

KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 1056/2008

af 27. oktober 2008

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

(EØS-relevant tekst)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF ⁽¹⁾, særlig artikel 5, stk. 5, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) I henhold til artikel 7, stk. 6, i Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 af 20. november 2003 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver ⁽²⁾ foretager Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (i det følgende benævnt »agenturet«) en vurdering af virkningen af bestemmelserne i bilag I (del-M) til samme forordning.

(2) Agenturet har konkluderet, at bestemmelserne i bilag I (del-M) til forordning (EF) nr. 2042/2003 er for restriktive for luftfartøjer, der ikke udfører erhvervmæssig lufttransport, og navnlig for luftfartøjer, der ikke er klassificeret som »komplekse motordrevne luftfartøjer«.

(3) Eftersom den periode, hvor medlemsstaterne havde mulighed for at anvende undtagelsesbestemmelser for luftfartøjer, der ikke udfører erhvervmæssig lufttransport, jf. artikel 7, stk. 3, litra a), i forordning (EF) nr. 2042/2003, som hovedparten af medlemsstaterne i realiteten benyttede sig af, er udløbet, anvendes bestemmelserne i bilag I (del-M) fuldt ud i alle medlemsstater fra den 28. september 2008, medmindre der i god tid forinden vedtages ændringer.

(4) Agenturet har fundet det nødvendigt at foretage betydelige ændringer i forordning (EF) nr. 2042/2003, særlig bilag I (del-M), for at tilpasse de eksisterende krav til de forskellige grader af kompleksitet for de forskellige kategorier af luftfartøjer og operationstyper, uden at dette berører sikkerhedsniveauet.

(5) For at give medlemsstaternes myndigheder og interesse-rede parter mulighed for at sættes sig ind i de nye krav i del-M og foretage de nødvendige tilpasninger, bør medlemsstaterne have mulighed for at udskyde anvendelsen af del-M for luftfartøjer, der ikke udfører erhvervmæssig lufttransport, i en yderligere periode på et til to år afhængig af de pågældende bestemmelser.

(6) Forordning (EF) nr. 2042/2003 bør derfor ændres i overensstemmelse hermed.

(7) Bestemmelserne i denne forordning tager hensyn til meddelelse fra Kommissionen af 11. januar 2008 »En dagsorden for en bæredygtig fremtid for almen- og forretningsflyvning« ⁽³⁾.

(8) Foranstaltningerne i denne forordning bygger på den udtalelse, som agenturet har afgivet i overensstemmelse med artikel 17, stk. 2, litra b), og artikel 19, stk. 1, i forordning (EF) nr. 216/2008.

(9) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra det i henhold til artikel 65 i forordning (EF) nr. 216/2008 nedsatte udvalg —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

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

1) I artikel 2 tilføjes som litra k) og l):

»k) »ELA1-luftfartøj«: et af følgende luftfartøjer (ELA står for »European Light Aircraft«):

i) en flyvemaskine eller et svævefly eller motorsvævefly med en maksimal startmasse (MTOM) på under 1 000 kg, der ikke er klassificeret som et komplekst motordrevet luftfartøj

⁽¹⁾ EUT L 79 af 19.3.2008, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 315 af 28.11.2003, s. 1.

⁽³⁾ KOM(2007) 869 endelig.

ii) en ballon konstrueret til et maksimalt løftegasvolumen eller varmluftsvolumen på ikke mere end 3 400 m³ for varmluftsballer, 1 050 m³ for gasballoner og 300 m³ for forankrede gasballoner

iii) et luftskib konstrueret til højst to personer og et maksimalt løftegasvolumen eller varmluftsvolumen på ikke mere end 2 500 m³ for varmluftsluftskibe og 1 000 m³ for gasluftskibe

l) »LSA-luftfartøj«: et luftfartøj (LSA står for »Light Sport Aeroplane«) med alle nedennævnte kendetegn:

i) en maksimal startmasse (MTOM) på ikke mere end 600 kg, og

ii) en maksimal stillingshastighed i landingskonfigurationen (VSO) på ikke mere end 45 knob kalibreret lufthastighed (CAS) med luftfartøjets maksimale certificerede startmasse og mest kritiske tyngdepunkt, og

iii) en maksimal siddekapacitet på højst to personer inklusive piloten, og

iv) en enkelt ikke-turbinemotor udstyret med propel, og

v) en kabine uden trykudligning.«

2) I artikel 3 tilføjes som stk. 4:

»4. For luftfartøjer, der ikke benyttes i erhvervsmæssig lufttransport, vil et luftdygtighedseftersynsbevis eller tilsvarende dokument, udstedt i overensstemmelse med medlemsstatens krav og gyldigt den 28. september 2008, være gyldigt indtil dets udløbsdato eller indtil den 28. september 2009, alt efter hvilket tidspunkt der falder først. Når bevisets gyldighed er udløbet, kan den kompetente myndighed én gang genudstede eller forlænge luftdygtighedseftersynsbeviset eller et tilsvarende dokument for et år, hvis dette er tilladt ifølge medlemsstatens krav. Når gyldigheden igen er udløbet, kan den kompetente myndighed endnu én gang genudstede eller forlænge luftdygtighedseftersynsbeviset eller et tilsvarende dokument for et år, hvis dette er tilladt ifølge medlemsstatens krav. Ingen yderligere genudstedelse eller forlængelse er tilladt. Hvis bestemmelserne i dette punkt er taget i anvendelse, udstedes der i forbindelse med en overførsel af en luftfartøjsregistrering inden for EU et nyt luftdygtighedseftersynsbevis i overensstemmelse med M.A.904.«

3) I artikel 4 tilføjes som stk. 4:

»4. Certifikater om frigivelse til tjeneste og autoriserede frigivelsesbeviser, der er udstedt forud for denne forordnings ikrafttræden af en vedligeholdelsesorganisation, som er godkendt i henhold til medlemsstatens gældende krav, skal anses for at have samme gyldighed som dem, der kræves i henhold til henholdsvis M.A.801 og M.A.802 i bilag I (del-M).«

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

»1. Certificeringspersonale skal være kvalificeret i overensstemmelse med bestemmelserne i bilag III, jf. dog bestemmelserne i M.A.606(h), M.A.607(b), M.A.801(d) og M.A.803 i bilag I, bestemmelserne i 145.A.30(j) i bilag II (del-145) samt tillæg IV til bilag II (del-145).«

5) Artikel 7 ændres som følger:

a) Stk. 2 affattes således:

»2. Uanset stk. 1:

a) træder bestemmelserne i bilag I, dog bortset fra M.A.201(h)(2) og M.A.708(c), i kraft den 28. september 2005

b) finder M.A.201(f) i bilag I anvendelse på luftfartøjer, som ikke udfører erhvervsmæssig lufttransport, og som opereres af luftfartsselskaber fra tredjelande, fra den 28. september 2009.«

b) I stk. 3 foretages følgende ændringer:

i) Litra a) affattes således:

»a) bestemmelserne i bilag I om luftfartøjer, der ikke udfører erhvervsmæssig lufttransport, indtil den 28. september 2009«

ii) Følgende litra g) tilføjes:

»g) for luftfartøjer, der ikke udfører erhvervsmæssig lufttransport, bortset fra store luftfartøjer, kravet om at opfylde bilag III (del-66) i følgende bestemmelser, indtil den 28. september 2010:

— M.A.606(g) og M.A.801(b)2 i bilag I (del-M)

— 145.A.30(g) og (h) i bilag II (del-145).«

6) Bilag I og II ændres som angivet i bilaget til denne forordning.

Artikel 2

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

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 27. oktober 2008.

På Kommissionens vegne

Antonio TAJANI

Næstformand

BILAG

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

1) I M.1, punkt 4, tilføjes følgende nr. iii):

»iii) uanset punkt 4, nr. i), når den vedvarende luftdygtighed for et luftfartøj, der ikke anvendes til erhvervmæssig lufttransport, administreres af en organisation til sikring af vedvarende luftdygtighed, som er godkendt i overensstemmelse med sektion A, subpart G, i dette bilag (del-M), der ikke er underkastet registreringsmedlemsstatens tilsyn, og kun hvis der er opnået enighed herom med registreringsmedlemsstaten forud for godkendelsen af vedligeholdelsesprogrammet:

a) den myndighed, der er udpeget af den medlemsstat, der har ansvaret for tilsynet med organisationen til sikring af vedvarende luftdygtighed, eller

b) agenturet, hvis organisationen til sikring af vedvarende luftdygtighed er beliggende i et tredjeland.«

2) M.A.201, litra e), affattes således:

»e) For at opfylde sit ansvar i henhold til litra a):

i) kan ejeren af et luftfartøj udlicitere de opgaver, der er forbundet med vedvarende luftdygtighed, til en godkendt organisation til sikring af vedvarende luftdygtighed, som er godkendt i overensstemmelse med sektion A, subpart G, i dette bilag (del-M). I så fald påtager organisationen til sikring af vedvarende luftdygtighed sig ansvaret for, at opgaverne udføres korrekt.

