



UTTALELSE NR. 02/2008

FRA DET EUROPEISKE FLYSIKKERHETSBYRÅ

av 15. mai 2008

om en kommisjonsforordning om endring av kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003 om fastsettelse av gjennomføringsregler for luftdyktighetssertifisering og miljøsertifisering for luftfartøyer og tilhørende produkter, deler og utstyr, og for sertifisering av konstruksjons- og produksjonsorganisasjoner

OG

om en kommisjonsforordning 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

“Reviderte krav i del M til luftfartøyer som ikke brukes i kommersiell lufttransport, og til vedlikehold ved pilot-eier”

I. Generelt

1. Formålet med denne uttalelsen er å foreslå for Kommisjonen en endring av kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003 ⁽¹⁾ (del 21) og nr. 2042/2003 ⁽²⁾. Det redegjøres for begrunnelsen for forslaget i det nedenstående.
2. Uttalelsen er vedtatt i henhold til framgangsmåten fastsatt av Det europeiske flysikkerhetsbyrås (Byråets) styre ⁽³⁾, i samsvar med bestemmelsene i artikkel 19 i forordning (EF) nr. 216/2008 ⁽⁴⁾ (grunnforordningen).

II. Samråd

3. For å foreta en vurdering av implikasjonene av vedlegg I til forordning (EF) nr. 2042/2003 (del M) i henhold til artikkel 7 nr. 6 av forordning (EF) nr. 2042/2003 organiserte Byrådet i 2004 to møter med representanter for kommersiell og ikke-kommersiell luftfartsindustri hvor det ble erkjent at konsekvensene av del M for kommersielle lufttransportaktiviteter var minimale, og at konsekvensanalysen måtte fokusere på andre aktiviteter.
4. For å gjennomføre ovennevnte konsekvensanalyse undertegnet Byrådet den 21. september 2004 en kontrakt med konsultentselskapet Air EuroSafe. Resultatet var konsekvensanalyserapporten 2004/S 122-102598 utstedt av Air EuroSafe 21. februar 2005, som ble offentliggjort som tillegg II til NPA07/2005 beskrevet nedenfor.
5. Denne rapporten ble brukt av Byrådet til å foreslå en endring av del M for luftfartøyer som ikke deltar i kommersiell lufttransport (regelverksforberedende oppdrag M.007). Dette forslaget ble utgitt som kunngjøring om forslag til endring (NPA) 07/2005, som ble utstedt 23. juni 2005 og lagt ut for offentlig høring i en periode som ble utvidet til 5 måneder på anmodning fra et flertall av interessentene. Ved høringsfristens utløp 24. november 2005 hadde Byrådet mottatt 441 høringsuttalelser fra nasjonale luftfartsmyndigheter, yrkesorganisasjoner og privatpersoner.
6. De innkomne høringsuttalelsene, i tillegg til konklusjonene fra et seminar organisert for å forklare og diskutere forslaget, fikk Byrådet til å vurdere om de planlagte endringene ikke hadde mulighet til å bli godtatt om ikke Byrådet parallelt iverksatte et annet regelverksforberedende oppdrag (M.017) for å utarbeide det tilhørende bakgrunns materialet (AMC og GM), foreslo ytterligere endringer av regelverket og presenterte begge forslagene

⁽¹⁾ Kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003 av 24. september 2003 om fastsettelse av gjennomføringsregler for luftdyktighetssertifisering og miljøsertifisering for luftfartøyer og tilhørende produkter, deler og utstyr, og for sertifisering av konstruksjons- og produksjonsorganisasjoner (EUT L 243 av 27.9.2003, s. 6), sist endret ved kommisjonsforordning (EF) nr. 287/2008 av 28. mars 2008 (EUT L 87 av 29.3.2008, s. 3).

⁽²⁾ 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 (EUT L 315 av 28.11.2003, s. 1), sist endret ved kommisjonsforordning (EF) nr. 376/2007 av 30. mars 2007 (EUT L 94 av 4.4.2007, s. 18).

⁽³⁾ Styrets vedtak om framgangsmåte som Byrådet skal anvende ved utstedelse av uttalelser, sertifiseringsspesifikasjoner og veiledningsmaterieell ("rulemaking procedure"). EASA MB 08-2007 av 11.6.2007.

⁽⁴⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 av 20. februar 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 (EUT L 79 av 19.3.2008, s. 1).

samtidig for å gi en fullstendig oversikt over de planlagte endringene. Dette ble inngående drøftet i slutten av 2005 med representanter for allmennflygingsmiljøene, som samtykket i å støtte denne prosessen. Følgelig ble regelverksarbeidet utvidet til å:

- evaluere og gi svar på de 441 høringsuttalelsene som kom inn som svar på NPA07/2005, og utarbeide et felles høringsdokument (CRD)
- diskutere og foreslå videre endringer i del M
- utarbeide det tilhørende AMC/GM-materiellet.

I tillegg ble problemstillingene spesifikt relatert til "vedlikehold ved pilot-eier" overført til et eget oppdrag (M.005).

7. Arbeidet ble utført av to regelverksgrupper (M.005 og M.017) bestående av representanter for Byrået, nasjonale luftfartsmyndigheter (NAA), produksjons- og vedlikeholdsindustrien samt eiere/operatører. Basert på deres bidrag sendte Byrået ut følgende dokumenter på offentlig høring:
 - CRD07/2005 den 26. april 2007 (som svar på kommentarene til NPA07/2005).
 - NPA2007-08 den 28. juni 2007 (forslag om ytterligere endringer i del M samt tilhørende akseptable metoder for etterlevelse (AMC) og veiledningsmaterieell (GM)).
8. For å underbygge og forklare innholdet i disse dokumentene organiserte Byrået ett seminar i Køl n 4. juli 2007, seks seminarer i Sveits, Storbritannia, Frankrike, Danmark, Tyskland og Den tsjekkiske republikk mellom 28. august 2007 og 13. september 2007 og ett seminar i Østerrike 13. november 2007.
9. For å lette godkjenningssprosessen i Kommisjonen og forståelsen blant alle involverte parter besluttet Byrået at dens siste uttalelse skulle omfatte alle tre oppdragene (M.007, M.005 og M.017) og påtok seg å utarbeide en felles CRD samt en enkeltstående endret versjon av del M.
10. Byrået mottok 10 reaksjoner på CRD07/2005 og 661 kommentarer til NPA2007-08, og hovedbudskapet i disse kan oppsummeres som følger:
 - Tvil om behovet for å erstatte eksisterende nasjonale systemer med europeiske forordninger.
 - Utstede en egen forordning, en del M "light", som tar for seg kontinuerlig luftdyktighet for luftfartøyer som benyttes til allmennflyging.
 - Integreere utfallene av regelverksforberedende oppdrag MDM.032 vedrørende bedre regulering av allmennflyging.
 - Kombinere godkjenninger i henhold til M.A. kapittel F og M.A. kapittel G (organisasjoner for styring av kontinuerlig luftdyktighet (CAMO)).
 - Akseptere FAA AC43-13 for reparasjoner og modifikasjoner.
 - Direkte akseptere (uten dobbel frigivelse) amerikanske (FAA 8130-3) og kanadiske (TCCA 24-0078) frigivelsesdokumenter for vedlikeholdte komponenter.
 - Utvide omfanget av vedlikehold ved pilot-eier og eliminere egenvurdering.
 - Lempe på belastende tilsynskrav (kvalitetssystemer/organisasjonsgjennomganger).
 - Tillate førstegangsgodkjenning av en CAMO selv om godkjent vedlikeholdsprogram mangler.

- Avklare vilkårene for komponentvedlikehold og kompliserte oppgaver.
 - Tillate at ikke-funksjonsdyktige komponenter overføres til eieren.
 - Etablere et nytt og enklere sertifikat for personell knyttet til vedlikehold av luftfartøyer.
 - Innføre mindre strenge krav til personell knyttet til inspeksjon av luftdyktighet, og forenkla prosedyrer for utførelse av luftdyktighetsinspeksjoner og utstedelse av sertifikater for inspeksjon av luftdyktighet (ARC).
 - Gi mer tid til å gjennomføre de planlagte endringene.
11. For å gjennomgå kommentarene opprettet Byrået to gjennomgangsgrupper (M.005 og M.017), hver bestående av medlemmer fra de respektive arbeidsgruppene pluss en person fra Godkjennings- og standardiseringsdirektoratet (Byrået) og en person fra industrien som hadde tatt dissens på NPA2007-08. Som følge av denne gjennomgangen utstedte Byrået 6. mars 2008 CRD2007-08, som inneholdt svar på hver av kommentarene, forslag til ordlyd i regelverket og i AMC/GM, bakgrunnsmateriale med beskrivelse av hvordan de vesentligste av de ovennevnte problemstillingene var behandlet, samt retningslinjer for eiere av private luftfartøyer med MTOM under 2730 kg (herunder ballonger av alle størrelser), som sammenfattet de mest forenkla prosedyrene som vil bli tillatt i henhold til det planlagte regelverket.
12. Da høringsfristen vedrørende CRD2007-08 gikk ut 6. mai 2008, hadde Byrået mottatt reaksjoner fra:
- 6 vedkommende myndigheter: AustroControl Østerrike, CAA Nederland, CAA Storbritannia, DGAC Frankrike, ENAC Italia, FOCA Sveits.
 - 12 organisasjoner og foreninger: Broadland Balloon Flights, British Balloon and Airship Club, GEFA-FLUG, Kongelig Dansk Aeroklub, Europe Air Sports, Deutscher Aero Club, European Gliding Union, European Sailplane Manufacturers, Alitalia Servizi, French Gliding Union (FFVV), Norges Luftsportforbund, European Microlight Federation.
 - 27 privatpersoner

Disse reaksjonene analyseres nærmere i tillegget. Ingen av dem har noen reell betydning for innholdet i konklusjonene Byrået presenterte i CRD. Mange av dem foreslo imidlertid interessante forbedringer av teksten Byrået presenterer i denne uttalelsen. Andre kan ikke tas med i betraktningen innenfor rammen av dette regelverksarbeidet da det ville kreve en åpen høring; disse vil derfor bli tatt hensyn til i framtidig regelverksarbeid.

III. Innholdet i Byråets uttalelse

13. Denne uttalelse tar i den grad det er mulig, hensyn til forslagene fra de mange interessentene som deltok i høringen og kom med innspill til CRD. Den foreslår en europeisk tilnærming til kontinuerlig luftdyktighet for luftfartøyer som ikke deltar i kommersiell lufttransport, og bygger på eksisterende nasjonale systemer, når disse inneholder tilsvarende metoder som sikrer et hensiktsmessig sikkerhetsnivå, slik at en del av dem vil kunne beholdes med minst mulig forandringer, og slik at systemer som har vist seg effektive, blir tilgjengelige for alle borgere i Europa.

