen om godkjenningen, kontrollere at framgangsmåtene angitt i håndboken er i samsvar med del M.
- b) Ved indirekte godkjenning av endringer i håndboken for styring av kontinuerlig luftdyktighet skal vedkommende myndighet sørge for at den har tilstrekkelig kontroll med godkjenningen av alle endringer i håndboken.

42) I M.B.901 skal "M.A.902 bokstav d)" erstattes med "M.A.901".

43) M.B.902 skal lyde:

#### **M.B.902 Inspeksjon av luftdyktighet utført av vedkommende myndighet**

- a) Når vedkommende myndighet foretar en luftdyktighetsinspeksjon og utsteder sertifikatet for inspeksjon av luftdyktighet med EASA-skjema 15a (tillegg III), skal vedkommende myndighet utføre en luftdyktighetsinspeksjon i samsvar med bestemmelsene i M.A.710.
- b) Vedkommende myndighet skal ha egnet personell for inspeksjon av luftdyktighet til å utføre luftdyktighetsinspeksjonene.

1. For

- alle luftfartøyer som brukes i kommersiell lufttransport, og
  - luftfartøyer med MTOM over 2730 kg, unntatt ballonger,
- skal dette personellet ha:

- a. minst fem års erfaring innen kontinuerlig luftdyktighet, og
- b. et relevant sertifikat i henhold til del 66, eller en ingeniørgrad i luftfartsfag eller tilsvarende,
- c. formell vedlikeholdsoplæring innen luftfart, og
- d. en stilling i den godkjente organisasjonen med relevant ansvar.

Uten hensyn til det ovenstående vil kravene i M.B.902 bokstav b) nr. 1 bokstav b) kunne oppfylles med fem års erfaring innen kontinuerlig luftdyktighet i tillegg til det som allerede er fastsatt i M.B.902 bokstav b) nr. 1 bokstav a).

2. For

- luftfartøyer med MTOM under 2730 kg og
- ballonger

som ikke brukes i kommersiell lufttransport, skal dette personellet ha:

- a. minst tre års erfaring innen kontinuerlig luftdyktighet, og
- b. et relevant sertifikat i henhold til del 66, en kvalifikasjon godkjent i en medlemsstat som vedlikeholdspersonell for den aktuelle kategori av luftfartøyer (når del 66 viser til bestemmelsene i medlemsstaten) eller en ingeniørgrad innen luftfart eller tilsvarende, og
- c. relevant vedlikeholdsoplæring innen luftfart, og
- d. en stilling i den godkjente organisasjonen med relevant ansvar.

Uten hensyn til det ovenstående vil kravene i M.B.902 bokstav b) nr. 2 bokstav b) kunne oppfylles med fire års erfaring innen kontinuerlig luftdyktighet i tillegg til det som allerede er fastsatt i M.B.902 bokstav b) nr. 2 bokstav a).

- c) Vedkommende myndighet skal føre et arkiv over alt personell knyttet til inspeksjon av luftdyktighet med nærmere opplysninger om alle relevante kvalifikasjoner disse personene har og en oversikt over relevant erfaring og opplæring innen styring av kontinuerlig luftdyktighet.
- d) Vedkommende myndighet skal ha adgang til relevante data i henhold til M.A.305, M.A.306 og M.A.401 når luftdyktighetsinspeksjonen gjennomføres.
- e) Personellet som gjennomfører luftdyktighetsinspeksjonen, skal utstede skjema 15a når en tilfredsstillende luftdyktighetsinspeksjon er fullført.

44) I tillegg I "Avtale om opprettholdelse av luftdyktighet" skal nr. 5.1 og 5.2 lyde:

5.1. Den godkjente organisasjonen plikter å:

- 1. sørge for at luftfartøyets type ligger innenfor virkeområdet for organisasjonens godkjenning,
- 2. overholde følgende vilkår for å opprettholde luftfartøyets luftdyktighet:
  - utvikle et vedlikeholdsprogram for luftfartøyet, herunder eventuelle allerede utviklede driftssikkerhetsprogrammer,
  - definere hvilke vedlikeholdsoppgaver (i vedlikeholdsprogrammet) som kan utføres i samsvar med M.A.803 bokstav c),
  - organisere godkjenningen av vedlikeholdsprogrammet for luftfartøyet,
  - når vedlikeholdsprogrammet for luftfartøyet er godkjent, gi en kopi av det til eieren,
  - organisere en overgangsinspeksjon i forhold til luftfartøyets forrige vedlikeholdsprogram,
  - påse at alt vedlikehold utføres av en godkjent vedlikeholdsorganisasjon,
  - påse at alle luftdyktighetspåbud anvendes,
  - påse at alle mangler som oppdages under planlagt vedlikehold eller luftdyktighetsinspeksjoner eller som rapporteres av eieren, utbedres av en godkjent vedlikeholdsorganisasjon,
  - samordne planlagt vedlikehold, anvendelsen av luftdyktighetspåbud, utskifting av deler med begrenset levetid og krav til inspeksjon av komponenter,
  - underrette eieren hver gang luftfartøyet skal framstilles for en godkjent vedlikeholdsorganisasjon,
  - administrere all teknisk dokumentasjon,
  - arkivere all teknisk dokumentasjon,

3. påse at alle endringer på luftfartøyet i samsvar med del 21 er godkjent før de foretas,
4. påse at alle reparasjoner på luftfartøyet i samsvar med del 21 er godkjent før de utføres,
5. underrette vedkommende myndighet i registreringsmedlemsstaten hver gang eieren ikke framstiller luftfartøyet for den godkjente vedlikeholdsorganisasjonen etter krav fra den godkjente organisasjonen,
6. underrette vedkommende myndighet i registreringsmedlemsstaten hver gang denne avtale ikke er blitt overholdt,
7. utføre inspeksjonen av luftfartøyets luftdyktighet når dette er nødvendig, og utstede sertifikatet for inspeksjon av luftdyktighet eller anbefalingen til vedkommende myndighet i registreringsmedlemsstaten,  
Når det gjelder ballonger og andre luftfartøyer med MTOM under 2730 kg som ikke brukes i kommersiell lufttransport, skal anbefalingen bare utstedes i forbindelse med import av et luftfartøy i samsvar med del 21 og M.A.904,
- 8 sende en kopi av et sertifikat for inspeksjon av luftdyktighet som er utstedt eller forlenget, til vedkommende myndighet i registreringsmedlemsstaten innen 10 dager,
9. utføre all hendelsesrapportering som kreves etter gjeldende bestemmelser,
10. underrette vedkommende myndighet i registreringsmedlemsstaten når en av partene sier opp denne avtale.

#### 5.2. Eieren plikter å:

1. ha en generell forståelse av det godkjente vedlikeholdsprogrammet,
2. ha en generell forståelse av del M,
3. framstille luftfartøyet for den godkjente vedlikeholdsorganisasjonen avtalt med den godkjente organisasjonen til fastsatt tid i samsvar med den godkjente organisasjonens krav,
4. ikke endre luftfartøyet uten først å ha rådført seg med den godkjente organisasjonen,
5. underrette den godkjente organisasjonen om alt ekstraordinært vedlikehold som er utført uten den godkjente organisasjonens kjennskap og kontroll,
6. rapportere til den godkjente organisasjonen via loggboken alle mangler som konstateres under driften,
7. underrette vedkommende myndighet i registreringsmedlemsstaten når en av partene sier opp denne avtale,
8. underrette vedkommende myndighet i registreringsmedlemsstaten og den godkjente organisasjonen når luftfartøyet blir solgt,
9. utføre all hendelsesrapportering som kreves etter gjeldende bestemmelser,
10. underrette den godkjente organisasjonen regelmessig om flygetimer og andre bruksdata for luftfartøyet, som avtalt med den godkjente organisasjonen,
11. føre sertifikatet for frigivelse for bruk inn i loggbøkene som nevnt i M.A.803 bokstav d) i forbindelse med utførelse av vedlikehold ved pilot-eier, uten å gå ut over listen med vedlikeholdsoppgaver som er definert i det godkjente vedlikeholdsprogrammet (M.A.803 bokstav c)),
12. underrette organisasjonen for styring av kontinuerlig luftdyktighet godkjent i henhold til M.A. kapittel G senest 30 dager etter at vedlikehold ved pilot-eier er fullført i henhold til M.A.305 bokstav a).