ii) En ejer, som beslutter at administrere luftfartøjets vedvarende luftdygtighed på eget ansvar, uden at indgå en aftale i overensstemmelse med tillæg I, kan imidlertid indgå en begrænset aftale med en organisation til sikring af vedvarende luftdygtighed, som er godkendt i overensstemmelse med sektion A, subpart G, i dette bilag (del-M) om udarbejdelse af vedligeholdelsesprogrammet og godkendelse heraf i overensstemmelse med M.A.302. Ved en sådan begrænset aftale overføres ansvaret for udarbejdelse og godkendelse af vedligeholdelsesprogrammet til den godkendte organisation til sikring af vedvarende luftdygtighed, hvormed aftalen er indgået.«

3) I M.A.201, litra i), affattes indledningen således: »Hvis en medlemsstat kræver, at et luftfartsforetagende skal være i besiddelse af et certifikat for de erhvervmæssige operationer, det udøver ud over erhvervmæssig lufttransport, skal luftfartsforetagendet:«

4) M.A.202, litra a), affattes således:

»a) Enhver person eller organisation, der er ansvarlig i henhold til M.A.201, skal indberette enhver konstateret omstændighed ved et luftfartøj eller en komponent, der bringer flyvesikkerheden i fare, til den kompetente myndighed i registreringsstaten, den organisation, der er ansvarlig for typemodellen eller den supplerende typemodel og, hvis dette er relevant, luftfartsforetagendets medlemsstat.«

5) M.A.302 affattes således:

»M.A.302 Vedligeholdelsesprogram for luftfartøjet

a) Vedligeholdelsen af luftfartøjet skal tilrettelægges i overensstemmelse med et vedligeholdelsesprogram.

b) Vedligeholdelsesprogrammet for luftfartøjet og eventuelle efterfølgende ændringer skal godkendes af den kompetente myndighed.

c) Hvis luftfartøjets vedvarende luftdygtighed administreres af en organisation til sikring af vedvarende luftdygtighed, som er godkendt i overensstemmelse med sektion A, subpart G, i dette bilag (del-M), kan vedligeholdelsesprogrammet og ændringerne hertil godkendes gennem en indirekte godkendelsesprocedure.

i) Den indirekte godkendelsesprocedure fastlægges i dette tilfælde af organisationen til sikring af vedvarende luftdygtighed som en del af redegørelsen om sikring af den vedvarende luftdygtighed og godkendes af den kompetente myndighed, der har ansvaret for den pågældende organisation til sikring af vedvarende luftdygtighed.

- ii) Organisationen til sikring af vedvarende luftdygtighed må ikke anvende den indirekte godkendelsesprocedure, hvis den pågældende organisation ikke er underkastet registreringsmedlemsstatens tilsyn, medmindre der findes en aftale i henhold til M.1, punkt 4(ii) eller 4(iii), hvad der nu er relevant, hvorved ansvaret for godkendelse af vedligeholdelsesprogrammet for luftfartøjet overføres til den kompetente myndighed, der har ansvaret for den pågældende organisation til sikring af vedvarende luftdygtighed.
 - d) Vedligeholdelsesprogrammet for luftfartøjet skal være i overensstemmelse med:
 - i) den kompetente myndigheds instruktioner
 - ii) de instruktioner om vedvarende luftdygtighed, der er givet af indehavere af typecertifikatet, det begrænsede typecertifikat, det supplerende typecertifikat, godkendelsen af større reparationskonstruktioner, ETSO-godkendelsen eller enhver anden relevant godkendelse, som er udstedt i henhold til forordning (EF) nr. 1702/2003 og bilaget hertil (del-21)
 - iii) de yderligere eller alternative instruktioner, der foreslås af ejeren eller organisationen til sikring af vedvarende luftdygtighed efter godkendelse i overensstemmelse med M.A.302, bortset fra de i litra e) omhandlede intervaller mellem sikkerhedsrelaterede opgaver, der kan intensiveres, med forbehold af at der udføres et tilstrækkeligt antal eftersyn efter litra g), og udelukkende når de er blevet godkendt direkte i overensstemmelse med M.A.302(b).
 - e) Vedligeholdelsesprogrammet for luftfartøjet skal indeholde nærmere oplysninger om al den vedligeholdelse, inklusive hyppighed, der kræves udført, herunder specifikke opgaver, der er forbundet med operationernes type og specificitet.
 - f) For store luftfartøjer, når vedligeholdelsesprogrammet er baseret på vedligeholdelsesstyregruppens logik eller tilstandsovervågning, skal programmet omfatte en dokumentationsplan (reliability programme).
 - g) Vedligeholdelsesprogrammet for luftfartøjet underkastes periodisk revision og ændres om nødvendigt i overensstemmelse hermed. Disse revisioner skal sikre, at programmet til stadighed er gyldigt i lyset af de operationelle erfaringer og den kompetente myndigheds instruktioner, idet der tages hensyn til nye og/eller ændrede vedligeholdelsesinstruktioner udstedt af indehavere af typecertifikater og supplerende typecertifikater og enhver anden organisation, som i overensstemmelse med bilaget (del-21) til forordning (EF) nr. 1702/2003 offentliggør sådanne oplysninger.»
- 6) M.A.305, litra b), affattes således:
- »b) Rapporterne om luftfartøjers vedvarende luftdygtighed skal omfatte:
- 1. en logbog for luftfartøjet, en eller flere logbøger for motoren eller logkort for motormoduler, en eller flere propellogbøger samt logkort for enhver komponent med begrænset levetid, og
 - 2. når det kræves i henhold til M.A.306 for erhvervsmæssig lufttransport, eller kræves af medlemsstaten for erhvervsmæssige operationer bortset fra erhvervsmæssig lufttransport, luftfartsforetagendes tekniske log.«
- 7) I M.A.403, litra b), erstattes udtrykket »i henhold til M.A.801(b)1, M.A.801(b)2 eller del-145« af udtrykket »i henhold til M.A.801(b)1, M.A.801(b)2, M.A.801(c), M.A.801(d) eller bilag II (del-145)«.
- 8) I M.A.501, litra a), erstattes udtrykket »angivet i del-145 og subpart F« af udtrykket »angivet i bilaget (del-21) til forordning (EF) nr. 1702/2003, bilag II (del-145) eller subpart F, sektion A, i bilag I til denne forordning«.
- 9) M.A.502 affattes således:
- »M.A.502 Vedligeholdelse af komponenter**
- a) Vedligeholdelsen af komponenter skal foretages af vedligeholdelsesorganisationer, som er behørigt godkendt efter sektion A, subpart F, i dette bilag eller bilag II (del-145).

- b) Uanset litra a) vil vedligeholdelse af en komponent, i overensstemmelse med vedligeholdelsesdata for luftfartøjet, eller, hvis den kompetente myndighed har givet specifik tilladelse hertil, i overensstemmelse med vedligeholdelsesdata for komponenten, kunne udføres af en organisation med en kategori-A-klasserettighed, der er godkendt i overensstemmelse med sektion A, subpart F, i dette bilag (del-M) eller bilag II (del-145) såvel som det i M.A.801(b)2 omhandlede certificeringspersonale, men kun hvis de pågældende komponenter er monteret på luftfartøjet. En sådan organisation eller et sådant certificeringspersonale kan dog midlertidigt afmontere komponenten med henblik på vedligeholdelse for at forbedre adgangen til den pågældende komponent, undtagen hvis en sådan afmontering skaber behov for yderligere vedligeholdelse, der ikke er omfattet af bestemmelserne i dette punkt. Vedligeholdelse af komponenter udført i overensstemmelse med dette punkt giver ikke ret til udstedelse af en EASA-formular 1 og er omfattet af de krav i forbindelse med frigivelse af luftfartøjer, der er fastsat i M.A.801.
- c) Uanset litra a) vil vedligeholdelse af en motor-/APU-komponent i overensstemmelse med vedligeholdelsesdata for motor-/APU-komponenten, eller, hvis den kompetente myndighed har givet tilladelse hertil, i overensstemmelse med vedligeholdelsesdata for komponenten, kunne udføres af en organisation med en kategori-B-klasserettighed, der er godkendt i overensstemmelse med sektion A, subpart F, i dette bilag (del-M) eller bilag II (del-145), men kun hvis de pågældende komponenter er monteret på motoren/APU'en. En sådan organisation med en kategori-B-klasserettighed kan dog midlertidigt afmontere komponenten med henblik på vedligeholdelse for at forbedre adgangen til den pågældende komponent, undtagen hvis en sådan afmontering skaber behov for yderligere vedligeholdelse, der ikke er omfattet af bestemmelserne i dette punkt.
- d) Uanset litra a) og M.A.801(b)2 kan vedligeholdelse af en komponent, mens denne er installeret eller midlertidigt fjernet fra et ELA1-luftfartøj, som ikke anvendes til erhvervmæssig lufttransport, og som udføres i overensstemmelse med vedligeholdelsesdata for den pågældende komponent, udføres af det certificeringspersonale, der er omhandlet i M.A.801(b)2, undtagen for så vidt angår:

1. eftersyn af komponenter, bortset fra motorer og propeller, og
2. eftersyn af motorer og propeller til luftfartøjer, bortset fra CS-VLA, CS-22 og LSA.