14. Behovet for å utarbeide parallelle krav og metoder for etterlevelse av disse kravene samt behovet for behørig å involvere og konsultere alle interessentene, forklarer hvorfor dette arbeidet på regelverket, som skulle ha vært fullført i 2005, ikke har kunnet ferdigstilles før nå, et par måneder før slutten på den midlertidige rapporten om ikrafttredelse av bestemmelsene i del M som gjelder kontinuerlig luftdyktighet for luftfartøyer som ikke deltar i kommersiell lufttransport. Dette førte rimelig nok til bekymringer hos de berørte interessentene. Denne uttalelse tar derfor hensyn til disse bekymringene og foreslår overgangstiltak for å imøtekomme dem.
15. Denne uttalelse tar hensyn til hierarkiet i EASAs regelverk og tar derfor bare for seg de endringer Byrået foreslår i de aktuelle kommisjonsforordningene (del M, del 145 og del 21). De tilhørende metodene for etterlevelse (AMC) og veiledningsmateriellet (GM), som det ble redegjort for i CRD, kan og skal bare utstedes av Byrået når de ovennevnte forordningene er vedtatt av Kommisjonen. Det må imidlertid være klart at tiltakene som presenteres i denne uttalelsen, må leses sammen med nevnte AMC og GM som del av en omforent pakke.

a) Behov for felles regler

16. Selv om mange personer og organisasjoner stilte spørsmål ved behovet for endring og støttet en videreføring av dagens nasjonale systemer, er det faktisk slik at Europaparlamentet og Rådet allerede har bestemt at kontinuerlig luftdyktighet for alle luftfartøyer registrert i medlemsstatene skal overholde felles regler slik at borgerne drar fordel av to av hovedmålsettingene som tilskrives EASA-systemet:

a) Sikkerhet

En av hovedmålsettingene er å harmonisere sikkerhetsnivået. Selv om det ikke er noe som tyder på at det foreligger et sikkerhetsproblem i dagens nasjonale systemer, betyr ikke det at sikkerheten ikke kan bli bedre. Faktisk varierer sikkerhetsnivået i de nasjonale systemene fra land til land, og etableringen av felles regler med hensiktsmessige standarder er ment å øke det generelle sikkerhetsnivået i Europa.

b) Felles marked

En annen av Fellesskapets målsettinger for etableringen av EASA-systemet var å legge til rette for at det indre marked fungerer. Fri bevegelighet av varer, tjenester og personer krever at felles regler vedtas for å sikre at brukte luftfartøyer kan selges overalt på det felles marked, at vedlikeholdsorganisasjoner og organisasjoner for styring av kontinuerlig luftdyktighet kan tilby sine tjenester i alle medlemsstater, og at EU-borgerne fritt kan fly sine luftfartøyer i enhver medlemsstat.

17. Som følge av dette er det ikke et alternativ å vurdere å fjerne del M for allmennflyging. Det er heller ikke et alternativ å gjøre ingenting, da det ville bety at del M, som den foreligger nå, blir gjennomført fra og med 28. september 2008. Den eneste måten å gå fram på i dagens lovgivningssituasjon er derfor å endre del M slik at den bedre samsvarer med behovet til de ulike kategoriene luftfartøyer av ulik størrelse samt ulike typer operasjoner. I dette har Byrået særlig tatt for seg hovedproblemstillingene som ble identifisert under samrådet.

b) Formatet på kravene til kontinuerlig luftdyktighet innen allmennflyging

18. Flere personer og organisasjoner anså dagens krav for å være for kompliserte og vanskelige å lese og ønsket derfor en separat del M tilpasset allmennflyging (en såkalt del M "light"). Byrået er ikke uenig i at lovtekster ikke alltid er lette å bruke for regulerte personer, selv om man

etter beste evne har forsøkt å utarbeide dem i lettfattelig språk og organisere dem på en måte som legger til rette for bruk. Dette skyldes at lovtekster ikke er utarbeidet for å brukes direkte som håndbøker for daglige aktiviteter: hovedformålet er å gi rettslig sikkerhet når noe går galt. I tillegg gir slike tekster rettigheter til de regulerte personene, som har rett til å tolke dem slik det passer dem best. Mange av kravene i del M er da også av generell art slik at søkeren kan tilpasse dem til størrelsen på og typen organisasjon og operasjon.

19. I denne sammenhengen må det også tas hensyn til at del M gjelder en rekke ulike luftfartøyer som deltar i ulike typer operasjoner:

- store luftfartøyer (som allerede definert i forordning (EF) nr. 2042/2003),
- luftfartøyer med MTOM over 2730 kg som ikke er definert som store,
- luftfartøyer med MTOM under 2730 kg og ballonger,
- ELA1-luftfartøyer (som definert i denne uttalelse i påvente av NPA2008-07 om "ELA-prosessen", "Standardendringer og -reparasjoner" og "Sertifiseringsspesifikasjoner for lette sportsfly") og
- CS-VLA, CS-22 og LSA-luftfartøyer (LSA som definert i denne uttalelse i påvente av NPA2008-07).

Om logikken med en separat del M for allmennflyging skulle følges, ville ikke bare én men flere del M "light" måtte utarbeides for å omfatte hver kategori av luftfartøyer og eventuelt også hver type operasjon. Med hensyn til EU-domstolens avgjørelser ville dette skape mye forvirring da hver tekst ville måtte tolkes uavhengig av de andre, slik at identiske tekster kunne medføre ulike krav.

20. Som følge av dette må lovhjemlede krav anvendes sammen med hensiktsmessig fortolkningsmateriale utarbeidet av de regulerende organene og de regulerte personene selv. Hva det siste angår, kan slikt fortolkningsmateriale utarbeides av bransjeorganisasjoner og forbund for medlemmene.

21. Uten hensyn til ovenstående kommentarer forstår Byrået behovet for å gi støtte til interessentene innen allmennflyging når det gjelder å forstå og gjennomføre kravene de skal oppfylle. Byrået vil derfor gjøre alt det kan for å utstede brukerveiledninger à la den som var vedlagt CRD for eiere av ballonger og private luftfartøyer med MTOM under 2730 kg. Det vil også formidle innholdet i og formålet med reglene til vedkommende myndigheter og regulerte personer og organisasjoner gjennom forklarende noter, brev, seminarer osv.

c) Integre resultatene av regelverksforberedende oppdrag MDM.032 for bedre regulering av allmennflyging

22. En rekke personer og organisasjoner foreslo å ta hensyn til de forenklede prosedyrene for lette luftfartøyer som ble vurdert under det regelverksforberedende oppdrag MDM.032. Selv om det må nevnes at dette oppdraget hovedsakelig skal ta for seg krav til luftoperasjoner, sertifisering av flygere og førstegangs utstedelse av luftdyktighetsbevis, er det riktig at det er behov for å sikre konsekvens mellom krav til kontinuerlig luftdyktighet og krav til sertifisering av endringer og reparasjoner, samt det som gjelder sertifisering av reservedeler og -utstyr. Arbeidet som er utført på dette oppdraget, har kommet langt nok til at det kan utgis en NPA2008-07 som skaper en ny prosess som kalles "europeiske lette luftfartøyer" med to underkategorier (ELA1 og ELA2), og foreslår en ny sertifiseringsspesifikasjon (CS) for LSA

(lette sportsfly). I påvente av den utviklingen inneholder denne uttalelsen ytterligere lettelse som er spesifikke for disse luftfartøyene:

- a) Muligheten til å installere komponenter som ikke har blitt frigitt for bruk, dersom dette er tillatt i henhold til del 21 (se M.A.501 bokstav a)). Dette foregriper muligheten for at eieren kan tilvirke enkelte deler uten at de må frigis for bruk som foreslått i MDM.032.
- b) Muligheten for at uavhengig sertifiserende personell kan utføre vedlikehold på komponenter og kompliserte vedlikeholdsoppgaver på ELA1-luftfartøyer (se M.A.502 bokstav d) og M.A.801 bokstav c)).
- c) Muligheten for at uavhengig sertifiserende personell kan anbefale utstedelsen av et ARC for ELA1-luftfartøyer (se M.A.901 bokstav g)).

d) Kombinere godkjenningene i henhold til M.A. kapittel F og M.A. kapittel G (organisasjoner for styring av kontinuerlig luftdyktighet (CAMO))

23. Det ble foreslått å kombinere godkjenningene omhandlet i M.A. kapittel F og M.A. kapittel G for å unngå duplisering av håndbøker, undersøkelser, revisjoner og avgifter. Byrået er imidlertid ikke overbevist om at forslaget vil ha de forventede fordelene. Det er klart at separate sertifikater må bevares for å dekke de organisasjonene som bare ønsker én godkjenning. Selv om det hadde vært mulig å kombinere disse sertifikatene, ville det ikke garantere en enhetlig sertifiseringsprosess, for vedkommende myndighet kan alltid bestemme seg for å utføre revisjoner i separate omganger og la ulike avdelinger dekke vedlikehold og spørsmål om kontinuerlig luftdyktighet. Følgelig ville det ikke gitt noen garantier for lavere avgifter i og med at myndigheten kan tilpasse avgiftene til det nivået av undersøkelser som kreves, som er høyere for en kombinert godkjenning enn for en separat. Byrået har uansett ingen kontroll over avgiftene vedkommende myndighetene krever.

24. I stedet for en kombinert godkjenning har Byrået valgt følgende løsning:

- a) AMC M.A.602 og AMC M.A.702 skal gjøre det klart at en organisasjon som søker om begge godkjenningene, kan benytte EASA-skjema 2 til søknaden.
- b) AMC M.B.604 bokstav b) og AMC M.B.704 bokstav b) anbefaler at vedkommende myndighet organiserer revisjoner som dekker begge godkjenningene, for å unngå å besøke et bestemt område to ganger.
- c) AMC M.A.704 skal inneholde et eksempel på en kombinert håndbok for en organisasjon som innehar begge godkjenningene (M.A. kapittel F og CAMO).

Det forventes at dette gir grunnlag for å tilpasse avgiftene til det nivået av undersøkelser som kreves, uavhengig av om det er snakk om ett endelig kombinert sertifikat eller to separate sertifikater.

e) Akseptere FAA AC43-13 for reparasjoner og modifikasjoner

25. En rekke personer og organisasjoner anmodet om at bruk av FAA AC43-13 måtte godkjennes for reparasjoner og modifikasjoner. Selv om Byrået er enig i behovet for å finne enklere måter å behandle endringer og reparasjoner av lette luftfartøyer på, anses det ikke som mulig å bruke FAA-regelverket direkte, i og med at det er utviklet i et annet lovgivningsmessig miljø som har en annen klassifisering av reparasjoner som "større" eller "mindre" og en annen fordeling av regulerende funksjoner.

Følgelig ble det foreslått å innarbeide prosessen for godkjenning av reparasjoner etablert ved FAA AC43-13 i EASA-systemet. Dette er for tiden under vurdering innenfor omfanget av regelverksforberedende oppdrag MDM.032, da det ikke er et vedlikeholdsspørsmål men er relatert til kontinuerlig luftdyktighet i henhold til del 21 kapittel D og kapittel M, som fastsetter kravene som må oppfylles av endringer og reparasjoner. Som beskrevet i NPA2008-07 vurderer Byrået derfor hensiktsmessige sertifiseringskrav som vil gi den samme type fleksibilitet som kravene i AC43-13, men i en EASA-kontekst.

f) Direkte akseptere amerikanske og kanadiske frigivelsesdokumenter for vedlikeholdte komponenter

26. Mange organisasjoner og eiere av luftfartøyer har på lager komponenter som er frigitt for bruk etter vedlikehold med de korresponderende skjemaene FAA 8130-3 eller TCCA 24-0078. Men disse skjemaene er ikke utstedt av organisasjoner godkjent i henhold til Fellesskapets lovgivning, og ergo kan komponentene ikke installeres etter 28. september 2008. Vedlikeholdsorganisasjoner i USA og Canada som utfører vedlikehold på komponenter installert i luftfartøyer som brukes til allmennflyging, virker ikke interessert i å inneha en europeisk godkjenning. Dette kan føre til mangel på godkjente vedlikeholdsorganisasjoner som kan dekke behovene til allmennluftfarten i Europa.
27. Byrået skal derfor gjøre det klart i AMC M.A.613 bokstav a) at vedlikeholdsorganisasjoner i henhold til M.A. kapittel F eller del 145 (som ikke er godkjent for vedlikehold av komponenter) etter behørlige kontroller og verifikasjoner kan utstede skjema 1 for komponenter som er frigitt for bruk med 8130-3 (FAA) eller TCCA 24-0078 (Canada) uten dobbel frigivelse. Denne forenklete prosedyren er basert på disse organisasjonenes tekniske kapasitet og tilliten vi kan ha til tilsynet som utføres av amerikanske og kanadiske vedkommende myndigheter, basert på vurderingene som er gjort med hensyn til de bilaterale avtaler om flysikkerhet som skal inngås med disse landene.

g) Utvide omfanget av vedlikehold ved pilot-eier og eliminere egenvurdering

28. Når det gjelder vedlikehold ved pilot-eier, er Byrået enig i at erfaringer fra enkelte medlemsstater og andre reguleringsordninger har vist at eieren av luftfartøyet kan gjøre mer, for å sikre sikkerheten til luftfartøyet vedkommende bruker, da han/hun er den som blir mest berørt av arbeidet som utføres. Byrået har derfor bestemt at det skal foretas en fullstendig gjennomgang av listen over vedlikeholdsoppgaver for pilot-eier, og oppgavene skal identifiseres per kategori av luftfartøyer og overføres til AMC-materiellet (ny AMC til tillegg VIII til del M). Slike lister utelukker eksplisitt sikkerhetskritiske elementer. Og motsatt, for å unngå tvil avklarer tillegg VIII hvilke kategorier oppgaver som ikke kvalifiserer for vedlikehold ved pilot-eier.
29. For å sikre det nødvendige nivået av tillit til at pilot-eieren har kompetanse til å utføre slike vedlikeholdsoppgaver, inneholder tillegg VIII grunnprinsippene som skal overholdes av pilot-eieren når det gjelder:
- o kompetanse og ansvar
 - o utførelse av vedlikehold og dokumentasjon.