45) I felt 13 i punkt 2. UTSTEDERS UTFYLLING AV FRIGIVELSESSERTIFIKATET i tillegg II "EASA-skjema 1" skal teksten "- Henvvisning til godkjenning i henhold til M.A. kapittel F" erstattes med "- Erklæring om sertifikat for frigivelse for bruk i henhold til M.A.613".

46) Felt 19 i punkt 2. UTSTEDERS UTFYLLING AV FRIGIVELSESSERTIFIKATET i tillegg II "EASA-skjema 1" skal lyde:

*Felt 19* For alt vedlikehold utført av vedlikeholdsorganisasjoner godkjent i henhold til M.A. kapittel F skal ruten "annen bestemmelse angitt i felt 13" krysses av, og erklæringen om sertifikat for frigivelse for bruk gis i felt 13.

Følgende erklæring om sertifikat for frigivelse for bruk i henhold til M.A.613 skal gis i felt 13:

“Attesterer at med mindre annet er angitt i dette felt, er arbeidet angitt i felt 12 og beskrevet i dette felt utført i samsvar med kravene i del M kapittel F, og at artiklene med hensyn til dette arbeidet anses å kunne frigis for bruk. DETTE UTGJØR INGEN FRIGIVELSE I HENHOLD TIL DEL 145.”

Sertifiseringserklæringen “med mindre annet er angitt i dette felt” er beregnet på følgende tilfeller:

- a) Vedlikeholdet kunne ikke fullføres.
  - b) Vedlikeholdet avvek fra standardkravet i del M.
  - c) Vedlikeholdet ble utført i samsvar med et krav som ikke er i henhold til del M. I så tilfelle skal den aktuelle nasjonale bestemmelsen angis i felt 13.
- Ethvert slikt tilfelle eller enhver kombinasjon av slike tilfeller skal angis i felt 13.

47) I skjema 15b i tillegg III “Sertifikat for inspeksjon av luftdyktighet” skal feltene for 1. og 2. forlengelse lyde:

*1. forlengelse: Luftfartøyet har befunnet seg i et kontrollert miljø i henhold til M.A.901 det siste året. Luftfartøyet anses som luftdyktig på utstedelsestidspunktet.*

*Utstedelsesdato: ..... Utløpsdato: .....*

*Underskrift: ..... Fullmakt nr.: .....*

*Selskap: ..... Godkjenning nr.: .....*

*2. forlengelse: Luftfartøyet har befunnet seg i et kontrollert miljø i henhold til M.A.901 det siste året. Luftfartøyet anses som luftdyktig på utstedelsestidspunktet.*

*Utstedelsesdato: ..... Utløpsdato: .....*

*Underskrift: ..... Fullmakt nr.: .....*

*Selskap: ..... Godkjenning nr.: .....*

48) I skjema 15b i tillegg III “Sertifikat for inspeksjon av luftdyktighet” skal henvisningen til “forordning (EF) nr. 1592/2002” erstattes med “forordning (EF) nr. 216/2008”.

49) I skjema 15a i tillegg III “Sertifikat for inspeksjon av luftdyktighet” skal henvisningen til “forordning (EF) nr. 1592/2002” erstattes med “forordning (EF) nr. 216/2008”.

50) I skjema 15a i tillegg III “Sertifikat for inspeksjon av luftdyktighet” skal formuleringen “anses som luftdyktig på utstedelsestidspunktet” erstattes med “anses som luftdyktig på inspeksjonstidspunktet”.