Vedligeholdelse af komponenter udført i overensstemmelse med litra d) giver ikke ret til udstedelse af en EASA-formular 1 og er omfattet af de krav i forbindelse med frigivelse af luftfartøjer, der er fastsat i M.A.801.»

10) M.A.503 affattes således:

»M.A.503 Komponenter med begrænset levetid

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

11) M.A.504, litra b), affattes således:

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

12) M.A.601 affattes således:

»M.A.601 Anvendelsesområde

I denne subpart fastlægges de krav, som en organisation skal opfylde for at blive kvalificeret til at udstede eller forlænge en godkendelse til vedligeholdelse af luftfartøjer og/eller komponenter, der ikke fremgår af M.A.201(g).«

13) M.A.604(a), punkt 5 og 6, affattes således:

- »5. en fortegnelse over certificeringspersonalet og omfanget af godkendelsen for hver enkelt, og
6. en fortegnelse over beliggenheden af de lokaliteter, hvor vedligeholdelse finder sted, og en generel beskrivelse af faciliteterne.«

14) I M.A.606 tilføjes følgende litra h):

»h) Uanset litra g) kan organisationen anvende certificeringspersonale med kvalifikationer i overensstemmelse med følgende bestemmelser, når den yder vedligeholdelsesstøtte til luftfartsforetagender, der udfører erhvervsmæssige operationer, med forbehold af, at passende procedurer godkendes som en del af organisationens håndbog:

1. For et repetitivt luftdygtighedsdirektiv før flyvningen, hvori det specifikt er anført, at flyvebesætningen kan gennemføre et sådant luftdygtighedsdirektiv, kan organisationen udstede en begrænset certificeringsautorisation til luftfartøjschefen på baggrund af det foreliggende flyvebesætningscertifikat, hvis organisationen sikrer, at der er blevet gennemført tilstrækkelig praktisk uddannelse til at sikre, at den pågældende person kan gennemføre luftdygtighedsdirektivet til den krævede standard.
2. I tilfælde af, at luftfartøjet opererer fjernt fra en understøttet lokalitet, kan organisationen udstede en begrænset certificeringsautorisation til luftfartøjschefen på baggrund af flyvebesætningscertifikatet, hvis organisationen sikrer, at der er blevet gennemført tilstrækkelig praktisk uddannelse til at sikre, at den pågældende person kan udføre opgaven til den krævede standard.«

15) M.A.607 affattes således:

»M.A.607 Certificeringspersonale

a) Ud over M.A.606(g) kan certificeringspersonalet kun udøve rettigheder, såfremt organisationen har sikret:

1. at certificeringspersonalet kan påvise, at de opfylder kravene i 66.A.20(b) i bilag III (del-66), undtagen når bilag III (del-66) henviser til reguleringen i en medlemsstat, idet de i så fald skal opfylde kravene i henhold til denne regulering, og
2. at certificeringspersonalet har et tilstrækkeligt kendskab til det relevante luftfartøj og/eller den eller de relevante luftfartøjskomponenter, der skal vedligeholdes, og til de tilknyttede organisationsprocedurer.

b) I følgende uforudsete tilfælde, hvor et luftfartøj har fået pålagt startforbud på et andet sted end hovedbasen, og hvor der ikke findes egnet certificeringspersonale, kan den organisation, med hvilken der er indgået kontrakt om ydelse af vedligeholdelsesstøtte, udstede en engangscertificeringsautorisation:

1. til en af sine ansatte, som er indehaver af typekvalifikationer til luftfartøjer med tilsvarende teknologi, konstruktion og systemer, eller
2. til enhver person med mindst tre års vedligeholdelseserfaring, som er indehaver af et gyldigt ICAO-luftfartøjsvedligeholdelsescertifikat med en rettighed til den luftfartøjstype, der kræver certificering, forudsat at der ikke findes en organisation, der er behørigt godkendt i henhold til denne del på dette sted, og at organisationen, med hvilken der er indgået kontrakt, fremskaffer og opbevarer dokumentationen for denne persons erfaring og certifikat.

Alle disse tilfælde skal indberettes til den kompetente myndighed inden for syv dage efter udstedelse af en sådan certificeringsautorisation. Den godkendte vedligeholdelsesorganisation, der udsteder engangscertificeringsautorisationen, skal sikre, at enhver sådan vedligeholdelse, der kan påvirke flyvesikkerheden, på ny kontrolleres.

c) Den godkendte vedligeholdelsesorganisation skal registrere alle de nærmere oplysninger om certificeringspersonalet og føre en ajourført fortegnelse over hele certificeringspersonalet, indeholdende oplysninger om omfanget af den enkeltes godkendelse i henhold til M.A.604(a)5.«

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

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

17) M.A.610 affattes således:

»M.A.610 Arbejdsordrer i forbindelse med vedligeholdelse

Inden vedligeholdelsesarbejdet påbegyndes, skal organisationen og den organisation, der anmoder om vedligeholdelsen, blive enige om en skriftlig arbejdsordre, hvori det fastslås, hvilken vedligeholdelse der skal udføres.«

18) M.A.613, litra a), affattes således:

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

19) M.A.615 affattes således:

»M.A.615 Organisationens rettigheder

En vedligeholdelsesorganisation, der er godkendt i medfør af sektion A, subpart F, i dette bilag (del-M), må:

- a) vedligeholde ethvert luftfartøj og/eller komponent, som organisationens godkendelse omfatter, på de steder, der er beskrevet i godkendelsesbeviset og i vedligeholdelsesorganisations håndbog
- b) foranledige, at specialiserede tjenesteydelser udføres af en anden organisation, der er behørigt kvalificeret og arbejder under vedligeholdelsesorganisationens kontrol, i overensstemmelse med procedurer, der er beskrevet i vedligeholdelsesorganisationens håndbog, og som er direkte godkendt af den kompetente myndighed
- c) vedligeholde ethvert luftfartøj og/eller komponent, som organisationens godkendelse omfatter, på ethvert sted, forudsat at nødvendigheden af en sådan vedligeholdelse skyldes, enten at luftfartøjet ikke er brugbart, eller at der er behov for supplerende, lejlighedsvis vedligeholdelse, under forudsætning af, at betingelserne i vedligeholdelsesorganisationens håndbog overholdes
- d) udstede certifikater om frigivelse til tjeneste efter at have afsluttet vedligeholdelsen i henhold til M.A.612 eller M.A.613.«

20) M.A.703 ændres således:

i) Litra a) affattes således:

- »a) Godkendelsen angives på et bevis, som er vedlagt tillæg VI, og som udstedes af den kompetente myndighed.«

ii) Som litra c) indsættes:

- »c) Omfanget af det arbejde, der anses for tilstrækkeligt til at berettige til godkendelse, skal specificeres i redegørelsen om sikring af vedvarende luftdygtighed i henhold til M.A.704.«

21) M.A.704 ændres således:

i) I litra a) affattes punkt 3 således:

- »3. titel og navn på den eller de personer, hvortil der henvises i M.A.706(a), M.A.706(c), M.A.706(d) og M.A.706(i).«

ii) Følgende punkt 9 føjes til litra a):

- »9. en fortegnelse over godkendte vedligeholdelsesprogrammer for luftfartøjet eller, for luftfartøjer der ikke udfører erhvervsmæssig lufttransport, en fortegnelse over »grundlæggende« og/eller »generelle« vedligeholdelsesprogrammer.«

iii) Litra c) affattes således:

- »c) Uanset ovenstående litra b) kan mindre ændringer til redegørelsen godkendes indirekte gennem en indirekte godkendelsesprocedure. I den indirekte godkendelsesprocedure defineres den mindre ændring, der kan komme i betragtning, den fastlægges af organisationen til sikring af vedvarende luftdygtighed som en del af redegørelsen, og den godkendes af den kompetente myndighed, der har ansvaret for den pågældende organisation til sikring af vedvarende luftdygtighed.«

22) I M.A.706 indsættes som litra i) og j):

- »i) Organisationer, der forlænger gyldigheden af luftdygtighedseftersynsbeviser i henhold til M.A.711(a)4 og M.A.901(f), skal udnævne de dertil bemyndigede personer med forbehold af den kompetente myndigheds godkendelse.
- j) Organisationen specificerer titel og navn på den eller de personer, hvortil der henvises i M.A.706(a), M.A.706(c), M.A.706(d) og M.A.706(i), og ajourfører oplysningerne i redegørelsen om sikring af vedvarende luftdygtighed.«

23) M.A.707, litra a), affattes således:

- »a) For at blive godkendt til at udføre luftdygtighedseftersyn skal en godkendt organisation til sikring af vedvarende luftdygtighed råde over passende luftdygtighedseftersynspersonale, der kan udstede luftdygtighedseftersynsbeviser eller henstillinger med hensyn til luftdygtighed i henhold til subpart I, sektion A.