Disse bestemmelsene er basert på konseptet "pilotens egenvurdering". Risikoene ved dette reduseres av at oppgavene som utføres av en bestemt pilot-eier, må føres opp i vedlikeholdsprogrammet. Følgelig, når luftfartøyet styres av en CAMO, skal denne organisasjonen bekrefte at vedlikeholdet er korrekt utført. Når luftfartøyet ikke styres av en

CAMO, skal en tilsvarende kvalitetskontroll utføres av vedkommende myndighet i forbindelse med periodiske luftdyktighetsinspeksjoner. Tilsvarende skal effektiviteten på pilot-eierens vedlikehold vurderes og vedlikeholdsprogrammet endres for om nødvendig å tilpasse pilot-eierens oppgaver til hans/hennes faktiske kapasitet.

h) Lempe på belastende tilsynskrav (kvalitetssystemer/organisasjonsgjennomganger)

30. Kravene til godkjenning av en CAMO, særlig behovet for interne/eksterne kvalitetsrevisjoner eller interne organisasjonsgjennomganger, blir av enkelte ansett som uforholdsmessige fordi CAMOer etter deres mening bare tar seg av byråkratiske funksjoner som ikke involverer arbeid på luftfartøyet som sådan. Følgelig mente de at revisjonene som utføres av vedkommende myndighet, burde være tilstrekkelige. Byrået må først avklare at styring av kontinuerlig luftdyktighet for luftfartøyet er like viktig for luftfartøyetets sikkerhet som vedlikeholdsarbeidet som utføres på det. Dersom oppgaver knyttet til kontinuerlig luftdyktighet ikke utføres på riktig måte, er det klart en risiko for at ikke alt påkrevd vedlikehold utføres. Dette må derfor tas på alvor, og de som er ansvarlige kan ikke bli gitt særretter på området uten at det behørig verifiseres at de kan utøve dem på riktig måte.

31. I denne konteksten anses det ikke som akseptabelt å stole på revisjonene som utføres av vedkommende myndighet, av følgende årsaker:

- Særrettene som gis til en CAMO (de samme særrettene som gis til organisasjoner i henhold til M.A. kapittel F, del 145 og del 147), er basert på at det foreligger en intern prosess som overvåker overholdelse av regelverket. Avhengig av størrelsen på organisasjonen skal dette foregå i form av organisasjonsgjennomganger eller et kvalitetssystem.
- Kvalitetssystemet er avgjørende når organisasjonen blir kompleks, fordi det da er flere arbeidsprosedyrer og det er behov for å sikre tilstrekkelig kommunikasjon mellom de ulike avdelingene og funksjonene.
- Organisasjonen er den eneste som til enhver tid er klar over eksisterende problemer, vanskeligheter og manglende samsvar, og den eneste som kan sikre hensiktsmessige korrigerende tiltak og oppfølging.

32. Uansett erkjenner Byrået at kravene til godkjenning av organisasjoner må stå i forhold til organisasjonens størrelse og kompleksitet. Det vil endre tillegg VIII til AMC M.A.616 tilsvarende og opprette et nytt tillegg XIII til AMC M.A.712 bokstav f) for å tilpasse bestemmelsene til mindre komplekse små organisasjoner i henhold til M.A. kapittel F og M.A. kapittel G. I denne konteksten vil Byrået også minne om at regelverket, i motsetning til det mange interessenter synes å tro, ikke pålegger personell som skal utføre luftdyktighetsinspeksjoner å være uavhengig, heller ikke organisasjoner som er større enn en énmanns-CAMO.

i) Tillate førstegangsgodkjenning av en CAMO i mangel av et godkjent vedlikeholdsprogram

33. Førstegangsgodkjenning av uavhengige CAMOer (ikke forbundet med en AOC-innehaver) er identifisert som en mulig "hønen og egget"-problemstilling når de ikke har kontrakter med kunder og derfor ikke kan bli tildelt den nødvendige godkjenningen til å tilby sine tjenester. Dette problemet kan skyldes at:

- skjema 14, som nå er inntatt i tillegg VI til del M, inneholder referansen til vedlikeholdsprogrammet, og
- det finnes ingen veiledning eller AMC som forklarer hva som er akseptabelt som referanse for et vedlikeholdsprogram i skjema 14.

Følgelig anser noen vedkommende myndigheter at det er nødvendig at skjema 14 inneholder spesifikke vedlikeholdsprogrammer for hvert enkelt luftfartøy som står under søkerens tilsyn. Denne fortolkningen tar ikke hensyn til muligheten for å henvise til "allmenne vedlikeholdsprogrammer" som dekker ulike typer og modeller av luftfartøyer.

34. Byrået vil først minne om at en slik tolkning ikke støttes av regelverket eller av AMCene. Det er heller ikke Byråets intensjon å kreve av uavhengige CAMOer at de skal ha inngått kontrakt med en mulig kunde før de kan søke om godkjenning. Byrået mener faktisk at enhver organisasjon skal kunne få godkjenning for å kontakte en kunde som har kontrakt med en annen organisasjon, slik at eiere/operatører har flere alternativer å velge mellom. Følgelig

- endres M.A.709 til å omfatte konseptene "grunnleggende" og "allmenne" vedlikeholdsprogrammer slik at det blir klart at intensjonen er å tillate at uavhengige CAMOer godkjennes uten at de trenger å ha noen kunder. AMC M.A.709 skal endres for å redegjøre nærmere for dette konseptet.
- endres tillegg VI til del M slik at:
 - referansen til vedlikeholdsprogrammet i skjema 14 fjernes, og de tilhørende bestemmelsene overføres til håndboken for styring av kontinuerlig luftdyktighet (CAME),
 - det legges til rette for å ta med typer, serier eller grupper av luftfartøyer i skjema 14. Det vil bli nærmere redegjort for dette i AMC M.B.703,
 - skjema 14 tilpasses tilfeller der en operatør innen kommersiell lufttransport også har virksomhet knyttet til styring av kontinuerlig luftdyktighet for luftfartøyer som ikke deltar i kommersiell lufttransport.

j) Avklare vilkårene for komponentvedlikehold og kompliserte oppgaver

35. Ifølge dagens regelverk skal vedlikehold av komponenter utføres av godkjente vedlikeholdsorganisasjoner som har den nødvendige klasserettighet for komponenter. Det eneste unntaket er tilfeller der en komponent vedlikeholdes mens den er installert på luftfartøyet eller er midlertidig fjernet fra luftfartøyet, der dette er uttrykkelig tillatt i henhold til luftfartøyets vedlikeholdshåndbok, for å gjøre det lettere å komme til ved vedlikehold – da kan vedlikeholdet frigis av uavhengig sertifiserende personell. I tillegg må kompliserte vedlikeholdsoppgaver (tillegg VII) utføres av en godkjent vedlikeholdsorganisasjon.

36. Disse bestemmelsene har ført til mange spørsmål og mye bekymring for regulerte personer og vedkommende myndigheter. Dette gjelder særlig:

- Det sies ingenting om vedlikeholdet skal utføres i henhold til luftfartøyets eller komponentens vedlikeholdsdata. Dermed kan man ledes til å tro at komponenter kan vedlikeholdes av en uavhengig sertifiserende person såfremt komponenten fortsatt er installert på luftfartøyet (eksempel: "hot section"-inspeksjon av turbinmotor).
- Teksten sier ingenting om hva slags sertifikat eller kvalifikasjon (luftfartøy eller komponent) uavhengig sertifiserende personell må ha for å utføre vedlikehold av komponenter.

- Teksten sier ikke klart hva slags sertifikat for frigivelse for bruk som skal utstedes i det enkelte tilfellet (skjema 1 eller frigivelse av luftfartøy).
 - Det gjøres ingen sontring i forhold til det aktuelle luftfartøyets kompleksitet.
37. For å avklare disse spørsmålene endres M.A.502, M.A.613 bokstav a), M.A.802 bokstav a) og b), del M tillegg IV "Godkjenningsrettigheter" og del 145 tillegg II "Klasse- og klassifiseringssystemer for godkjenning av organisasjonene" slik at de:
- Tillater at vedlikehold av komponenter utføres av uavhengig sertifiserende personell og vedlikeholdsorganisasjoner som er godkjent for vedlikehold av luftfartøyer (med klasserettighet med klassifisering A), mens komponenten fortsatt er installert på luftfartøyet eller er midlertidig fjernet, så lenge vedlikeholdet utføres i samsvar med luftfartøyets vedlikeholdsdata eller, forutsatt uttrykkelig tillatelse fra myndigheten, i samsvar med komponentens vedlikeholdsdata (for enkelt vedlikehold av komponenter). Dette vedlikeholdet kvalifiserer ikke til utstedelse av et skjema 1 og vil være underlagt kravene til frigivelse for bruk av luftfartøyer.
 - Tillater at vedlikehold av komponenter utføres av vedlikeholdsorganisasjoner som er godkjent for vedlikehold av motor/APU (med klasserettighet med klassifisering B), mens komponenten fortsatt er installert i motoren/på APU-en eller er midlertidig fjernet, så lenge vedlikeholdet utføres i samsvar med motorens/APU-ens vedlikeholdsdata eller, forutsatt uttrykkelig tillatelse fra myndigheten, i samsvar med komponentens vedlikeholdsdata (for enkelt vedlikehold av komponenter).
 - Tillater, hva ELA1-luftfartøyer angår, at uavhengig sertifiserende personell godkjent for vedlikehold av luftfartøyer, kan:
 - vedlikeholde komponenter i samsvar med komponentens vedlikeholdsdata mens komponenten er installert på luftfartøyet eller midlertidig fjernet. Dette gjelder ikke overhaling av komponenter,
 - utføre kompliserte oppgaver som nevnt i tillegg VII, forutsatt forutgående avtale mellom eieren og vedkommende myndighet.
 - Tillater, for CS-VLA, CS-22 og LSA-luftfartøyers vedkommende, at uavhengig sertifiserende personell som er godkjent for vedlikehold av luftfartøyer, kan utføre overhaling av motorer, forutsatt forutgående avtale mellom eieren og vedkommende myndighet. Dette gjelder bare motorer som er midlertidig fjernet fra luftfartøyet for overhaling, som reinstallerer etterpå og frigis for bruk sammen med luftfartøyet. Det kan ikke utstedes EASA skjema 1.

k) Tillate at ikke-funksjonsdyktige komponenter overføres til eieren

38. Dagens regelverk krever at ikke-funksjonsdyktige komponenter må oppbevares av en komponentvedlikeholdsorganisasjon fram til en avgjørelse er tatt om de skal repareres eller kasseres. Dette kravet er ikke i tråd med fleksibiliteten som denne uttalelsen introduserer. Det er derfor nødvendig å utvide oppbevaringsrettighetene til enhver godkjent vedlikeholdsorganisasjon (godkjent for vedlikehold av komponenter eller luftfartøyer) og til eieren av luftfartøyet. I sistnevnte tilfelle må komponenten tidligere ha blitt identifisert som ikke-funksjonsdyktig, og overføringen til eieren må være registrert i den relevante loggboken. Denne endringen er innført i M.A.504 bokstav b).

l) Etablere et nytt og enklere sertifikat for personell knyttet til vedlikehold av luftfartøyer

39. Tilbakemeldingene Byrået mottok, tyder på at kvalifikasjonskravene for B1.2-sertifikatet er for strenge for det lavere spekteret (når det gjelder kompleksitet) av fly med stempelmotor. I tillegg finnes det ikke noe europeisk sertifikat som dekker seilfly og ballonger. Behovet for et europeisk sertifikat som er hensiktsmessig tilpasset luftfartøyer som benyttes til allmennflyging, ble også identifisert gjennom A-NPA14/2006.