51) Nederst på skjema 15a i tillegg III “Sertifikat for inspeksjon av luftdyktighet” legges det til to felt for 1. og 2. forlengelse som skal lyde:

*1. forlengelse: Luftfartøyet har befunnet seg i et kontrollert miljø i henhold til M.A.901 det siste året. Luftfartøyet anses som luftdyktig på utstedelsestidspunktet.*

*Utstedelsesdato: ..... Utløpsdato: .....*

*Underskrift: ..... Fullmakt nr.: .....*

*Selskap: ..... Godkjenning nr.: .....*

*2. forlengelse: Luftfartøyet deltar ikke i kommersiell lufttransport og har befunnet seg i et kontrollert miljø i henhold til M.A.901 det siste året. Luftfartøyet anses som luftdyktig på utstedelsestidspunktet.*

*Utstedelsesdato: ..... Utløpsdato: .....*

*Underskrift: ..... Fullmakt nr.: .....*

*Selskap: ..... Godkjenning nr.: .....*

52) I tillegg IV “Godkjenningsrettigheter” skal nr. 4 og 5 lyde:

4. Med en klasserettighet med klassifisering A menes at vedlikeholdsorganisasjonen godkjent i henhold til M.A. kapittel F kan utføre vedlikehold på luftfartøyet og alle komponenter (herunder motorer/APU-er) i samsvar med luftfartøyets

vedlikeholdshåndbok eller, etter særskilt samtykke fra vedkommende myndighet, i samsvar med vedlikeholdshåndboken for komponenten, bare mens slike komponenter er montert på luftfartøyet. En vedlikeholdsorganisasjon godkjent i henhold til M.A. kapittel F med en klasserettighet med klassifisering A kan likevel fjerne en komponent midlertidig for å gjøre det lettere å komme til ved vedlikehold, unntatt når slik fjerning skaper behov for ytterligere vedlikehold som ikke er omfattet av bestemmelsene i dette kapittel. Dette forutsetter at vedlikeholdsorganisasjonen i sin håndbok har en framgangsmåte for kontroll som medlemsstaten kan godta. Avsnittet med begrensninger angir omfanget av slikt vedlikehold og viser dermed godkjenningens omfang.

5. Med en klasserettighet med klassifisering B menes at vedlikeholdsorganisasjonen godkjent i henhold til M.A. kapittel F kan utføre vedlikehold på den umonterte motoren/APU-en ("hjelpeaggregatet") og motor-/APU-komponenter i samsvar med motorens/APU-ens vedlikeholdshåndbok eller, etter særskilt samtykke fra vedkommende myndighet, i samsvar med vedlikeholdshåndboken for komponenten, bare mens slike komponenter er montert på motoren/APU-en. En vedlikeholdsorganisasjon godkjent i henhold til M.A. kapittel F med en klasserettighet med klassifisering B kan likevel fjerne en komponent midlertidig for å gjøre det lettere å komme til ved vedlikehold, unntatt når slik fjerning skaper behov for ytterligere vedlikehold som ikke er omfattet av bestemmelsene i dette kapittel. Avsnittet med begrensninger angir omfanget av slikt vedlikehold og viser dermed godkjenningens omfang. En vedlikeholdsorganisasjon godkjent i henhold til M.A. kapittel F med en klasserettighet med klassifisering B kan også utføre vedlikehold på en montert motor ved "basevedlikehold" og "linjevedlikehold" dersom vedlikeholdsorganisasjonen i sin håndbok har en framgangsmåte for kontroll. Arbeidsomfanget i vedlikeholdsorganisasjonens håndbok skal innbefatte slik virksomhet dersom den er tillatt av medlemsstaten.

53) Tillegg VI "Godkjenningssertifikat for organisasjon for styring av kontinuerlig luftdyktighet i henhold til del M avsnitt A kapittel G" skal lyde:

*Tillegg VI*

**Godkjenningssertifikat for organisasjon for styring av kontinuerlig  
luftdyktighet i henhold til del M avsnitt A kapittel G**

MEDLEMSSTAT\*

Medlem av Den europeiske union\*\*

## GODKJENNINGSSERTIFIKAT

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

Under henvisning til kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003, for tiden i kraft, og på nedenstående vilkår, sertifiserer medlemsstaten herved

### [SELSKAPETS NAVN OG ADRESSE]

som en organisasjon for styring av kontinuerlig luftdyktighet som nevnt i del M avsnitt A kapittel G, med godkjenning til styring av kontinuerlig luftdyktighet for luftfartøyene angitt i vedlagte godkjenningsfortegnelse og til utstedelse av anbefalinger eller sertifikater for inspeksjon av luftdyktighet etter en luftdyktighetsinspeksjon som omhandlet i M.A.710 når dette er avtalt:

### VILKÅR

1. Denne godkjenning er begrenset til det som er angitt i avsnittet om godkjenningens virkeområde i håndboken for styring av kontinuerlig luftdyktighet godkjent i henhold til del M avsnitt A kapittel G.
2. Denne godkjenning krever samsvar med framgangsmåtene angitt i håndboken for styring av kontinuerlig luftdyktighet godkjent i henhold til del M.
3. Denne godkjenning er gyldig så lenge den godkjente organisasjonen for styring av kontinuerlig luftdyktighet er i samsvar med del M.
4. Forutsatt at ovennevnte vilkår er oppfylt, skal gyldigheten av denne godkjenning være av ubegrenset varighet med mindre godkjenningen tidligere er oppgitt, erstattet med en annen, midlertidig opphevet eller tilbakekalt.

Dersom dette skjemaet også brukes for AOC-innehavere, skal AOC-nummeret brukes som referanse i tillegg til standardnummeret, og vilkår 4 skal erstattes av følgende tilleggsvilkår:

5. Denne godkjenning utgjør ikke en fullmakt til å drive de luftfartøytypene som er oppført ovenfor. Fullmakten til å drive luftfartøyet er operatørens godkjenningssertifikat (Air Operator Certificate, AOC).
6. Dersom organisasjonen for styring av kontinuerlig luftdyktighet setter ut tjenesten til en eller flere organisasjoner som er underlagt organisasjonens kvalitetssystem, er denne godkjenning gyldig med forbehold om at vedkommende organisasjon(er) overholder de gjeldende kontraktsforpliktelser.
7. Oppsigelse, midlertidig opphevelse eller tilbakekalling av AOC gjør denne godkjenning automatisk ugyldig med hensyn til de luftfartøyregistreringene som er angitt i AOC, med mindre annet er uttrykkelig fastsatt av vedkommende myndighet.
8. Forutsatt at ovennevnte vilkår er oppfylt, skal gyldigheten av denne godkjenning være av ubegrenset varighet med mindre godkjenningen tidligere er oppgitt, erstattet med en annen, midlertidig opphevet eller tilbakekalt.

Opprinnelig utstedelsesdato:

Underskrift:

Dato for denne revisjon:

Revisjon nr.:

For vedkommende myndighet:

Side \_ av \_

“\*Stat som ikke er medlem av EU eller EASA, alt etter som/\*\*Strykkes for stater som ikke er medlem av EU eller EASA”.

### Godkjenningsfortegnelse

Organisasjonens navn: [SELSKAPETS NAVN]

Referanse:

Luftfartøyets type/serie/gruppe	Luftdyktighet sinspeksjon godkjent	Organisasjon(er) som arbeider iht. kvalitetssystemet
	Ja	
	Nei	

Denne godkjenningsfortegnelsen er begrenset til det som er angitt i avsnittet om godkjenningens virkeområde i håndboken for styring av kontinuerlig luftdyktighet godkjent i henhold til del M avsnitt A kapittel G.

Referanse til håndbok for styring av kontinuerlig luftdyktighet:

Opprinnelig utstedelsesdato:

Underskrift:

Dato for denne revisjon:

Revisjon nr.:

For vedkommende myndighet:

Side \_ av \_

**EASA-skjema 14**

54) I tillegg VII "Kompliserte vedlikeholdsoppgaver" skal første setning lyde:

De kompliserte vedlikeholdsoppgavene nevnt i M.A.502 bokstav d) nr. 3, M.A.801 bokstav b) nr. 2 og M.A.801 bokstav c) består av følgende:

55) I tillegg VII "Kompliserte vedlikeholdsoppgaver" innsettes følgende punkter:

3. Utførelse av følgende vedlikehold på en stempelmotor:
  - a) demontering og påfølgende remontering av en stempelmotor annet enn for å:
    - i) få tilgang til sylinder- og stempelenheter,
    - ii) fjerne bakre hjelpedeksel for å inspisere og/eller skifte oljepumper, dersom slikt arbeid ikke innebærer fjerning og remontering av innvendige gir,
  - b) demontering og påfølgende remontering av reduksjonsgir,
  - c) sveising og lodding av skjøter, annet enn mindre sveisearbeid på eksosenheter som utføres av sveiser med relevant godkjenning eller tillatelse, men unntatt utskifting av komponenter,
  - d) forstyrrelse av enkeltdeler av enheter som er levert som enheter prøvd i prøvebenk, annet enn for utskifting eller justering av artikler som normalt skiftes ut eller justeres i bruk.
4. Balansering av propeller, unntatt
  - a) med henblikk på sertifisering av statisk balansering der dette er påkrevd i henhold til vedlikeholdshåndboken,
  - b) dynamisk balansering av propeller som er installert, ved bruk av elektronisk balanseringsutstyr, der dette er tillatt i henhold til vedlikeholdshåndboken eller andre godkjente luftdyktighetsdata.
5. Enhver tilleggsoppgave som krever:
  - a) spesialisert verktøy, utstyr eller fasiliteter, eller
  - b) omfattende samordningsprosedyrer i forbindelse med oppgaver av lang varighet som krever at flere personer deltar.

56) Tillegg VIII "Begrenset vedlikehold ved pilot-eier" skal lyde:

#### *Tillegg VIII*

#### **Begrenset vedlikehold ved pilot-eier**

I tillegg til kravene i del M skal følgende grunnleggende prinsipper overholdes før eventuelle vedlikeholdsoppgaver utføres med hensyn til vedlikehold ved pilot-eier:

#### **Kompetanse og ansvar**

- 1 Pilot-eier er alltid ansvarlig for det vedlikehold vedkommende utfører.
- 2 Før utførelse av noen vedlikeholdsoppgaver ved pilot-eier, må pilot-eier forvise seg om at han er kompetent til å utføre oppgaven. Det er pilot-eiers ansvar å gjøre seg kjent med standard vedlikeholdsmetoder for sitt luftfartøy og med vedlikeholdsprogrammet for luftfartøyet. Dersom pilot-eier ikke er kompetent til å utføre den aktuelle oppgaven, kan pilot-eier ikke frigi oppgaven.
- 3 Pilot-eier (eller den organisasjon i henhold til M.A. kapittel G som han har inngått avtale med) er ansvarlig for å identifisere de oppgaver pilot-eier kan utføre i henhold til disse grunnleggende prinsippene i vedlikeholdsprogrammet og for å sikre at dokumentet oppdateres jevnlig.
- 4 Vedlikeholdsprogrammet skal godkjennes i samsvar med M.A.302.

#### **Oppgaver**

Pilot-eier kan utføre enkle visuelle inspeksjoner eller operasjoner for å kontrollere tilstanden generelt og avdekke åpenbare skader på flyskrog, motorer, systemer og komponenter og kontrollere at de fungerer normalt.

Pilot-eier skal ikke utføre vedlikeholdsoppgaver dersom oppgaven:

- 1 har en sikkerhetskritisk funksjon, som hvis den ikke utføres korrekt, vil drastisk påvirke luftfartøyets luftdyktighet, eller er en vedlikeholdsoppgave som er følsom for flysikkerheten i henhold til M.A.402 bokstav a), og/eller
- 2 krever fjerning av de viktigste komponentene eller enhetene og/eller
- 3 utføres i samsvar med et luftdyktighetspåbud eller en artikkel som begrenser luftdyktigheten (Airworthiness Limitation Item, ALI), med mindre dette er uttrykkelig tillatt i luftdyktighetspåbudet eller ALI, og/eller
- 4 krever bruk av spesialverktøy, kalibrert verktøy (bortsett fra momentnøkkel og krympeverktøy) og/eller
- 5 krever bruk av prøvingsutstyr eller spesialprøving (f.eks. ikke-destruktiv prøving, systemprøving eller driftskontroll for avionikkutstyr) og/eller
- 6 omfatter særlige inspeksjoner (f.eks. inspeksjon etter hard landing) og/eller
- 7 berører systemer som er avgjørende for IFR-flyging og/eller
- 8 er oppført i tillegg VII eller er en vedlikeholdsoppgave på komponent i samsvar med M.A.502.