1. For alle luftfartøjer, der anvendes til erhvervsmæssig lufttransport, og luftfartøjer over 2 730 kg MTOM, undtagen balloner, skal dette personale have:

- a) mindst fem års erfaring inden for vedvarende luftdygtighed, og
- b) et behørigt certifikat i overensstemmelse med bilag III (del-66) eller en af en medlemsstat godkendt kvalifikation som vedligeholdelsespersonale af relevans for den pågældende luftfartøjskategori (når bilag III (del-66) henviser til bestemmelser i en medlemsstat) eller en flyveuddannelse eller lignende, og
- c) en formel uddannelse i vedligeholdelse af luftfartøjer, og
- d) en stilling med relevante ansvarsområder inden for den godkendte organisation.
- e) Uanset ovenstående underpunkt a-d kan de krav, der er fastlagt i punkt M.A.707(a)1b, erstattes af fem års erfaring inden for vedvarende luftdygtighed ud over dem, der allerede kræves i henhold til M.A.707(a)1a.

2. For luftfartøjer, der ikke anvendes til erhvervsmæssig lufttransport, på 2 730 kg MTOM og derunder, og balloner, skal dette personale have:

- a) mindst tre års erfaring inden for vedvarende luftdygtighed, og
- b) et behørigt certifikat i overensstemmelse med bilag III (del-66) eller en af en medlemsstat godkendt kvalifikation som vedligeholdelsespersonale af relevans for den pågældende luftfartøjskategori (når bilag III (del-66) henviser til bestemmelser i en medlemsstat) eller en flyveuddannelse eller lignende, og
- c) en relevant uddannelse i vedligeholdelse af luftfartøjer, og
- d) en stilling med relevante ansvarsområder inden for den godkendte organisation.
- e) Uanset ovenstående underpunkt a-d kan de krav, der er fastlagt i M.A.707(a)2b, erstattes af fire års erfaring inden for vedvarende luftdygtighed ud over dem, der allerede kræves i henhold til M.A.707(a)2a.«

24) M.A.708, litra b), punkt 2, affattes således:

- »2. forelægge den kompetente myndighed vedligeholdelsesprogrammet for luftfartøjet og ændringer hertil med henblik på godkendelse (medmindre det er omfattet af en indirekte godkendelsesprocedure i overensstemmelse med M.A.302(c)) og sende kopi af programmet til ejeren af luftfartøjet, der ikke udfører erhvervsmæssig lufttransport.«

25) M.A.709 affattes således:

»M.A.709 Dokumentation

- a) Den godkendte organisation til sikring af vedvarende luftdygtighed skal være i besiddelse af og anvende de relevante og gældende vedligeholdelsesoplysninger i overensstemmelse med M.A.401 under udførelsen af de opgaver til sikring af vedvarende luftdygtighed, der er omhandlet i M.A.708. Disse oplysninger kan forelægges af ejeren eller operatøren under forudsætning af, at der indgås en passende kontrakt med en sådan ejer eller operatør. Organisationen til sikring af vedvarende luftdygtighed behøver i sådanne tilfælde alene at opbevare disse oplysninger i kontraktens løbetid, medmindre andet kræves i M.A.714.
- b) For luftfartøjer, der ikke udfører erhvervsmæssig lufttransport, kan organisationen til sikring af vedvarende luftdygtighed opstille »grundlæggende« og/eller »generelle« vedligeholdelsesprogrammer for at muliggøre den første godkendelse og/eller en udvidelse af omfanget af en godkendelse, uden at denne har de kontrakter, der er nævnt i tillæg I til dette bilag (del-M). Disse »grundlæggende« og/eller »generelle« vedligeholdelsesprogrammer udelukker dog ikke, at der skal udarbejdes et hensigtsmæssigt vedligeholdelsesprogram for luftfartøjet i overensstemmelse med M.A.302 i god tid forud for udøvelsen af de rettigheder, der er omhandlet i M.A.711.«

26) M.A.711 affattes således:

»M.A.711 Organisationens rettigheder

- a) En organisation til sikring af vedvarende luftdygtighed, der er godkendt i medfør af sektion A, subpart G, i dette bilag (del-M), har bemyndigelse til:
 - 1. at sikre vedvarende luftdygtighed for de ikke-erhvervsmæssige lufttransportfartøjer, der er beskrevet i godkendelsesbeviset
 - 2. at sikre vedvarende luftdygtighed for erhvervsmæssige lufttransportfartøjer, der er anført både i dens godkendelsesbevis og i dens driftstilladelse (AOC)
 - 3. at overlade afgrænsede opgaver vedrørende vedvarende luftdygtighed til en anden organisation, med hvilken der er indgået kontrakt, når denne arbejder i henhold til den godkendte organisations kvalitets-system som anført på godkendelsesbeviset
 - 4. i overensstemmelse med betingelserne i M.A.901(f), at forlænge et luftdygtighedseftersynsbevis, der er udstedt af den kompetente myndighed eller af en anden godkendt organisation til sikring af vedvarende luftdygtighed, som er godkendt i overensstemmelse med sektion A, subpart G, i dette bilag (del-M).
- b) En godkendt organisation til sikring af vedvarende luftdygtighed, som er registreret i en af medlemsstaterne, kan desuden godkendes til at udføre luftdygtighedseftersyn i henhold til M.A.710 og til:
 - 1. at udstede det tilsvarende luftdygtighedseftersynsbevis og på et passende tidspunkt forlænge det på de betingelser, der er anført i M.A.901(c)2 eller M.A.901(e)2, og
 - 2. at udstede en henstilling om luftdygtighedseftersynet til den kompetente myndighed i registreringsmedlemsstaten.«

27) M.A.712, litra f), affattes således:

- »f) Hvis det drejer sig om en lille organisation, der ikke beskæftiger sig med sikring af vedvarende luftdygtighed for luftfartøjer, som anvendes til erhvervsmæssig lufttransport, kan kvalitetssystemet erstattes af regelmæssige organisationseftersyn med forbehold af den kompetente myndigheds godkendelse, undtagen hvis organisationen udsteder luftdygtighedseftersynsbeviser for luftfartøjer på over 2 730 kg MTOM, bortset fra balloner. En organisation uden et kvalitetssystem må ikke udlicitere opgaver vedrørende sikring af vedvarende luftdygtighed til andre parter.«

28) M.A.714, litra b), affattes således:

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

29) M.A.801 affattes således:

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

- a) Medmindre et luftfartøj frigives til tjeneste af en vedligeholdelsesorganisation, som er godkendt efter bilag II (del-145), skal certifikatet om frigivelse til tjeneste udstedes i henhold til denne subpart.
- b) Et luftfartøj kan ikke frigives til tjeneste, medmindre der udstedes et certifikat om frigivelse til tjeneste efter afslutningen af enhver form for vedligeholdelse, når det er godtgjort, at al påkrævet vedligeholdelse er blevet korrekt udført:
 1. af behørigt kvalificeret certificeringspersonale på vegne af den vedligeholdelsesorganisation, der er godkendt i medfør af sektion A, subpart F, i dette bilag (del-M), eller
 2. af certificeringspersonale i overensstemmelse med kravene i bilag III (del-66), undtagen hvis det drejer sig om komplicerede vedligeholdelsesopgaver som angivet i tillæg VII til dette bilag, for hvilke punkt 1 finder anvendelse, eller
 3. af piloten/ejeren i henhold til M.A.803.
- c) Uanset M.A.801(b)2 gælder det for ELA1-luftfartøjer, der ikke anvendes til erhvervmæssig lufttransport, at de komplicerede vedligeholdelsesopgaver på luftfartøjer, som er anført i tillæg VII, kan frigives af det certificeringspersonale, der er omtalt i M.A.801(b)2.
- d) Uanset M.A.801(b) kan ejeren, i uforudsete tilfælde, når et luftfartøj har fået pålagt startforbud på et sted, hvor der ikke findes en godkendt vedligeholdelsesorganisation, som er behørigt godkendt i medfør af dette bilag eller bilag II (del-145), og ej heller egnet certificeringspersonale, give enhver person, som har mindst tre års relevant vedligeholdelseserfaring, og som har de nødvendige kvalifikationer, bemyndigelse til at udføre vedligeholdelse i overensstemmelse med de standarder, der er anført i subpart D i dette bilag, og til at frigive luftfartøjet. I dette tilfælde skal ejeren:
 1. skaffe sig og i luftfartøjet opbevare detaljerede rapporter om alt udført arbejde og om den certifikatudstedende persons kvalifikationer, og
 2. sikre, at al sådan vedligeholdelse ved først givne lejlighed, og inden udløbet af en periode på højst syv dage, endnu engang kontrolleres og frigives af en person, der er behørigt bemyndiget hertil i henhold til M.A.801(b), eller af en organisation, der er godkendt i overensstemmelse med sektion A, subpart F, i dette bilag (del-M) eller bilag II (del-145), og
 3. inden syv dage efter udstedelsen af en sådan certificeringsbemyndigelse give meddelelse herom til den organisation, der er ansvarlig for sikring af luftfartøjets vedvarende luftdygtighed, når der med denne er indgået aftale i overensstemmelse med M.A.201(e), eller til den kompetente myndighed, hvis der ikke foreligger en sådan aftale.
- e) Hvis det drejer sig om frigivelse til tjeneste i henhold til M.A.801(b)2 eller M.A.801(c), kan certificeringspersonalet ved udførelsen af vedligeholdelsesopgaverne lade sig bistå af en eller flere personer, der arbejder under certificeringspersonalets direkte og løbende kontrol.
- f) Et certifikat om frigivelse til tjeneste skal som minimum indeholde:
 1. grundlæggende oplysninger om det vedligeholdelsesarbejde, der er udført, og
 2. datoen for afslutningen af vedligeholdelsen, og
 3. identiteten af den organisation og/eller person, der udsteder certifikatet om frigivelse til tjeneste, herunder:
 - i) godkendelsens referencenummer for den vedligeholdelsesorganisation, der er godkendt i medfør af sektion A, subpart F, i dette bilag (del-M), og identiteten af det certificeringspersonale, der har udstedt certifikatet, eller
 - ii) hvis der er tale om et certifikat om frigivelse til tjeneste, som er udstedt i henhold til M.A.801(b)2 eller M.A.801(c), identiteten af og, hvis dette er relevant, certifikatnummer for det certificeringspersonale, der har udstedt certifikatet
 4. eventuelle begrænsninger for luftdygtighed eller operationer.