Dette er for tiden under vurdering innenfor rammene av regelverksforberedende oppdrag 66.022, og NPA2008-03 er nå ute på ekstern høring.

m) Innføre mindre strenge krav til personell knyttet til inspeksjon av luftdyktighet, og forenklede prosedyrer for utførelse av luftdyktighetsinspeksjoner og utstedelse av sertifikater for inspeksjon av luftdyktighet (ARC)

40. Sitasjonen for luftfartøyer som er registrert i en av EUs medlemsstater og opereres under tilsyn av en tredjestat, der sikkerhetstilsynet ikke er delegert til tredjestaten, må avklares. Da de fleste av disse luftfartøyene er store luftfartøyer, må de styres av en CAMO, noe som i de fleste tilfeller vil si en CAMO i en tredjestat. Dagens bestemmelser i del M tillater ikke at slike CAMOer utsteder et ARC. Selv om Byrået vurderer muligheten for å revidere denne restriksjonen i lys av WTO-avtalen, inngikk ikke dette i dette regelverksforberedende oppdraget, så dette vil bli gjenstand for et eget oppdrag når så langt kommer. Som en midlertidig løsning endres M.A.901 på følgende måte:

- CAMOen som styrer luftfartøyet skal kunne forlenge et ARC som er utstedt av en annen CAMO eller av vedkommende myndighet, forutsatt at luftfartøyet befinner seg i et kontrollert miljø. Dette gjelder selv om CAMOen ikke har rett til å utføre luftdyktighetsinspeksjon eller utstede ARC. Dette er basert på det faktum at det ikke er påkrevd å utføre luftdyktighetsinspeksjon og ha personell for inspeksjon av luftdyktighet for å forlenge et ARC. Denne endringen er introdusert i M.A.711 bokstav a) nr. 4 og M.A.901 bokstav f).
- Dette tiltaket er basert på at det for å forlenge et ARC ikke er påkrevd å utføre en luftdyktighetsinspeksjon, men bare bekrefte at luftfartøyet har befunnet seg i et kontrollert miljø. Følgelig er det ikke påkrevd å ha personell for inspeksjon av luftdyktighet.
- Vedkommende myndighet skal utføre luftdyktighetsinspeksjonen og utstede ARC for luftfartøyer som ikke deltar i kommersiell lufttransport og som styres av en tredjestats CAMO. Denne endringen er introdusert i M.A.901 bokstav i).

Med disse tiltakene kan vedkommende myndighet i registreringsmedlemsstaten utføre luftdyktighetsinspeksjonen og utstede et ARC. I tillegg trenger den bare å gjøre dette hver tredje år, i og med at tredjestatens CAMO kan forlenge et ARC som er utstedt av vedkommende myndighet hvis luftfartøyet befinner seg i et kontrollert miljø.

I tillegg er forordning (EF) nr. 2042/2003 artikkel 7 nr. 3 bokstav a) endret slik at det er satt frist til 28. september 2009 for å oppfylle forpliktelsen til å inngå kontrakt med en CAMO for store luftfartøyer som nevnt over (som brukes av tredjestatsoperatører).

41. Byrået anfører at bestemmelsen som ble tatt inn i M.A.711 bokstav a) nr. 4 og M.A.901 bokstav f), som nevnt over, gjelder alle luftfartøyer, også dem som brukes i kommersiell lufttransport. Hensikten er å gi CAMOen som styrer luftfartøyet anledning til å forlenge et ARC

utstedt av vedkommende myndighet, samtidig som det første luftdyktighetsbeviset for et luftfartøy importert til EU utstedes.

42. At bestemmelsene om utførelse av luftdyktighetsinspeksjoner og utstedelse av sertifikat for inspeksjon av luftdyktighet (ARC) må avklares og forenkles, følger som en nødvendig konsekvens av den økte fleksibiliteten som innføres med del M for luftfartøyer som ikke drives kommersielt, særlig de små. Følgelig introduserer denne uttalelsen følgende endringer:

- For alle nye luftfartøyer produsert i EU, skal det første ARC utstedes sammen med det første luftdyktighetsbeviset forutsatt at vilkårene i 21A.183 nr. 1 er oppfylt. Inspeksjon av luftdyktighet er ikke påkrevd. Denne endringen er innført med M.A.901 bokstav k).
- Når det gjelder luftfartøyer som ikke brukes i kommersiell lufttransport, bortsett fra store luftfartøyer, kan eieren inngå kontrakt om utvikling og indirekte godkjenning av vedlikeholdsprogrammet med en hvilken som helst CAMO, også om luftfartøyets luftdyktighet ikke styres av en CAMO. Denne endringen er innført med M.A.201 bokstav e).
- For luftfartøyer med MTOM under 2730 kg og ballonger, som ikke brukes i kommersiell lufttransport:
 - mindre strenge krav til kvalifisering av personell knyttet til inspeksjon av luftdyktighet, både for CAMOen og for vedkommende myndighet. Dette omfatter reduserte krav til erfaring og muligheten for å erstatte formell opplæring med en kompetansevurdering. Denne endringen er innført med M.A.707 bokstav a) nr. 2 og M.A.902 bokstav b) nr. 2.
 - Eieren kan beslutte å få luftdyktighetsinspeksjonen utført og ARC utstedt av vedkommende myndighet eller en behørig godkjent CAMO, uavhengig av om luftfartøyet befinner seg i et kontrollert miljø. Dette er blitt innført med M.A.901 bokstav h) nr. 2.
- For ELA1-luftfartøyer:
 - Uavhengig sertifiserende personell, godkjent av vedkommende myndighet, kan utstede anbefalinger for et ARC. Dette er innført med M.A.901 bokstav g).

n) Overgangsbestemmelser

43. De endrede reglene som er beskrevet over, kan ikke tre i kraft før de er godkjent av Kommisjonen. Men i betraktning av at:

- den nåværende fristen for å gjennomføre del M for luftfartøyer som ikke deltar i kommersiell luftfart, er 28. september 2008,
- de fleste organisasjonene har holdt tilbake søknaden om godkjenning i henhold til M.A. kapittel F og M.A. kapittel G til de får et klart bilde av endringene som del M medfører for allmennflyging, og
- vedkommende myndigheter ikke vil kunne fullføre relevante undersøkelser og utstede sertifikatene for godkjenning før fristen utløper 28. september 2008,

har Byrået funnet det nødvendig å utarbeide hensiktsmessige overgangsordninger for de bestemmelsene som ikke med rimelighet kan gjennomføres før 28. september 2008, slik at berørte organisasjoner og myndigheter får tid til å gjennomføre dem, samtidig som kontinuerlig luftdyktighet for luftfartøyer fortsatt kan styres i henhold til nasjonale bestemmelser.

44. Disse overgangstiltakene, som er inntatt i forslaget til forordning om endring av overgangsbestemmelsene i forordning (EF) nr. 2042/2003, sikrer:

- a) for luftfartøyer som ikke brukes i kommersiell lufttransport:
- o muligheten for vedkommende myndigheter og nasjonale CAMOer til å utstede/forlenge etter 28. september 2008 høyst to ganger (når det gjelder NAA) eller bare én gang (når det gjelder en nasjonal CAMO), hver gang for ett år, sertifikatet for inspeksjon av luftdyktighet i henhold til medlemsstatens krav (se artikkel 3 nr. 5 i endret forordning (EF) nr. 2042/2003),
 - o muligheten for medlemsstaten til å vente til 28. september 2009 med å inngå kontrakt med en CAMO (for store luftfartøyer brukt av en tredjestatsoperatør) (se artikkel 7 nr. 3 bokstav a) i endret forordning (EF) nr. 2042/2003).
- b) Når det gjelder luftfartøyer som ikke brukes i kommersiell lufttransport, bortsett fra store luftfartøyer, og fram til 28. september 2009:
- o kan styring av oppgaver knyttet til kontinuerlig luftdyktighet utføres av en CAMO som er godkjent i henhold til medlemsstatens krav (se artikkel 3 nr. 4 i endret forordning 2042/2003),
 - o kan vedlikehold og frigivelse for bruk av luftfartøyer og komponenter utføres av en vedlikeholdsorganisasjon som er godkjent i henhold til medlemsstatens krav (se artikkel 4 nr. 4 i endret forordning (EF) nr. 2042/2003),
 - o kan medlemsstaten velge å ikke inngå kontrakt med en CAMO eller en godkjent vedlikeholdsorganisasjon (for luftfartøyer som omfattes av M.A.201 bokstav i)) (se artikkel 7 nr. 3 bokstav a) i endret forordning (EF) nr. 2042/2003),
 - o kan det benyttes tilsvarende nasjonale vedlikeholdsprogrammer (se artikkel 3 nr. 6 i endret forordning (EF) nr. 2042/2003),
 - o kan det fortsatt benyttes sertifiserende personell som er kvalifisert i henhold til medlemsstatens krav (se artikkel 5 nr. 1 i endret forordning (EF) nr. 2042/2003),
 - o skal sertifikater for frigivelse for bruk utstedt av vedlikeholdsorganisasjoner godkjent i henhold til medlemsstatens krav, anses som likestilte med sertifikater utstedt i henhold til M.A.801 og M.A.802 (se artikkel 4 nr. 4 i endret forordning (EF) nr. 2042/2003).

Byrået anfører at eiere/operatører av store luftfartøyer som ikke brukes i kommersiell lufttransport (bortsett fra tredjestatsoperatører), skal ha inngått kontrakt om tjenestene med en CAMO per 28. september 2008.

45. Under kommentarperioden for NPA var det én medlemsstat som ba om en overgangsperiode på tre år der sertifiserende personell som er kvalifisert i henhold til nasjonale bestemmelser, kunne fortsette å utøve sine særretter for å redusere konsekvensene av at dagens sertifiserende personell pensjonerer seg, og ta i betraktning at B3- og ELA-sertifikatene ikke vil bli tilgjengelige på en stund. Byrået mener at et så spesifikt tilfelle ikke skal ha noen plass i regelverksarbeid og foreslår i stedet bruk av fleksibilitetsbestemmelsene i artikkel 14 i grunnforordningen.