Ovenstående kriterier kan ikke settes til side av mindre strenge anvisninger utstedt i samsvar med Vedlikeholdsprogrammet omhandlet i M.A.302 bokstav d).

Enhver oppgave som i luftfartøyets flygehåndbok er definert som forberedelse til flyging (eks. montering av vinger på seilfly eller inspeksjon før avgang), anses å være pilotens ansvar og betraktes ikke som en vedlikeholdsoppgave for pilot-eier, og krever derfor ikke et sertifikat for frigivelse for bruk.

### **Utførelse av vedlikehold ved pilot-eier og dokumentasjon**

Vedlikeholdsdataene i henhold til M.A.401 skal være tilgjengelige til enhver tid under utførelsen av vedlikehold ved pilot-eier og skal overholdes. Opplysninger om dataene som er lagt til grunn for utførelsen av vedlikehold ved pilot-eier, skal gis i sertifikatet for frigivelse for bruk i samsvar med M.A.803 bokstav d).

Pilot-eier skal (eventuelt) underrette organisasjonen for styring av kontinuerlig luftdyktighet i henhold til M.A. kapittel G innen 30 dager etter at vedlikehold ved pilot-eier er fullført i samsvar med M.A.305 bokstav a).

### *Artikkel 3*

I vedlegg II (del 145) til kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003 gjøres følgende endringer:

- 1) I tillegg II "Klasse- og klassifiseringssystemer for godkjenning av organisasjonene" skal nr. 4 og 5 lyde:
  4. Med en klasserettighet med klassifisering A menes at vedlikeholdsorganisasjonen godkjent i henhold til del 145 kan utføre vedlikehold på luftfartøyet og alle komponenter (herunder motorer/APU-er) i samsvar med luftfartøyets vedlikeholdshåndbok eller, etter særskilt samtykke fra vedkommende myndighet, i samsvar med vedlikeholdshåndboken for komponenten, bare mens slike komponenter er montert på luftfartøyet. En vedlikeholdsorganisasjon i henhold til del 145 med klasserettighet med klassifisering A kan likevel fjerne komponenten midlertidig for å gjøre det lettere å komme til ved vedlikehold, unntatt når slik fjerning skaper behov for ytterligere vedlikehold som ikke er omfattet av bestemmelsene i dette kapittel. Dette forutsetter at vedlikeholdsorganisasjonen i sin håndbok har en framgangsmåte for kontroll som medlemsstaten kan godta. Avsnittet med begrensninger angir omfanget av slikt vedlikehold og viser dermed godkjenningens omfang.
  5. Med en klasserettighet med klassifisering B menes at vedlikeholdsorganisasjonen godkjent i henhold til del 145 kan utføre vedlikehold på den umonterte

motoren/APU-en ("hjelpeaggregatet") og motor-/APU-komponenter i samsvar med motorens/APU-ens vedlikeholdshåndbok eller, etter særskilt samtykke fra vedkommende myndighet, i samsvar med vedlikeholdshåndboken for komponenten, bare mens slike komponenter er montert på motoren/APU-en. En vedlikeholdsorganisasjon godkjent i henhold til del 145 med en klasserettighet med klassifisering B kan likevel fjerne en komponent midlertidig for å gjøre det lettere å komme til ved vedlikehold, unntatt når slik fjerning skaper behov for ytterligere vedlikehold som ikke er omfattet av bestemmelsene i dette kapittel. Avsnittet med begrensninger angir omfanget av slikt vedlikehold og viser dermed godkjenningens omfang. En vedlikeholdsorganisasjon godkjent i henhold til del 145 med en klasserettighet med klassifisering B kan også utføre vedlikehold på en montert motor ved "basevedlikehold" og "linjevedlikehold" dersom vedlikeholdsorganisasjonen i sin håndbok har en framgangsmåte for kontroll. Arbeidsomfanget i vedlikeholdsorganisasjonens håndbok skal innbefatte slik virksomhet dersom den er tillatt av medlemsstaten.

#### *Artikkel 4 Ikrafttredelse*

Denne forordning skal tre i kraft dagen etter at den kunngjøres i *Den europeiske unions tidende*.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

*Utferdiget i Brussel,*

*For Kommisjonen*

*Medlem av Kommisjonen*