- g) Uanset bestemmelserne i litra b), og medmindre andet fremgår af bestemmelserne i litra h), kan der, når det ikke er muligt at færdiggøre al beordret vedligeholdelse, udstedes et certifikat inden for det godkendte luftfartøjs begrænsninger. Dette skal i lighed med eventuelle begrænsninger for luftdygtighed eller operationer fremgå af luftfartøjets certifikat om frigivelse til tjeneste, inden dette udstedes, som en del af de oplysninger, der kræves i litra f)4.
- h) Der må ikke udstedes et certifikat om frigivelse til tjeneste, såfremt det vides, at luftfartøjet er behæftet med en fejl, der kan bringe flyvesikkerheden i fare.»
- 30) M.A.802 affattes således:

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

- a) Der skal udstedes et certifikat om frigivelse til tjeneste ved afslutningen af enhver form for vedligeholdelse af en luftfartøjskomponent, der er udført i overensstemmelse med M.A.502.
- b) Det autoriserede frigivelsesbevis, der betegnes EASA-formular 1, er det, der anvendes som certifikat om frigivelse til tjeneste for komponenter, undtagen hvis denne vedligeholdelse af luftfartøjskomponenter er udført i overensstemmelse med M.A.502(b) eller M.A.502(d), idet vedligeholdelsen i så fald vil være omfattet af procedurer for frigivelse af luftfartøjer i overensstemmelse med M.A.801.»
- 31) M.A.803 affattes således:

»M.A.803 Pilot/ejertilladelse

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

- 32) M.A.901 affattes således:

»M.A.901 Luftdygtighedseftersyn af luftfartøjer

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

- a) Der udstedes et luftdygtighedseftersynsbevis i henhold til tillæg III (EASA-formular 15a eller 15b) efter afslutningen af et tilfredsstillende luftdygtighedseftersyn. Luftdygtighedseftersynsbeviset er gyldigt i et år.

b) Et luftfartøj i et kontrolleret miljø er et luftfartøj, som: i) i de seneste 12 måneder løbende er blevet administreret af én og kun én organisation til sikring af vedvarende luftdygtighed, der er godkendt i overensstemmelse med sektion A, subpart G, i dette bilag (del-M), og ii) i de seneste 12 måneder er blevet vedligeholdt af vedligeholdelsesorganisationer, der er godkendt i overensstemmelse med sektion A, subpart F, i dette bilag (del-M) eller bilag II (del-145). Begrebet omfatter luftfartøjer, hvorpå der er udført vedligeholdelse i henhold til M.A.803(b), og for hvilke der er udstedt et certifikat om frigivelse til tjeneste i overensstemmelse med M.A.801(b)2 eller M.A.801(b)3.

c) For alle luftfartøjer, som anvendes til erhvervmæssig lufttransport, og luftfartøjer over 2 730 kg MTOM, undtagen balloner, som befinder sig i et kontrolleret miljø, kan den i litra b) nævnte organisation, der administrerer luftfartøjets vedvarende luftdygtighed, forudsat at den er behørigt godkendt, jf. dog litra k):

1. udstede et luftdygtighedseftersynsbevis i henhold til M.A.710, og
2. forlænge gyldigheden af luftdygtighedseftersynsbeviser, som organisationen har udstedt, to gange, hver gang for en periode på et år, såfremt luftfartøjet har befundet sig i et kontrolleret miljø.

d) For alle luftfartøjer, som anvendes til erhvervmæssig lufttransport, og luftfartøjer over 2 730 kg MTOM, undtagen balloner, som: i) ikke befinder sig i et kontrolleret miljø, eller ii) som administreres af en organisation til sikring af vedvarende luftdygtighed, der ikke har ret til at udføre luftdygtighedseftersyn, skal luftdygtighedseftersynsbeviset udstedes af den kompetente myndighed, efter at der er foretaget en vurdering med et tilfredsstillende resultat, baseret på en henstilling fra en organisation til sikring af vedvarende luftdygtighed, der er behørigt godkendt i overensstemmelse med sektion A, subpart G, i dette bilag (del-M), som skal indsendes sammen med ansøgningen fra ejeren eller operatøren. Denne henstilling skal bygge på et luftdygtighedseftersyn, der er udført i henhold til M.A.710.

e) For luftfartøjer, som ikke anvendes til erhvervmæssig lufttransport, på 2 730 kg MTOM eller derunder og balloner kan enhver organisation til sikring af vedvarende luftdygtighed, som er godkendt i overensstemmelse med sektion A, subpart G, i dette bilag (del-M) og udpeget af ejeren eller operatøren, forudsat at den er behørigt godkendt, jf. dog litra k):

1. udstede luftdygtighedseftersynsbeviset i henhold til M.A.710, og
2. forlænge gyldigheden af luftdygtighedseftersynsbeviser, som organisationen har udstedt, to gange, hver gang for en periode på et år, såfremt luftfartøjet har befundet sig i et kontrolleret miljø under organisationens administration.

f) Uanset M.A.901(c)2 og M.A.901(e)2 kan den i litra b) nævnte organisation, der administrerer luftfartøjets vedvarende luftdygtighed, jf. dog litra k), for luftfartøjer, som befinder sig i et kontrolleret miljø, to gange, hver gang for en periode på et år, forlænge gyldigheden af et luftdygtighedseftersynsbevis, som er udstedt af den kompetente myndighed eller af en anden organisation til sikring af vedvarende luftdygtighed, som er godkendt i overensstemmelse med sektion A, subpart G, i dette bilag (del-M).

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

h) Hvis omstændighederne afslører tegn på en potentiel sikkerhedsfare, foretager den kompetente myndighed luftdygtighedseftersynet og udsteder selv luftdygtighedseftersynsbeviset.

i) Foruden de tilfælde, der er nævnt i litra h), kan den kompetente myndighed også selv udføre luftdygtighedseftersynet og udstede luftdygtighedseftersynsbeviset i følgende tilfælde:

1. for luftfartøjer, der ikke udfører erhvervmæssig lufttransport, hvis luftfartøjets vedvarende luftdygtighed administreres af en organisation til sikring af vedvarende luftdygtighed, som er godkendt i overensstemmelse med sektion A, subpart G, i dette bilag (del-M), og som befinder sig i et tredjeland
2. for alle balloner og ethvert andet luftfartøj på 2 730 kg MTOM og derunder, hvis ejeren anmoder herom.

- j) Når den kompetente myndighed selv udfører luftdygtighedseftersynet og/eller selv udsteder luftdygtigheds-eftersynsbeviset, skal ejeren eller luftfartsforetagendet stille følgende til rådighed for den kompetente myndighed:
1. den af den kompetente myndighed krævede dokumentation, og
 2. passende indkvartering for myndighedens personale på det relevante sted, og
 3. hvor dette er nødvendigt, bistand fra personale, der er behørigt kvalificeret i henhold til bilag III (del-66) eller tilsvarende krav til personalet, jf. 145.A.30(j)(1) og (2) i bilag II (del-145).
- k) Et luftdygtighedseftersynsbevis må ikke udstedes eller forlænges, såfremt der er belæg for eller grund til at antage, at luftfartøjet ikke er luftdygtigt.«
- 33) M.A.904, litra a) og b), affattes således:
- »a) Ved indførsel af et luftfartøj i en medlemsstat fra et tredjeland med henblik på registrering skal ansøgeren:
1. ansøge registreringsmedlemsstaten om udstedelse af et nyt luftdygtighedsbevis i henhold til bilaget (del-21) til forordning (EF) nr. 1702/2003, og
 2. for luftfartøjer, der ikke er nye, foranledige, at der foretages et luftdygtighedseftersyn med et tilfredsstillende resultat i henhold til M.A.910, og
 3. få udført alle de former for vedligeholdelse, der er nødvendigt for at overholde det vedligeholdelsesprogram, der er godkendt i henhold til M.A.302.
- b) Når organisationen til sikring af vedvarende luftdygtighed finder det godtgjort, at luftfartøjet er i overensstemmelse med de relevante krav, skal den i de tilfælde, hvor dette er relevant, til registreringsmedlemsstaten fremsende en dokumenteret henstilling om udstedelse af et luftdygtighedseftersynsbevis.«
- 34) I M.B.301 foretages følgende ændringer:
- i) I litra b) ændres henvisningen »M.A.302(e)« til »M.A.302(c)«.
 - ii) I litra d) ændres henvisningen »M.A.302(c) og (d)« til »M.A.302(d), (e) og (f)«.
- 35) I M.B.302 ændres henvisningen »artikel 10, stk. 3« til »artikel 14, stk. 4«.
- 36) M.B.303, litra a), affattes således:
- »a) Den kompetente myndighed skal udarbejde et inspektionsprogram til kontrol af luftdygtighedsstatussen for den luftfartøjsflåde, der er registreret hos myndigheden.«
- 37) I M.B.303 tilføjes følgende litra i):
- »i) For at lette gennemførelsen af passende håndhævelsesforanstaltninger skal de kompetente myndigheder udveksle oplysninger om tilfælde af manglende overholdelse, der er identificeret i overensstemmelse med litra h).«
- 38) M.B.606 affattes således:
- »M.B.606 Ændringer**
- a) Den kompetente myndighed skal overholde de gældende elementer i punkterne vedrørende den første godkendelse i forbindelse med enhver ændring af organisationen, som der er givet meddelelse om i overensstemmelse med M.A.617.