IV. Konsekvensanalyse

46. Som allerede nevnt i kapittel II over, ble den innledende konsekvensanalysen av gjennomføringen av del M utført av konsultentselskapet Air EuroSafe. Resultatet var konsekvensanalyserapporten 2004/S 122-102598 utstedt av konsultentselskapet 21. februar 2005, som ble offentliggjort som tillegg II til NPA07/2005. Rapporten inneholdt en oversikt over alle punktene som måtte endres, sammen med en analyse av konsekvensene. Konklusjonen var at de planlagte endringene ville ha positive konsekvenser for de regulerte personene uten at det gikk ut over sikkerhetsnivået, og de ble forslått som del av NPA07/2005 (oppdrag M.007).
47. Siden oppdraget ble supplert med oppdrag M.005 og M.017 for å få med forslag til tilleggsendringer til del M og produsere AMC/GM-materiell, ble det likevel gjennomført videre konsekvensanalyser i forbindelse med:
- Kvalifisering av personell knyttet til inspeksjon av luftdyktighet for luftfartøyer med MTOM under 2730 kg som ikke brukes i kommersiell lufttransport (både for organisasjoner i henhold til M.A. kapittel G og for vedkommende myndigheter)
 - Utstedelse og fornyelse av sertifikatet for inspeksjon av luftdyktighet
 - Utsetting av spesialiserte tjenester av organisasjoner i henhold til M.A. kapittel F
 - Vedlikehold ved pilot-eier.
48. Konsekvensene ble gjennomgått i sin fulle bredde i NPA2007-08, og konklusjonen var at bortsett fra når det gjelder "Utstedelse og fornyelse av sertifikat for inspeksjon av luftdyktighet", hadde de planlagte endringene enten ingen konsekvenser eller positive konsekvenser for alle berørte sektorer.
49. Akkurat når det gjelder "Utstedelse og fornyelse av sertifikat for inspeksjon av luftdyktighet", valgte man det alternativet som lot eieren selv bestemme hvorvidt luftdyktighetsinspeksjonen og utstedelsen av ARC skulle utføres av en CAMO eller av vedkommende myndighet. Dette skulle gjelde luftfartøyer med MTOM under 2730 kg som ikke brukes i kommersiell lufttransport. Dette alternativet ble klart foretrukket av alle representantene fra industrien. De fleste representantene for vedkommende myndigheter mente imidlertid at dette ville gi dem en ikke-tallfestbar belastning, da de ikke ville være i stand til å vurdere om regulerte personer ville gi dem eller CAMOer i oppgave å fornye ARC, og at de dermed kunne komme til å ansette for mange eller for få personer. Byrået valgte imidlertid dette alternativet fordi det gir mer fleksibilitet til eieren og videre fremmer allmennflyging. I tillegg mener Byrået at markedet raskt kommer til å tilpasse seg, slik at kompetente myndigheter vil bli i stand til å vurdere sitt personalbehov.
50. Når det gjelder kontinuerlig luftdyktighet for luftfartøyer som er registrert i en av EUs medlemsstater og drives under tilsyn av en tredjestat, og hvis sikkerhetstilsyn ikke er delegert til tredjestaten, fant Byrået at de aller fleste av de berørte luftfartøyene er registrert i Frankrike. Ifølge informasjon mottatt fra DGAC Frankrike 16. mai 2007, var 66 store luftfartøyer drevet av 19 tredjestatsoperatører i 16 land utenfor EU.

Denne saken er håndtert i de foreslåtte endringene av M.A.711 bokstav a) nr. 4, M.A.901 bokstav f), M.A.901 bokstav i) og artikkel 7 nr. 3 bokstav a) i forordning (EF) nr. 2042/2003.

Køln, 15. mai 2008

P. GOUDOU
Adm.dir.

TILLEGG: Reaksjoner på CRD2007-08

Generelle reaksjoner:

- 1) "European Sailplane Manufacturers" og én privatperson insisterte på at eierne måtte ha mulighet til fritt å velge mellom del M og nasjonale krav, og underbygget dette med at de nasjonale kravene må opprettholdes for luftfartøy omhandlet i vedlegg II, og at vedlegg II gjelder et ikke ubetydelig antall luftfartøyer.

I tillegg til svarene som allerede er omhandlet i CRD2007-2008, ønsker Byrået å anføre at eksistensen av vedlegg II ikke berettiger anvendelsen av nasjonale regler for luftfartøyer som ikke er omfattet av vedlegget.

I betraktning 5) i grunnforordningen fastsettes det videre at *"forholdsmessige tiltak (bør) treffes for å heve det generelle sikkerhetsnivået innen luftsport. Oppmerksomheten bør særlig rettes mot fly og helikoptre med lav største tillatte startmasse, som har stadig større yteevne, kan operere i hele Fellesskapet og er industrielt produsert. For å oppnå det nødvendige ensartede nivå av sikkerhet og miljøvern bør de derfor reguleres på fellesskapsplan"*.

Følgelig kan det ikke garanteres at disse luftfartøyene som omfattes av vedlegg II, vil bli værende der permanent.

- 2) "European Microlight Federation" (EMF) har, selv om de ikke er berørt av dagens EU-forordninger, kommet med innsigelser mot Byråets begrunnelse i CRD2007-08 for å støtte den planlagte endringen av regelverket. I tillegg til at EMF ikke er tilfreds med forslaget til del M, er de bekymret for hva oppdrag MDM.032 vil ende opp med.

Derfor har EMF også insistert på at luftfartøyer med MTOM under 450 kg blir værende i vedlegg II, som i dag.

Byrået anfører, som allerede nevnt over, at det ikke kan garanteres at alle luftfartøyene som per i dag er omfattet av vedlegg II, vil bli værende der for evig.

Byrået mener likevel at ordningen som foreslås for del M i denne uttalelsen, med tiden likevel kan bli interessant for mikrolette fly. Arbeidet i forbindelse med MDM.032 er for øvrig heller ikke avsluttet, og alt vil bli gjort for at reglene skal bli tilpasset den mindre komplekse allmennflygingen.

Byrået vil sende et mer utførlig svar til EMF på deres reaksjon.

- 3) En privatperson kommenterte at slik han hadde forstått det, tilsvarte samrådsfasen med hensyn til CRD regelverksprosessens fase 5 som angitt på Byråets nettsted, og at det derfor burde være 3 måneders høringsfrist.

Byrået anfører at fase 5 "Kommentarer og gjennomgangsperiode" tilsvare perioden mellom slutten av den eksterne høringen om NPA og utstedelsen av CRD.

Reaksjonsperioden for CRD tilsvare fase 6 "Vedtakelse og offentliggjøring". For å gi tid nok til reaksjoner kan Byrået ikke utstede sin endelige uttalelse/vedtaket tidligere enn 2 måneder etter at CRD er utstedt. Dette framgår av punkt 6 (side 3) i CRD2007-08 og er et ekstra trinn som ikke finnes i mange regelverksprosesser.

- 4) En privatperson spurte hvor han kunne finne listen over organisasjoner godkjent i henhold til del M.

Byrået anfører at godkjenningen av organisasjoner i henhold til M.A. kapittel F og M.A. kapittel G som er hjemmehørende i EU, helt og holdent er medlemsstatenes ansvar, og at listene over godkjente organisasjoner derfor er medlemsstatenes ansvar.

Organisasjoner hjemmehørende i tredjeland er derimot EASAs ansvar, og denne listen vil bli lagt ut på Byråets nettsted.

Reaksjoner på forordning (EF) nr. 2042/2003 og gjennomføringsreglene:

- 1) CAA Storbritannia og ENAC Italia foreslo å harmonisere forordning (EF) nr. 2042/2003 med grunnforordningen, særlig når det gjelder virkeområde, forordningsnummer og henvisningen til *"komplekse motordrevne luftfartøyer"* i stedet for *"store luftfartøyer"*.

Byrået anfører at denne tilpasningen vil bli gjort i forbindelse med regelverksforberedende oppdrag MDM.044, inklusive relevante samrådsfaser. En del av disse endringene har konsekvenser som må evalueres, og de kan følgelig ikke innføres nå som del av denne uttalelsen.

Byrået har likevel erstattet henvisningen til forordning (EF) nr. 1592/2002 i skjema 15a og skjema 15b med den nye henvisningen til forordning (EF) nr. 216/2008.

Eventuelle andre eksisterende henvisninger til forordning (EF) nr. 1592/2002 kan i mellomtiden håndteres ved å bruke artikkel 69 nr. 1 i forordning (EF) nr. 216/2008, som fastsetter at henvisningene i den opphevede forordning (EF) nr. 1592/2002 skal forstås som om de gjelder forordning (EF) nr. 216/2008, og skal leses i henhold til korrelasjonstabellen i vedlegg VI til forordning (EF) nr. 216/2008.

- 2) FOCA Sveits anmodet EASA om å klargjøre hvorvidt en ballong kan brukes i kommersiell lufttransport eller ikke, med sikte på å få klarhet i hvilke bestemmelser i forordning (EF) nr. 2042/2003 som gjelder.

Byråets holdning er at det viktigste ikke er hvorvidt ballonger kan brukes i "kommersiell lufttransport" eller ikke, men hvorvidt bestemmelsene om "kommersiell lufttransport" i forordning (EF) nr. 2042/2003 kommer til anvendelse for dem eller ikke.

Artikkel 1 nr. 3 i forordning (EF) nr. 2042/2003 fastsetter at *"De bestemmelsene i denne forordning som har tilknytning til kommersiell lufttransport, får anvendelse på flyselskaper med lisens som definert i fellesskapsretten"*.

Den forordning som kommer til anvendelse, er derfor rådsforordning (EØF) 2407/92 av 23. juli 1992 om lisenser til luftfartsselskaper.

Når det gjelder ballonger, er de unntatt fra forordning 2407/92 ved artikkel 1 nr. 2, og følgelig vil ikke bestemmelsene i forordning (EF) nr. 2042/2003 med hensyn til "kommersiell lufttransport" på det nåværende tidspunkt gjelde for dem.

Situasjonen kan likevel forandre seg i nær framtid, når gjennomføringsreglene med operative krav for luftfartøyer som deltar i kommersiell virksomhet, utstedes. Dette kan medføre behov for å endre (EF) 2042/2003.

- 3) AustroControl foreslo å harmonisere definisjonene av "ELA1-luftfartøy" i CRD2007-08, NPA2008-03 og NPA2008-07. I tillegg foreslo "European Sailplane Manufacturers",

"British Balloon and Airship Club" og to privatpersoner noen endringer til definisjonen av "ELA1-luftfartøy".

Byrådet anfører at definisjonen av "ELA1-luftfartøy" som innføres i denne uttalelsen i artikkel 2 i forordning (EF) nr. 2042/2003, er den samme som den som ble foreslått i NPA2008-07 "ELA-prosessen, Standardendringer og -reparasjoner og Sertifiseringsspesifikasjoner for lette sportsfly". Men i NPA2008-03 omfatter "ELAlisensen" ikke bare ELA1-luftfartøy men også enkelte ELA2-luftfartøy.

Byrådet anbefaler at disse kommentarene sendes inn på ny i samrådsfasen for NPA2007-08, som avsluttes 18. juli 2008.

- 4) AustroControl, CAA Storbritannia, DGAC Frankrike, ENAC Italia og "Deutscher Aero Club" foreslo enkelte redaksjonelle og avklarende endringer til unntakene M.A.302 bokstav i) og M.A.901 bokstav k).

I tillegg foreslo DGAC Frankrike endringer til unntak M.A.606 bokstav h) og M.A.801 bokstav d) for å sikre at de dekker alle luftfartøyer som ikke brukes i kommersiell lufttransport, bortsett fra store luftfartøyer, uavhengig av hvilken type organisasjon eller person som utfører vedlikeholdet.

Byrådet har tatt hensyn til disse kommentarene og omformulert de aktuelle unntakene. For å gjøre teksten klarere er alle de foreslåtte unntakene dessuten overført fra del M til forordning (EF) nr. 2042/2003, som følger:

- o M.A.904 bokstav f) er overført til artikkel 3 nr. 4.
- o M.A.901 bokstav k) og M.A.903 bokstav c) er overført til artikkel 3 nr. 5.
- o M.A.302 bokstav i) er overført til artikkel 3 nr. 6.
- o M.A.802 bokstav c) er overført til artikkel 4 nr. 4.
- o M.A.606 bokstav h) og M.A.801 bokstav d) er overført til artikkel 5 nr. 1.

- 5) "Kongelig Dansk Aeroclub", "Europe Air Sports" og "Norges Luftsportsforbund" anmodet om at overgangsperioden ble utvidet til 28. september 2010.

Byrådet mener at overgangsperioden fram til 28. september 2009 bør være nok til å gjennomføre de foreslåtte endringene på tilfredsstillende måte.