- b) Den kompetente myndighed kan foreskrive, på hvilke betingelser den godkendte vedligeholdelsesorganisation kan fungere, mens sådanne ændringer foretages, medmindre myndigheden beslutter, at godkendelsen bør inddrages som følge af ændringernes art eller omfang.
- c) For enhver ændring af vedligeholdelsesorganisationens håndbog gælder følgende:
1. I tilfælde af den kompetente myndigheds direkte godkendelse af ændringer i overensstemmelse med M.A.604(b) skal myndigheden verificere, at de procedurer, der er beskrevet i håndbogen, er i overensstemmelse med dette bilag (del-M), inden den godkendte organisation formelt underrettes om godkendelsen.
 2. I tilfælde af, at der benyttes en indirekte godkendelsesprocedure til godkendelsen af ændringer i overensstemmelse med M.A.604(c), sikrer den kompetente myndighed: i) at der er tale om mindre ændringer, og ii) at den har tilstrækkelig kontrol med godkendelsen af alle ændringer til at sikre, at de fortsat opfylder kravene i dette bilag (del-M).«
- 39) M.B.706 affattes således:
- »M.B.706 Ændringer**
- a) Den kompetente myndighed skal overholde de gældende elementer i punkterne vedrørende den første godkendelse i forbindelse med enhver ændring af organisationen, som der er givet meddelelse om i overensstemmelse med M.A.713.
- b) Den kompetente myndighed kan foreskrive, på hvilke betingelser den godkendte organisation til sikring af vedvarende luftdygtighed kan fungere, mens sådanne ændringer foretages, medmindre myndigheden beslutter, at godkendelsen bør inddrages som følge af ændringernes art eller omfang.
- c) For enhver ændring af redegørelsen om sikring af vedvarende luftdygtighed gælder følgende:
1. I tilfælde af den kompetente myndigheds direkte godkendelse af ændringer i overensstemmelse med M.A.704(b) skal myndigheden sikre, at de procedurer, der er beskrevet i redegørelsen, er i overensstemmelse med dette bilag (del-M), inden den godkendte organisation formelt underrettes om godkendelsen.
 2. I tilfælde af, at der benyttes en indirekte godkendelsesprocedure til godkendelsen af ændringer i overensstemmelse med M.A.704(c), sikrer den kompetente myndighed: i) at der er tale om mindre ændringer, og ii) at den har tilstrækkelig kontrol med godkendelsen af alle ændringer til at sikre, at de fortsat opfylder kravene i dette bilag (del-M).«
- 40) I M.B.901 ændres henvisningen »M.A.902(d)« til »M.A.901«.
- 41) M.B.902 affattes således:

»M.B.902 Luftdygtighedseftersyn foretaget af den kompetente myndighed

- a) Hvis den kompetente myndighed foretager luftdygtighedseftersynet og udsteder luftdygtighedseftersynsbeviset EASA-formular 15a (tillæg III), skal den kompetente myndighed foretage luftdygtighedseftersynet i henhold til M.A.710.
- b) Den kompetente myndighed skal råde over passende luftdygtighedseftersynspersonale til udførelse af sådanne luftdygtighedseftersyn.
1. For alle luftfartøjer, der anvendes til erhvervsmæssig lufttransport, og luftfartøjer over 2 730 kg MTOM, undtagen balloner, skal dette personale have:
 - a) mindst fem års erfaring inden for vedvarende luftdygtighed, og
 - b) et behørigt certifikat i overensstemmelse med bilag III (del-66) eller en af en medlemsstat godkendt kvalifikation som vedligeholdelsespersonale af relevans for den pågældende luftfartøjskategori (når bilag III (del-66) henviser til bestemmelser i en medlemsstat) eller en flyveuddannelse eller lignende, og

c) en formel uddannelse i vedligeholdelse af luftfartøjer, og

d) en stilling, der omfatter relevante ansvarsområder.

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

2. For luftfartøjer, der ikke anvendes til erhvervmæssig lufttransport, på 2 730 kg MTOM og derunder og balloner skal dette personale have:

a) mindst tre års erfaring inden for vedvarende luftdygtighed, og

b) et behørigt certifikat i overensstemmelse med bilag III (del-66) eller en af en medlemsstat godkendt kvalifikation som vedligeholdelsespersonale af relevans for den pågældende luftfartøjskategori (når bilag III (del-66) henviser til bestemmelser i en medlemsstat) eller en flyveuddannelse eller lignende, og

c) en relevant uddannelse i vedligeholdelse af luftfartøjer, og

d) en stilling, der omfatter relevante ansvarsområder.

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

c) Den kompetente myndighed skal føre en fortegnelse over hele sit luftdygtighedseftersynspersonale, som for hver medarbejder skal indeholde nærmere oplysninger om enhver relevant kvalifikation og et sammendrag af relevant erfaring med og uddannelse inden for sikring af vedvarende luftdygtighed.

d) Den kompetente myndighed skal have adgang til de relevante oplysninger, der er beskrevet i M.A.305, M.A.306 og M.A.401, når den foretager luftdygtighedseftersynet.

e) Det personale, der udfører luftdygtighedseftersynet, udsteder en formular 15a efter tilfredsstillende gennemførelse af luftdygtighedseftersynet.»

42) I tillæg I, »Aftale om vedvarende luftdygtighed«, affattes punkt 5.1 og 5.2 således:

»5.1. Den godkendte organisations forpligtelser:

1. Luftfartøjets typemodel skal være omfattet af organisationens godkendelse.

2. Med henblik på at sikre luftfartøjets vedvarende luftdygtighed skal organisationen overholde nedenstående betingelser:

a) udarbejde et vedligeholdelsesprogram for luftfartøjet, der skal omfatte enhver form for dokumentationsplan, der i givet fald er udarbejdet

b) angive, hvilke vedligeholdelsesopgaver (i vedligeholdelsesprogrammet) der kan udføres af piloten/ejeren i overensstemmelse med M.A.803(c)

c) påse, at luftfartøjets vedligeholdelsesprogram godkendes

d) give ejeren af luftfartøjet en kopi af luftfartøjets vedligeholdelsesprogram, når dette er blevet godkendt

- e) påse, at der foretages en overgangsinspektion med udgangspunkt i luftfartøjets tidligere vedligeholdelsesprogram
 - f) påse, at alle former for vedligeholdelse udføres af en godkendt vedligeholdelsesorganisation
 - g) påse, at alle relevante luftdygtighedsdirektiver anvendes
 - h) påse, at alle fejl, som konstateres i forbindelse med planlagt vedligeholdelse eller luftdygtighedseftersyn, eller som indberettes af ejeren, udbedres af en godkendt vedligeholdelsesorganisation
 - i) koordinere planlagt vedligeholdelse, anvendelse af luftdygtighedsdirektiver, udskiftning af dele med begrænset levetid og krav om inspektion af komponenter
 - j) underrette ejeren, hver gang luftfartøjet skal bringes til en godkendt vedligeholdelsesorganisation
 - k) administrere al teknisk dokumentation, og
 - l) arkivere al teknisk dokumentation.
3. Organisationen skal påse, at enhver ændring af luftfartøjet i henhold til bilaget (del-21) til forordning (EF) nr. 1702/2003 bliver godkendt, inden den foretages.
 4. Organisationen skal påse, at enhver reparation af luftfartøjet i henhold til bilaget (del-21) til forordning (EF) nr. 1702/2003 bliver godkendt, inden den udføres.
 5. Organisationen skal underrette den kompetente myndighed i registreringsmedlemsstaten, hvis ejeren ikke bringer luftfartøjet til den godkendte vedligeholdelsesorganisation, som krævet af den godkendte organisation.
 6. Organisationen skal underrette den kompetente myndighed i registreringsmedlemsstaten, såfremt denne aftale ikke er blevet overholdt.
 7. Organisationen skal foretage luftdygtighedseftersynet af luftfartøjet, når dette er nødvendigt, og udstede luftdygtighedseftersynsbeviset eller henstillingen til den kompetente myndighed i registreringsmedlemsstaten.
 8. Organisationen skal inden 10 dage sende den kompetente myndighed i registreringsmedlemsstaten en kopi af ethvert luftdygtighedseftersynsbevis, som den har udstedt eller forlænget.
 9. Organisationen skal indberette enhver hændelse i overensstemmelse med kravene i de gældende bestemmelser.
 10. Organisationen skal underrette den kompetente myndighed i registreringsmedlemsstaten, hvis denne aftale opsiges af en af parterne.