- 6) AustroControl mente forordning (EF) nr. 2042/2003 burde inneholde en definisjon av begrepet "*kommersiell virksomhet*", som er innført i M.A.201 bokstav i), samt at det burde begrenses til å gjelde luftfartøyer i kategorien over seilfly og motordrevne seilfly.

Byrådet anfører at begrepet "*kommersiell virksomhet*" allerede er definert i grunnforordningen. Dessuten omfatter dette begrepet også seilfly og motordrevne seilfly.

- 7) DGAC Frankrike foreslo, som de gjorde allerede i NPA2007-08, at når det gjelder luftfartøyer som ikke brukes i kommersiell lufttransport, bortsett fra store luftfartøyer, bør vedlikeholdsprogrammet ikke godkjennes, bare vurderes som akseptabelt av vedkommende myndighet. Hensikten med forslaget er at med unntak av Airworthiness Limitations (ALI), luftdyktighetspåbud og andre påbudte opplysninger, bør innholdet i vedlikeholdsprogrammet for disse luftfartøylene være eierens ansvar og ikke behøve godkjenning av vedkommende myndighet.

Byråets holdning er at inntil vedlikeholdsprogrammet kan vurderes som "godkjent" eller "akseptabelt", bør vedkommende myndighet på forhånd ha fastslått at innholdet oppfyller kravene beskrevet i M.A.302, særlig M.A.302 bokstav d) og h). Dessuten må det alltid foreligge en melding om slik godkjenning/akseptering.

Følgelig, ettersom Byrådet ikke kan se noen forskjell på begrepene "godkjent" og "akseptert", er det ikke gjort endringer i den foreslåtte teksten.

- 8) En privatperson kommenterte at ordlyden i M.A.302 bokstav g) er forskjellig fra CRD2007-08 og CRD2007-01, og ba om at teksten måtte samordnes.

Byrådet anfører at M.A.302 bokstav g) i CRD2007-01 tilsvarer M.A.302 bokstav h) i CRD2007-08.

Byrådet godtar følgelig kommentaren og endrer M.A.302 bokstav h) i denne uttalelsen slik at den blir i samsvar med forslaget i CRD2007-01. Byrådet anfører at kommentarperioden for CRD2007-01 allerede er avsluttet, og at det ikke var kommet inn noen negative reaksjoner til den foreslåtte teksten.

Denne endringen gjør at det ikke er nødvendig å innarbeide forslaget fra CAA Storbritannia, som ber "*innehaveren av en modifikasjonsgodkjenning*" i M.A.302 bokstav h) erstattet med "*innehaveren av en godkjenning av en mindre modifikasjon*".

- 9) "Deutscher Aero Club" og "Europe Air Sports" anmodet om at M.A.403 bokstav b) blir endret slik at pilot-eier, når det gjelder oppgavene oppført i vedlegg VIII, selv kan vurdere hvorvidt en mangel ved luftfartøyet utgjør en alvorlig risiko for flysikkerheten, og følgelig selv bestemme når og hvilke utbedringstiltak som skal iverksettes før videre flyging kan finne sted, og hvilke som kan utsettes. Begrunnelsen for dette var at inntil ELA-sertifikatet for vedlikeholdspersonell i henhold til NPA2008-03 er på plass, vil det ikke være nok sertifiserende personell til å gjøre dette arbeidet.

Byråets holdning er at det ikke kan garanteres at pilot-eier har den rette kompetansen til å vurdere om utbedring av en mangel kan utsettes eller ikke. Følgelig, hvis utbedring av mangelen er en oppgave oppført i vedlegg VIII, kan pilot-eier utføre oppgaven før flyging, men han/hun kan ikke utsette dem.

Videre er Byrådet ikke enig i begrunnelsen som ble lagt fram i reaksjonen, for det er ikke noe som tyder på at det framtidige antallet innehavere av ELA-sertifikater kommer til å bli høyere enn det nåværende antallet av sertifiserende personell som er kvalifisert i henhold til nasjonale regler. Inntil det foreligger et ELA-sertifikat for vedlikeholdspersonell, kan sertifiserende personell for seilfly og ballonger kvalifisere seg i samsvar med medlemsstatens krav, som de gjør i dag.

- 10) AustroControl og DGAC Frankrike hadde kommentarer til bestemmelsene som spesifikt gjelder ELA1-luftfartøy som ikke brukes i kommersiell lufttransport, dvs. M.A.502 bokstav d) og M.A.801 bokstav c) med hensyn til kompliserte vedlikeholdsoppgaver. Bekymringen gjaldt særlig den eventuelle belastningen på vedkommende myndighet i forbindelse med kravet om en avtale mellom eier og vedkommende myndighet og nødvendigheten av at myndigheten verifiserer at uavhengig sertifiserende personell har nødvendige kvalifikasjoner og relevant nyere erfaring, relevante vedlikeholdsdata for komponentene, verktøy, utstyr, materialer og har tilgang til hensiktsmessige fasiliteter:

- o AustroControl foreslo for M.A.801 bokstav c) at kravene om kvalifisering, erfaring, vedlikeholdsdata, verktøy, utstyr, materialer og fasiliteter for uavhengig

sertifiserende personell beholdes, men at det ikke blir krav om verifisering fra vedkommende myndighet.

- o DGAC Frankrike foreslo:
 - for M.A.502 bokstav d) å utelate bestemmelsene som tillater at uavhengig sertifiserende personell kan utføre kompliserte vedlikeholdsoppgaver på komponenter og overhale motorer og propeller,
 - å slette M.A.801 bokstav c) og ta inn i M.A.801 bokstav b) nr. 2 muligheten for at uavhengig sertifiserende personell kan utføre kompliserte vedlikeholdsoppgaver på ELA1-luftfartøyer uten at det stilles særskilte krav til kvalifikasjoner, erfaring, vedlikeholdsdata, verktøy, utstyr, materialer og fasiliteter.

Byrået er av den oppfatning at forslaget fra DGAC Frankrike ikke er konsekvent, da det ikke tillater at det utføres kompliserte vedlikeholdsoppgaver på komponenter, men tillater at det utføres kompliserte vedlikeholdsoppgaver på luftfartøyer uten noen ytterligere krav.

I tillegg er Byrået ikke enig i kommentaren fra DGAC Frankrike om at slike enkeltvise godkjenninger ikke er basert på detaljerte krav og kan medføre erstatningsansvar og forskjellsbehandling av brukerne, samtidig som DGAC Frankrike foreslår å bruke fleksibilitetsbestemmelsene i artikkel 14 i grunnforordningen i forbindelse med disse sakene.

Byråets forslag inneholder allerede krav, og en eventuell urettferdig behandling bør unngås av vedkommende myndighet i utarbeidelsen av hensiktsmessige framgangsmåter, uavhengig av hvorvidt det er snakk om enkeltvise godkjenninger på grunnlag av Byråets forslag eller utstedelse av et unntak i henhold til artikkel 14.

Når det gjelder forslaget fra AustroControl, mener Byrået at å fjerne kravet om verifisering av vedkommende myndighet vil eliminere kompensasjonstiltaket fullstendig, for det er allerede krav om hensiktsmessig kvalifisering, erfaring, vedlikeholdsdata, verktøy, utstyr, materialer og fasiliteter for alt vedlikehold som utføres av en hvilken som helst person eller organisasjon på et hvilket som helst luftfartøy eller komponent.

Uansett vil Byrået innføre AMC-materiell for å gjøre det klart at avtalen mellom eier og vedkommende myndighet kan omfatte utførelse av en rekke kompliserte oppgaver over lengre tid, dersom avtalen beskriver hvilke data, verktøy, utstyr, materialer og fasiliteter som skal brukes, og vedkommende myndighet utfører stikkprøver for å verifisere samsvar.

- 11) AustroControl og CAA Storbritannia kom med kommentarer i forbindelse med de bestemmelsene i M.A.901 bokstav g), om ELA1-luftfartøyer som ikke brukes i kommersiell lufttransport.
 - o AustroControl foreslo at M.A.901 bokstav g) bør fastsette at uavhengig sertifiserende personell ikke bare kan utstede anbefalinger i to påfølgende år, men også utstede og forlenge ARC. I tillegg foreslo AustroControl å fjerne kravet om at vedkommende myndighet skal vurdere og godta det sertifiserende personellet.
 - o CAA Storbritannia foreslo å endre M.A.901 bokstav g) slik at det fastsettes at denne bestemmelsen ikke gjelder ELA1-luftfartøyer som deltar i kommersiell virksomhet. Begrunnelsen er at disse luftfartøyene er forpliktet til å inngå avtale med en CAMO.

Byrået mener at forslaget fra AustroControl ikke sikrer noen kontroll av luftdyktighetsinspeksjonsprosessen eller av personellens kvalifikasjoner. I tillegg er

utstedelse av et ARC ikke en særrett for innehaveren av en kvalifikasjon i henhold til del 66.

Når det gjelder forslaget fra CAA Storbritannia, er Byrådet enig, men i stedet for å henvise til "kommersiell virksomhet", bør det vises til luftfartøyer som omfattes av M.A.201 bokstav i), for det er mulig at det for enkelte former for "kommersiell virksomhet" ikke trenger å være inngått avtale med en organisasjon i henhold til M.A. kapittel G. M.A.901 bokstav g) er endret tilsvarende.

- 12) "Europe Air Sports" insisterte på muligheten for en kombinert godkjenning i henhold til M.A. kapittel F og M.A. kapittel G.

Byrådet bekrefter på ny sin holdning som uttrykt i CRD2007-08.

- 13) En privatperson mente at en organisasjon i henhold til M.A. kapittel F burde ha samme særretter som en organisasjon i henhold til M.A. kapittel G uten å måtte overholde kravene for M.A. kapittel G.

Byrådets holdning her er at dette ikke vil være et alternativ ettersom M.A. kapittel F ikke inneholder krav knyttet til kontinuerlig luftdyktighet.

- 14) ENAC Italia foreslo å innlemme enkelte fleksibilitetsbestemmelser for organisasjoner i henhold til M.A. kapittel F som vedlikeholder luftfartøyer som brukes i annen kommersiell virksomhet enn kommersiell lufttransport. Disse bestemmelsene ville være lik gjeldende bestemmelser i del 145.

Byrådet har akseptert forslaget og har endret teksten som følger:

- o Et nytt punkt M.A.606 bokstav h) er lagt til for å ta med utførelse av luftdyktighetspåbud om gjentatte inspeksjoner før avgang av fartøysjefen og utstedelse av begrensede sertifiseringsfullmakter til fartøysjefen når luftfartøyet drives fjernt fra et støttet sted.
- o M.A.615 er blitt endret for å tillate vedlikehold utført på et hvilket som helst sted dersom luftfartøyet er uegnet for flyging eller det er behov for å gjennomføre leilighetsvis vedlikehold.

- 15) CAA Storbritannia foreslo å gi vedkommende myndighet i M.B.902 bokstav b) mulighet til samme fleksibilitet som bransjen gis i M.A.707 bokstav a), når det gjelder bruk av tilleggserfaring i stedet for kvalifikasjoner.

Byrådet har godtatt forslaget.

- 16) AustroControl foreslo å slette fra M.A.709 henvisningene til MPD og MRB i det "grunnleggende" vedlikeholdsprogrammet, med den begrunnelse at disse dokumentene ikke brukes for små luftfartøyer.

Byrådet har ikke tatt forslaget til følge ettersom et "grunnleggende" vedlikeholdsprogram også kan produseres av en uavhengig CAMO som søker om godkjenning for store luftfartøyer som ikke brukes i kommersiell lufttransport. For disse luftfartøyene kan MPD og MRB være aktuelle.

- 17) ENAC Italia foreslo å inkludere i M.A.711 bokstav a), som en særrett, godkjenning av vedlikeholdsprogrammer gjennom framgangsmåter for indirekte godkjenning.

Byrået er ikke enig i forslaget ettersom et vedlikeholdsprogram godkjent gjennom en framgangsmåte for indirekte godkjenning, fremdeles betraktes som godkjent av vedkommende myndighet.