5.2. Ejers forpligtelser:

1. Ejeren skal have et generelt kendskab til det godkendte vedligeholdelsesprogram.
2. Ejeren skal have et generelt kendskab til dette bilag (del-M).
3. Ejeren skal bringe luftfartøjet til den godkendte vedligeholdelsesorganisation, der er aftalt med den godkendte organisation, på det tidspunkt, der er anført i den godkendte organisations anmodning.
4. Ejeren må ikke ændre luftfartøjet uden først at have rådført sig med den godkendte organisation.
5. Ejeren skal oplyse den godkendte organisation om alle former for ekstraordinær vedligeholdelse, der er blevet udført uden den godkendte organisations kendskab og kontrol.

6. Ejeren skal via sin logbog indberette alle fejl, der er konstateret i forbindelse med driften af luftfartøjet, til den godkendte organisation.
7. Ejeren skal underrette den kompetente myndighed i registreringsmedlemsstaten, hvis denne aftale opsiges af en af parterne.
8. Ejeren skal underrette den kompetente myndighed i registreringsmedlemsstaten og den godkendte organisation, hvis luftfartøjet sælges.
9. Ejeren skal indberette enhver hændelse i overensstemmelse med kravene i de gældende bestemmelser.
10. Ejeren skal jævnligt give den godkendte organisation oplysninger om luftfartøjets flyvetimer og alle andre driftsoplysninger, således som aftalt med den godkendte organisation.
11. Ejeren skal indføre certifikatet om frigivelse til tjeneste i logbøgerne som nævnt i M.A.803(d), når han udfører pilot/ejervedligeholdelse, idet han dog ikke må gå ud over den liste over vedligeholdelsesopgaver, der er fastlagt i det godkendte vedligeholdelsesprogram, jf. M.A.803(c).
12. Ejeren skal, senest 30 dage efter at have udført en pilot/ejervedligeholdelsesopgave i overensstemmelse med M.A.305(a) give meddelelse herom til den godkendte organisation til sikring af vedvarende luftdygtighed.»

43) I tillæg II, afdeling 2, »OPHAVSMANDENS UDFYLDELSE AF FRIGIVELSESBEVISET«, foretages følgende ændringer:

a) Felt 13, fjerde afsnit, ottende led, affattes således:

»— Certificeringserklæring om frigivelse til tjeneste for komponenter i henhold til M.A.613«.

b) Felt 19 affattes således:

»Felt 19 For al vedligeholdelse udført af vedligeholdelsesorganisationer godkendt i henhold til sektion A, subpart F, i bilag I (del-M) til forordning (EF) nr. 2042/2003 skal boksen »anden bestemmelse angivet i felt 13« afkrydses, og certificeringserklæringen om frigivelse til tjeneste skal angives i felt 13.

Følgende certificeringserklæring om frigivelse til tjeneste for komponenter i henhold til M.A.613 skal indføres i felt 13:

»Det certificeres, at det arbejde, der er identificeret i felt 12 og beskrevet i dette felt, medmindre andet er angivet i dette felt, er udført i overensstemmelse med kravene i sektion A, subpart F, i bilag I (del-M) til forordning (EF) nr. 2042/2003, og at enheden, hvad dette arbejde angår, er klar til at blive frigivet til tjeneste. DETTE ER IKKE EN FRIGIVELSE I HENHOLD TIL BILAG II (DEL-145) TIL FORORDNING (EF) Nr. 2042/2003.«

Certificeringserklæringen »medmindre andet er angivet i dette felt« skal anvendes i følgende tilfælde:

- i) Tilfælde, hvor vedligeholdelsen ikke kunne afsluttes.
- ii) Tilfælde, hvor vedligeholdelsen afveg fra den standard, der kræves i dette bilag (del-M).
- iii) Tilfælde, hvor vedligeholdelsen blev udført i overensstemmelse med et krav, der ikke henhører under dette bilag (del-M). I dette tilfælde angives den specifikke nationale bestemmelse i felt 13.

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

44) Tillæg III affattes således:

»Tillæg III

Luftdygtighedseftersynsbevis

[MEDLEMSSTAT]

Medlem af Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur

LUFTDYGTIGHEDSEFTERSYNSBEVIS

ARC-reference:

I medfør af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 for tiden i kraft har nedennævnte organisation til sikring af vedvarende luftdygtighed, der er godkendt i henhold til sektion A, subpart G, i bilag I (del-M) til Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003

[DEN GODKENDTE ORGANISATIONS NAVN OG ADRESSE]

Godkendelsens referencenr.: [MEDLEMSSTATENS KODE].MG.NNNN.

foretaget et luftdygtighedseftersyn i henhold til M.A.710 i bilag I til Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 af nedenstående luftfartøj:

Luftfartøjsproducent:

Producentens luftfartøjsbetegnelse:

Luftfartøjets registreringsnummer:

Luftfartøjets serienummer:

og luftfartøjet anses på tidspunktet for eftersynet for at være luftdygtigt.

Udstedelsesdato: Udløbsdato:

Underskrift: Autorisationsnummer:

1. forlængelse: Luftfartøjet har i det seneste år befundet sig i et kontrolleret miljø i overensstemmelse med M.A.901 i bilag I til Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003. Luftfartøjet anses på udstedelsestidspunktet for at være luftdygtigt.

Udstedelsesdato: Udløbsdato:

Underskrift: Autorisationsnummer:

Virksomhedens navn: Godkendelse nr.:

2. forlængelse: Luftfartøjet har i det seneste år befundet sig i et kontrolleret miljø i overensstemmelse med M.A.901 i bilag I til Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003. Luftfartøjet anses på udstedelsestidspunktet for at være luftdygtigt.

Udstedelsesdato: Udløbsdato:

Underskrift: Autorisationsnummer:

Virksomhedens navn: Godkendelse nr.:

[MEDLEMSSTAT]

Medlem af Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur

LUFTDYGTIGHEDSEFTERSYNSBEVIS

ARC-reference:

I medfør af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 for tiden i kraft bekræfter [MEDLEMSSTATENS KOMPETENTE MYNDIGHED] herved, at nedenstående luftfartøj:

Luftfartøjsproducent:

Producentens luftfartøjsbetegnelse:

Luftfartøjets registreringsnummer:

Luftfartøjets serienummer:

på tidspunktet for eftersynet anses for at være luftdygtigt.

Udstedelsesdato: Udløbsdato:

Underskrift: Autorisationsnummer:

1. forlængelse: Luftfartøjet har i det seneste år befundet sig i et kontrolleret miljø i overensstemmelse med M.A.901 i bilag I til Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003. Luftfartøjet anses på udstedelsestidspunktet for at være luftdygtigt.

Udstedelsesdato: Udløbsdato:

Underskrift: Autorisationsnummer:

Virksomhedens navn: Godkendelse nr.:

2. forlængelse: Luftfartøjet har i det seneste år befundet sig i et kontrolleret miljø i overensstemmelse med M.A.901 i bilag I til Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003. Luftfartøjet anses på udstedelsestidspunktet for at være luftdygtigt.

Udstedelsesdato: Udløbsdato:

Underskrift: Autorisationsnummer:

Virksomhedens navn: Godkendelse nr.:

45) Tillæg IV, punkt 4 og 5 affattes således:

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

46) Tillæg VI affattes således:

»Tillæg VI

Godkendelsesbevis for organisationer til sikring af vedvarende luftdygtighed i henhold til bilag I (del-M), subpart G

[MEDLEMSSTAT]

Medlem af Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur

**GODKENDELSESBEVIS FOR ORGANISATIONER TIL SIKRING AF
VEDVARENDE LUFTDYGTIGHED**

Reference: XX.MG.XXXX (ref. AOC XX.XXXX)

I medfør af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 og Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 for tiden i kraft og på nedenstående betingelser certificerer [MEDLEMSSTATENS KOMPETENTE MYNDIGHED] herved:

[ORGANISATIONENS NAVN OG ADRESSE]

som en organisation til sikring af vedvarende luftdygtighed i henhold til bilag I (del-M), sektion A, subpart G, til forordning (EF) nr. 2042/2003, der er godkendt til at sikre den vedvarende luftdygtighed for det i vedlagte godkendelsesplan anførte luftfartøj, og til at afgive henstillinger eller udstede luftdygtighedseftersynsbeviser efter et luftdygtighedseftersyn som beskrevet i M.A.710 i bilag I til forordning (EF) nr. 2042/2003, når dette er fastsat.