- 18) I et par kommentarer fra privatpersoner ble det anmodet om en avklaring med hensyn til hva som er et "kontrollert miljø" og hva dette innebærer. Disse kommentarene vil bli besvart individuelt til den enkelte.

Likevel anfører Byrået at:

- o Definisjonen av "kontrollert miljø" gis i M.A.901 bokstav b).
- o Definisjonen av "kontrollert miljø" er den samme for alle typer luftfartøy og alle typer virksomhet, også privat virksomhet. Imidlertid er fleksibilitet blitt innført i M.A.901 bokstav e) nr. 1 slik at en CAMO kan utstede et ARC for visse luftfartøyer og virksomheter selv om luftfartøyet ikke befinner seg i et "kontrollert miljø".
- o For at et luftfartøy skal betraktes som å befinne seg i et "kontrollert miljø", må alt vedlikehold utføres av en organisasjon i henhold til M.A. kapittel F eller del 145. Det eneste unntaket er vedlikehold ved pilot-eier som enten utføres av pilot-eier eller av uavhengig sertifiserende personell.

- 19) CAA Storbritannia foreslo at den planlagte særretten som gir en CAMO mulighet til å forlenge et ARC som allerede er utstedt av vedkommende myndighet, også skulle gjelde for kommersiell lufttransport. Målet var å tillate forlengelse av et ARC som opprinnelig er utstedt av vedkommende myndighet for et luftfartøy som er importert til EU, og som siden har befunnet seg i et kontrollert miljø.

M.A.901 bokstav f) og EASA-skjema 15a er endret tilsvarende.

- 20) "French Gliding Union" anmodet om at M.A.901 bokstav g) blir endret slik at en CAMO på grunnlag av en anbefaling utstedt av uavhengig sertifiserende personell, kan utstede ARC for ELA1-luftfartøy.

Byrået støtter ikke dette forslaget. I dette tilfellet kan ARC bare utstedes av vedkommende myndighet i og med at det er den som godkjenner det sertifiserende personellet som utsteder anbefalingen.

- 21) En privatperson insisterte på at det ville bli nødvendig å la kvalifiserte enheter eller vurderingsorganer utføre luftdyktighetsinspeksjoner og utstede ARC for ELA-luftfartøyer.

Byrået forklarte allerede i CRD2007-08 at dagens definisjon av kvalifiserte enheter som er inntatt i grunnforordningen, ikke tillater dette. I tillegg inneholder grunnforordningen ikke konseptet vurderingsorganer.

- 22) AustroControl og CAA Storbritannia kom med innsigelser når det gjaldt vedkommende myndighets forpliktelse til å utføre luftdyktighetsinspeksjon og utstede ARC hvis eieren velger dette, som beskrevet i M.A.901 bokstav h) nr. 2. Begge myndigheter mener det bør være opp til myndigheten selv å bestemme hvorvidt den kan utføre luftdyktighetsinspeksjonen eller ikke, og AustroControl foreslår å fjerne begrensningen med hensyn til vekt og bruk.

Byråets holdning er at å overlate beslutningen til vedkommende myndighet vil kunne medføre ulik behandling fra land til land og vil kunne påvirke konkurransen.

- (23) AustroControl foreslo å legge til et nytt punkt i M.A.901 for å gjøre det mulig for vedkommende myndighet å utstede ARC på grunnlag av skjema 52 for nye luftfartøyer produsert i EU, uten å kreve en luftdyktighetsinspeksjon.

Dette forslaget er tatt til følge, og M.A.901 har fått tillegg av en bokstav k).

- 24) ENAC Italia kommenterte at M.A.903 og M.A.904 viser til overføring av luftfartøyregistrering innenfor EU og luftdyktighetsinspeksjon av luftfartøyer importert til EU. De anførte at ettersom Norge, Sveits, Liechtenstein og Island er utenfor EU, synes dette å medføre at de må styres i samsvar med M.A.904. Følgelig foreslår de å endre "EU" til "EASA-medlemsstater".

Byrået anfører at når grunnforordningen viser til "medlemsstatene", menes EUs medlemsstater. Andre land i Europa betraktes som "tredjeland".

Ikke desto mindre er disse fire landene omfattet av tilsvarende internasjonale avtaler:

- o EØS-avtalen (Det europeiske økonomiske samarbeidsområdet) for Norge, Liechtenstein og Island.
- o Avtalen mellom EU og Sveits.

Disse avtalene fastsetter hvilke bestemmelser i EU-forordningene som gjelder for det enkelte land, og det innebærer at disse fire landene skal bruke samme framgangsmåter ved overføring som EU-medlemsstatene.

Følgelig godtar ikke Byrået forslaget.

- 25) En privatperson mente at alle pilot-eiere burde ha rett til å utføre samme oppgaver, uavhengig av kategori luftfartøy (seilfly, motordrevne fly osv.). Begrunnelsen var at ingen av pilotgruppene har mer eller mindre erfaring enn de andre.

Byråets holdning er at oppgavene som pilot-eier tillates å utføre, må avhenge av luftfartøykategori, da systemene og kompleksiteten vil variere. Differensieringen har ingenting med pilotens erfaring å gjøre.

- 26) DGAC Frankrike kommenterte at ut fra deres tolkning av dagens regelverk har det hendt at organisasjoner med en klasserettighet med klassifisering A i Frankrike har fått tillatelse til å utføre enkelt komponentvedlikehold "on wing" ved bruk av de aktuelle komponentenes vedlikeholdsdata.

De kommenterte også at det i Frankrike er vanlig praksis for uavhengig sertifiserende personell å utføre enkelt vedlikehold på stempelmotorer i samsvar med motorens vedlikeholdsdata.

I begge tilfeller utføres frigivelse på luftfartøynivå.

Ettersom teksten i M.A.502 bokstav b) og c) som foreslås i denne uttalelsen, krever at alt vedlikehold som utføres i samsvar med komponentens vedlikeholdsdata, må frigis av en organisasjon med en klasserettighet med klassifisering B/C, har DGAC Frankrike innsett at denne praksisen ikke kan fortsette, og ser for seg at dette vil få store konsekvenser for vedlikeholdsorganisasjonene, uavhengig sertifiserende personell og eiere/operatører.

Imidlertid mener de at når det gjelder enkelt komponentvedlikehold som ikke innebærer bruk av spesialisert ekspertise, vil det ikke få noen sikkerhetsmessige konsekvenser om denne praksisen skulle bli tillatt.

Det samme ble sagt fra "Alitalia Servizi", en italiensk organisasjon i henhold til del 145 med en klasserettighet med klassifisering A, som per i dag utfører visse oppgaver i

samsvar med komponentvedlikeholdsdata i forbindelse med linjevedlikehold av luftfartøyer, f.eks. utskifting av armlener og skapdører i pantry.

Byrået erkjenner at foreliggende forslag kan medføre en uforholdsmessig belastning når det gjelder enkelt vedlikehold av komponenter som utføres under vedlikehold av luftfartøyet (kontroll av vekt på brannslukkingsapparater, småreparasjoner på seter og i pantry osv.). Men Byrået har ikke til hensikt å tillate noen form for komponentvedlikehold "on wing" (eller "midlertidig fjernet") uten hensiktsmessig klasserettighet med klassifikasjon B/C (inspeksjon og reparasjon av motormoduler osv.).

Følgelig har Byrået, i tråd med forslaget fra DGAC Frankrike, endret M.A.502 bokstav b) og c) slik at dersom denne typen vedlikehold av komponenter skal utføres av organisasjon som ikke har klasserettighet med klassifikasjon B/C, kreves særskilt samtykke fra vedkommende myndighet.

I tillegg vil Byrået legge til AMC-materiell for å klargjøre omfanget av vedlikeholdet som kan godkjennes og framgangsmåtene for kontroll som bør være på plass. Et av de fremste målene med dette tiltaket er å sikre at personellet er hensiktsmessig kvalifisert for oppgavene. I mange tilfeller, med komplekse komponenter, trengs spesielle kvalifikasjoner, og det er ikke tilstrekkelig med bare et B1- eller et B2-sertifikat.

27) I tillegg har Byrået gjort et par redaksjonelle og mindre endringer i følgende punkter:

- o I M.A.201 bokstav e) har man i begynnelsen av punktet gått tilbake til originalteksten slik at den lyder (forslag fra DGAC Frankrike):

"For å oppfylle sitt ansvar i henhold til bokstav a) kan eieren av et luftfartøy sette bort oppgavene..."

Formålet med denne endringen er å unngå eventuelle tvetydigheter når det gjelder forordningens intensjon.

Som fastsatt i M.A.201 bokstav a), er eieren ansvarlig for luftfartøyets kontinuerlige luftdyktighet, uten at det går inn på hvorvidt eier skal utføre oppgavene selv eller sette dem ut til noen på eierens ansvar.

M.A.201 bokstav e) gir eier anledning til å inngå avtale med en CAMO og overføre ansvaret for utførelsen av oppgavene knyttet til kontinuerlig luftdyktighet til CAMOen.

- o I M.A.201 bokstav e) er setningen *"dersom organisasjonen har relevante godkjente framgangsmåter"* lagt til. (Foreslått av CAA Storbritannia)
- o I M.A.302 bokstav d) nr. 2 er *"etter at de er godkjent av vedkommende myndighet"* blitt erstattet med *"etter at de er godkjent i henhold til M.A.302 bokstav b) eller c)"*. (Foreslått av CAA Nederland)
- o I M.A.302 bokstav i), som nå er innarbeidet i artikkel 3 nr. 6 i europaparlaments- og rådsforordning nr. 2042/2003, er kravet om at det nasjonale vedlikeholdsprogrammet skal suppleres med framgangsmåter som sikrer samsvar med M.A.302 bokstav g) og h), fjernet. (Foreslått av CAA Nederland)

Byrået tar til etterretning at vedlegg I til AMC M.A.302 og AMC M.B.301 bokstav b) ikke fastsetter at vedlikeholdsprogrammet bør inneholde slike framgangsmåter.

- o M.A.502 d) er blitt omformulert for å gjøre den lettere å forstå. (Foreslått av AustroControl og CAA Storbritannia)

- I M.A.711 bokstav a) nr. 3 er ordet *“contracted”* blitt erstattet med *“subcontracted”*.* (Foreslått av CAA Storbritannia)
 - I M.A.711 bokstav b) nr. 1 er *“og senere forlenge det i henhold til vilkårene i M.A.901 bokstav c) nr. 2 eller M.A.901 bokstav e) nr. 2”* lagt til. (Foreslått av ENAC Italia)
 - I M.A.714 bokstav b) er ordene *“eller eventuelt forlenget”* lagt til. (Foreslått av ENAC Italia).
 - I del M har tillegg I nr. 5.1 fått et nytt punkt 8 for å innføre en forpliktelse for CAMO til innen 10 dager å sende en kopi av et ARC som er utstedt eller forlenget, til vedkommende myndighet i registreringsmedlemsstaten. (Foreslått av ENAC Italia).
 - I del M tillegg VI vilkår 6 er ordet *“contracts”* blitt erstattet med *“subcontracts”*.* (Foreslått av CAA Storbritannia)
- 28) Følgende forslag er ikke tatt til følge i denne uttalelsen ettersom Byrådet mener at teksten allerede er tilstrekkelig klar:
- AustroControl foreslo å inkludere seilfly og motordrevne seilfly i M.A.901 bokstav e).
Byrådet anfører at M.A.901 bokstav e) allerede nevner *“luftfartøyer med MTOM under 2730 kg”*. Begrepet *“luftfartøyer”* omfatter også seilfly og motordrevne seilfly.
 - CAA Storbritannia foreslo å fjerne vilkår 7 fra tillegg VI til del M med den begrunnelse at midlertidig opphevelse av AOC ikke nødvendigvis vil ha noe å si for virksomheten til organisasjonen i henhold til del M kapittel G.
Byrådet anfører at vilkår 7 allerede lyder:
“...med mindre annet er uttrykkelig fastsatt av vedkommende myndighet”.
Dette betyr at vedkommende myndighet allerede har mulighet til å opprettholde CAMO-godkjenningen.
 - CAA Storbritannia foreslo å endre tillegg VI til del M slik at det ville lyde:
“Under henvisning til kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003, med endringer, og på nedenstående vilkår, sertifiserer medlemsstaten herved”
Byrådet anfører at dagens tekst er korrekt ettersom den viser til *“...kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003, for tiden i kraft...”*. Dette betyr at forordningen er i kraft på det tidspunkt vedkommende myndighet utsteder godkjenningen.
- 29) Følgende forslag er ikke tatt med i denne uttalelsen, enten fordi de ligger utenfor oppdragets mandat, eller fordi de ville kunne føre til atskillige kommentarer og diskusjoner. Følgelig vil de kreve formelle drøftinger og høringer og et eget regelverksforberedende oppdrag. Byrådet vil ta disse forslagene med i sitt register over regelverksarbeid (*“Rulemaking Inventory”*).
- CAA Storbritannia foreslo en definisjon av *“vedlikeholdsprogram”* og *“vedlikeholdsplan”*.
 - CAA Storbritannia foreslo å kreve et formelt kvalitetssystem for store organisasjoner i henhold til M.A. kapittel F og begrunnet det med at store organisasjoner i henhold til

* Overs.anm.: Dette får ingen innvirkning på den norske oversettelsen.

M.A. kapittel G som styrer luftfartøyer som ikke deltar i kommersiell lufttransport, allerede krever det.

- o ENAC Italia foreslo at de som har ansvar for kvalitetssystemet eller organisasjonsgjennomgangene, alt etter som, i organisasjoner i henhold til M.A. kapittel F og M.A. kapittel G, burde godkjennes av vedkommende myndighet ved bruk av EASA-skjema 4.

Byrået anfører at dette for tiden ikke en gang kreves av organisasjoner i henhold til del 145.

- o CAA Storbritannia foreslo at hva som er relevant erfaring i henhold til M.A.707 bokstav a) og M.B.902 bokstav b), bør være avhengig av luftfartøyets MTOM og ikke av bruken. De foreslår derfor å sette skillet ved 2730 kg MTOM uavhengig av om luftfartøyet brukes i kommersiell lufttransport eller ikke. Begrunnelsen som ble gitt, var at når det gjelder luftfartøyer som ikke er definert som store, uavhengig av bruk, er det svært vanskelig å finne formaliserte opplæringskurs.

Selv om dette forslaget ikke er innarbeidet, foreslo ENAC Italia å endre AMC M.A.606 bokstav c), AMC M.A.706 nr. 4.7, AMC M.A.707 bokstav a) nr. 1) og AMC M.A.707 bokstav a) nr. 2) for ytterligere å klargjøre hvordan og hvor formalisert opplæring kan gjennomføres, og når denne opplæringen kan erstattes av vurderinger ved vedkommende myndighet for ballonger og luftfartøyer under 2730 kg MTOM som brukes i kommersiell lufttransport.

Dette forslaget fra ENAC vil bli analysert, og AMC-materiell vil om nødvendig bli endret, før vedtaket utstedes.

- o CAA Storbritannia og ENAC Italia foreslo å tillate å foregripe en forlengelse av ARC uten tap av kontinuitet i mønsteret for luftdyktighetsinspeksjoner. Hensikten var å sikre eieren fleksibilitet slik at ARC kan plasseres i luftfartøyet når luftfartøyet er på basen.

CAA Storbritannia foreslo imidlertid at dette ikke skulle kunne gjøres mer enn 30 dager før, mens ENAC foreslo 5 dager.

Reaksjoner på AMC-materiell:

Følgende forslag til endringer av eller tillegg til AMC-materiellet skal gjennomgås av Byrået og teksten endres etter behov før det endelige vedtaket utstedes (AMC/GM). Dette vedtaket vil bli utstedt når denne uttalelsen er blitt godkjent av Kommisjonen:

- 1) CAA Nederland foreslo å fjerne vektbegrensningen i AMC M.A.401 bokstav c) nr. 4.
Byrået har godkjent dette.
- 2) CAA Storbritannia, "Broadland Balloon Flights", "British Balloon and Airship Club", "GEFA-FLUG" samt en rekke privatpersoner mente at AMC M.A.605 bokstav a) synes å kreve tilgjengelighet til en hangar for inspeksjon av ballonger og luftskip.

Når det endelige vedtaket (AMC/GM) utstedes, vil teksten bli endret og lyde:

"For ballonger og luftskip er hangar ikke påkrevd i tilfeller der vedlikehold av hylster, kurv og brenner kan utføres på en mer hensiktsmessig måte utenfor, forutsatt at alt nødvendig vedlikehold kan utføres i samsvar med M.A.402. For kompliserte reparasjoner eller komponentvedlikehold som krever EASA-skjema 1, skal

hensiktsmessige godkjente verksteder stilles til rådighet. Fasilitetene og miljømessige forhold som kreves for inspeksjon og vedlikehold, skal være definert i vedlikeholdsorganisasjonens håndbok."

- 3) ENAC Italia foreslo å endre AMC M.A.606 bokstav c), AMC M.A.706 nr. 4.7, AMC M.A.707 bokstav a) nr. 1 og AMC M.A.707 bokstav a) nr. 2 for ytterligere å klargjøre hvordan og hvor formalisert opplæring kan gjennomføres, og når denne opplæringen kan erstattes av vurderinger ved vedkommende myndighet for ballonger og luftfartøyer under 2730 kg MTOM som brukes i kommersiell lufttransport.

Byrået har godkjent dette.

- 4) AustroControl foreslo å erstatte henvisningen til "kunnskapsnivå som svarer til del 66 nivå 1" med "kunnskapsnivå som svarer til del 66 tillegg III nivå 1". Dette gjelder punktene AMC M.A.706, AMC M.A.707 bokstav a) nr. 1, AMC M.A.707 bokstav a) nr. 2, AMC M.B.902 bokstav b) nr. 1 og AMC M.B.902 bokstav b) nr. 2.

Byrået har godkjent dette.

- 5) CAA Storbritannia og "British Balloon and Airship Club" foreslår å legge til AMC-materiell som avklarer hva som menes med "bistås av personell med slike kvalifikasjoner" i M.A.710 bokstav b), og hvorvidt den som har undertegnet ARC må være til stede under inspeksjonen av luftfartøyet.

Byrået anfører at luftdyktighetsinspeksjonen omfatter en dokumentgjennomgang og en fysisk inspeksjon. Ifølge M.A.710 bokstav c) nr. 5 må det under den fysiske inspeksjonen av luftfartøyet sikres at det ikke kan påvises noen uoverensstemmelser mellom luftfartøyet og de gjennomgåtte dokumentene.

Byråets holdning er at dette bare kan oppnås dersom personell knyttet til inspeksjon av luftdyktighet er til stede under den fysiske inspeksjonen. Under inspeksjonen kan personellet knyttet til inspeksjon av luftdyktighet bistås av del 66-personell for å åpne paneler, utføre tester osv.

AMC M.A.710 bokstav b) skal endres tilsvarende.

- 6) DGAC Frankrike foreslo å legge til AMC-materiell for å avklare følgende:
- o Hvor lenge kan en luftfartøystype omfattes av det godkjente arbeidsomfanget hvis CAMOen ikke har kontrakt med noen kunder for denne typen.
 - o Er det mulig å la en CAMO utføre inspeksjoner av luftdyktighet på en bestemt type luftfartøyer uten å ha eller prøve å få kontrakt med noen kunder for denne typen.
- 7) ENAC Italia foreslo, når det gjelder personer som har fullmakt til å forlenge et ARC basert på den nye særretten i henhold til M.A.711 bokstav a) nr. 4, å introdusere AMC-materiell for å klargjøre hvordan slike personer blir formelt godkjent av vedkommende myndighet, og hvordan godkjenningen utstedes av organisasjonen.
- 8) ENAC Italia foreslo å innta ytterligere opplysninger i AMC M.A.901 bokstav c) nr. 2, bokstav e) nr. 2 og bokstav f) om hvordan CAMOen kan godtgjøre at et ARC ikke forlenges når organisasjonen er kjent med eller har grunn til å tro at luftfartøyet ikke er luftdyktig. I tillegg foreslo ENAC Italia å introdusere et eksempel på en "samsvarsrapport".

- 9) ENAC Italia foreslo å endre AMC M.A.903 bokstav a) og AMC M.B.105 bokstav a) for å sikre, i forbindelse med overføring av en registrering av luftfartøy innenfor EU, at den gjensidige utvekslingen av opplysninger omfatter en melding om at ARC er utstedt i samsvar med nasjonale bestemmelser.
- 10) AustroControl foreslo å inkludere motordrevne seilfly i punkt 3 i AMC M.B.301 bokstav b).
- 11) EONAC Italia foreslo å ta med ytterligere opplysninger i AMC M.B.703 om hvordan EASA skjema 14 skal fylles ut.
- 12) AustroControl foreslo å ta hensyn til NPA2007-07, som er under revisjon, i forbindelse med definisjon av grupperettigheter i AMC M.B.703.
- 13) CAA Nederland foreslo å erstatte *"framgangsmåter for eskalering av tidsintervallet mellom kontrollene"* med *"nærmere opplysninger om eller en henvisning til eskaleringsprogrammer"* i punkt 1.1.7 i tillegg I til AMC M.A.302 og AMC M.B.301 bokstav b).
- 14) CAA Storbritannia foreslo å legge til AMC-materiell for å avklare hva som i tillegg VII *"Kompliserte vedlikeholdsoppgaver"* menes med følgende uttrykk:
 - o *"sveiser med relevant godkjenning eller tillatelse"* i nr. 3 bokstav c),
 - o *"spesialverktøy"* i nr. 5 bokstav a).
- 15) *"Deutscher Aero Club"* og to privatpersoner foreslo endringer i listen over oppgaver i AMC til tillegg VIII *"Begrenset vedlikehold ved pilot-eier"*.
- 16) CAA Storbritannia foreslo å innta i kvalitetssystemer i del 145 og del 21 et krav tilsvarende som det som er foreslått i bokstav e) i tillegg VIII til AMC M.A.616, der organisasjonen skal melde fra til vedkommende myndighet om avvik på nivå 1 som oppdages i forbindelse med organisasjonsgjennomgangen.
- 17) CAA Storbritannia foreslo å slette endringen i AMC 145.A.50 bokstav a) nr. 2.8 bokstav d), som tillater en forenklet framgangsmåte for utstedelse av skjema 1 for komponenter vedlikeholdt i USA og Canada av organisasjoner som ikke er godkjent i henhold til del 145. Begrunnelsen var at ordningen undergraver eksisterende bilaterale avtaler.

De støtter imidlertid den tilsvarende endringen som ble introdusert i AMC M.A.613 bokstav a) nr. 2.8.
- 18) I tillegg, som et resultat av kommentarene fra AustroControl og DGAC Frankrike om bestemmelsene planlagt i M.A.502 bokstav d) og M.A.801 bokstav c) for kompliserte vedlikeholdsoppgaver på ELA1-luftfartøyer, skal Byrået legge fram AMC-materiell for å klargjøre at avtalen mellom eier og vedkommende myndighet kan omfatte utførelse av en rekke kompliserte oppgaver over lengre tid, dersom avtalen beskriver hvilke data, verktøy, utstyr, materialer og fasiliteter som skal brukes, og vedkommende myndighet utfører stikkprøver for å verifisere samsvar.
- 19) På grunnlag av kommentarene fra DGAC Frankrike og Alitalia Servizi vedrørende utførelsen av komponentvedlikehold *"on wing"* (M.A.502 bokstav b) og c)), skal Byrået legge til AMC-materiell for å forklare omfanget av vedlikeholdet som kan godkjennes, og hvilke framgangsmåter for kontroll som bør være på plass.