BETINGELSER

1. Denne godkendelse er begrænset til det område, som er anført i afsnittet om godkendelsens omfang i den godkendte redegørelse om sikring af vedvarende luftdygtighed som omhandlet i bilag I (del-M), sektion A, subpart G, til forordning (EF) nr. 2042/2003.
 2. Denne godkendelse kræver overholdelse af de procedurer, der er angivet i den godkendte redegørelse om sikring af vedvarende luftdygtighed som omhandlet i bilag I (del-M) til forordning (EF) nr. 2042/2003.
 3. Denne godkendelse er gyldig, så længe den godkendte organisation til sikring af vedvarende luftdygtighed overholder bestemmelserne i bilag I (del-M) til forordning (EF) nr. 2042/2003.
 4. Forudsat at ovenstående betingelse 1-3 er overholdt, bevarer godkendelsen sin gyldighed på ubestemt tid, medmindre godkendelsen overdrages, erstattes af en anden, inddrages eller tilbagekaldes.
- Hvis denne formular ligeledes anvendes i forbindelse med indehavere af driftstilladelser (Air Operator Certificate — AOC), skal driftstilladelsens nummer tilføjes til referencen, ud over standardnummeret, og betingelse 4 erstattes af følgende supplerende betingelser:
5. Denne godkendelse udgør ikke en tilladelse til at udføre operationer med luftfartøjstyper som omhandlet i punkt 1. Det er driftstilladelsen (AOC), der giver tilladelse til at udføre operationer med luftfartøjet.
 6. I tilfælde, hvor organisationen til sikring af vedvarende luftdygtighed udliciterer serviceydelser til en eller flere andre organisationer inden for rammerne af sit eget kvalitetssystem, bevarer denne tilladelse sin gyldighed under forudsætning af, at denne eller disse andre organisationer opfylder de gældende aftaleforpligtelser.
 7. Udløb, inddragelse eller tilbagekaldelse af driftstilladelsen gør automatisk denne godkendelse ugyldig, for så vidt angår de luftfartøjsregistreringer, der er specificeret i driftstilladelsen, medmindre andet er udtrykkeligt anført af den kompetente myndighed.
 8. Forudsat, at ovenstående betingelser er opfyldt, bevarer godkendelsen sin gyldighed på ubestemt tid, medmindre godkendelsen overdrages, erstattes af en anden, inddrages eller tilbagekaldes.

Oprindelig udstedelsesdato:

Underskrift:

Revisionsdato: Revisionsnr.:

På den kompetente myndigheds vegne:

Side ... af ...

**GODKENDELSESPLAN FOR ORGANISATIONER TIL SIKRING AF
VEDVARENDE LUFTDYGTIGHED**

Reference: XX.MG.XXXX (ref. AOC XX.XXXX)

Organisation: [ORGANISATIONENS NAVN OG ADRESSE]

Luftfartøj type/serie/gruppe	Luftdygtigheds eftersyn godkendt	Organisation(er), der arbejder i henhold til kvalitetssystem
	[JA/NEJ]	

Denne godkendelsesplan er begrænset til det område, som er anført i godkendelsens omfang i den godkendte redegørelse om sikring af vedvarende luftdygtighed, afsnit, der er indeholdt i bilag I (del-M), sektion A, subpart G, til forordning (EF) nr. 2042/2003.

Reference for redegørelsen om sikring af vedvarende luftdygtighed:

Oprindelig udstedelsesdato:

Underskrift:

Revisionsdato: Revisionsnr.:

På den kompetente myndigheds vegne:

Side ... af ...

EASA-formular 14«

47) I tillæg VII foretages følgende ændringer:

a) Første punktum affattes således: »De komplicerede vedligeholdelsesopgaver, hvortil der henvises i M.A.502(d)3, M.A.801(b)2 og M.A.801(c), består i følgende opgaver:«

b) Følgende indsættes som punkt 3, 4 og 5:

»3. Udførelse af følgende vedligeholdelsesopgaver på en stempelmotor:

a) at skille en stempelmotor ad og senere samle den igen, undtagen: i) for at få adgang til stempel-/cylindersæt, eller ii) at fjerne bageste tilbehørsdæksel for at tilse og/eller udskifte oliepumpeaggregatet, såfremt sådant arbejde ikke indebærer afmontering og senere montering af indvendigt gear

b) at skille reduktionsgear ad og senere samle det

c) svejsning og slaglodning af samlinger, bortset fra mindre svejsereparationer på udstødningsrør udført af en behørigt godkendt eller autoriseret svejser, idet dette dog ikke omfatter udskiftning af komponenter

d) ændring af enkeltdele i enheder, der leveres som standardtestede enheder, undtagen med henblik på udskiftning eller justering af enheder, der normalt kan udskiftes eller justeres under tjeneste.

4. Afbalancering af en propel, undtagen
 - a) for at certificere statisk afbalancering, når dette kræves i henhold til vedligeholdelseshåndbogen
 - b) dynamisk afbalancering af monterede propeller under anvendelse af elektronisk afbalanceringsudstyr, når dette er tilladt i henhold til vedligeholdelseshåndbogen eller andre godkendte luftdygtighedsoplysninger.
5. Enhver supplerende opgave, der kræver:
 - a) specialværktøj, specialudstyr eller specielle faciliteter, eller
 - b) omfattende koordinationsprocedurer på grund af, at opgaverne tager lang tid at udføre, og at flere personer er involveret.»

48) Tillæg VIII affattes således:

»Tillæg VIII

Begrænset pilot/ejervedligeholdelse

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

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

b) Opgaver

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

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

- 1) er kritisk for sikkerheden, og som, hvis den ikke udføres korrekt, på drastisk måde vil påvirke luftfartøjets luftdygtighed, eller er en vedligeholdelsesopgave, der har betydning for flyvesikkerheden som omhandlet i M.A.402(a), og/eller
- 2) kræver fjernelse af større komponenter eller større aggregater, og/eller
- 3) udføres i overensstemmelse med et luftdygtighedsdirektiv eller en luftdygtighedsbegrænsning, medmindre det udtrykkeligt er tilladt i henhold til disse anvisninger, og/eller
- 4) kræver anvendelse af specialværktøj, kalibreret værktøj (undtagen momentnøgler og krympetænger), og/eller
- 5) kræver anvendelse af prøveudstyr eller specialtestning (f.eks. NDT, systemtest eller operationel kontrol af elektronisk flyvemaskineudstyr), og/eller

- 6) består af ikke-planlagte, specielle inspektioner (f.eks. inspektion af hård landing), og/eller
- 7) påvirker systemer, der er afgørende for IFR-operationer, og/eller
- 8) er anført i tillæg VII eller er en komponentvedligeholdelsesopgave i overensstemmelse med M.A.502.

Ovenstående kriterium 1-8 kan ikke tilsidesættes af mindre restriktive instruktioner udstedt i overensstemmelse med »M.A.302(d) Vedligeholdelsesprogram«.

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

c) Udførelse af pilot/ejervedligeholdelsesopgaver og rapporter

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

Piloten/ejeren skal, senest 30 dage efter at have udført en pilot/ejervedligeholdelsesopgave, i overensstemmelse med M.A.305(a) give meddelelse herom til den godkendte organisation til sikring af vedvarende luftdygtighed.»

2. I bilag II (del-145) til forordning (EF) nr. 2042/2003 foretages følgende ændringer:

1) 145.A.50, litra a) affattes således:

- »a) Et certifikat om frigivelse til tjeneste skal udstedes af behørigt godkendt certificeringspersonale på organisationens vegne, når det er godtgjort, at al beordret vedligeholdelse er korrekt udført af organisationen i overensstemmelse med de procedurer, der er angivet i 145.A.70, idet der tages hensyn til disponibiliteten og brugen af de vedligeholdelsesdata, der er anført i 145.A.45, og under forudsætning af, at der ikke foreligger eventuelle kendte mangler på overensstemmelse, der kunne bringe flyvesikkerheden i fare.«

2) I tillæg II, »Klasse- og rettighedssystemet i organisationsgodkendelser«, affattes punkt 4 og 5 således:

- »4. En kategori-A-klasserettighed indebærer, at den i henhold til bilag II (del-145) godkendte vedligeholdelsesorganisation udelukkende må udføre vedligeholdelse på luftfartøjet og en hvilken som helst komponent (inklusive motorer og/eller APU'er (Auxiliary Power Unit/hjælpemotorer)) — i overensstemmelse med vedligeholdelsesoplysninger for luftfartøjet eller, hvis dette er aftalt med den kompetente myndighed, i overensstemmelse med vedligeholdelsesoplysninger for komponenter, når sådanne komponenter er monteret på luftfartøjet. En sådan vedligeholdelsesorganisation, der er godkendt i henhold til bilag II (del-145), med en kategori-A-klasserettighed kan dog midlertidigt afmontere en komponent med henblik på vedligeholdelse for at forbedre adgangen til komponenten, undtagen hvis en sådan afmontering skaber behov for yderligere vedligeholdelse, der ikke er omfattet af bestemmelserne i dette punkt. Vedligeholdelsen skal i så fald være omfattet af en i vedligeholdelsesorganisationens redegørelse beskrevet kontrolprocedure, som kan accepteres af medlemsstaten. Begrænsningssektionen angiver omfanget af en sådan vedligeholdelse og indicerer dermed godkendelsens omfang.
- 5. En kategori-B-klasserettighed indebærer, at den i henhold til del-145 godkendte vedligeholdelsesorganisation udelukkende må udføre vedligeholdelse på den ikke-installerede motor og/eller APU og motor- og/eller APU-komponenter — i overensstemmelse med vedligeholdelsesoplysninger for motoren/APU'en eller, hvis dette specifikt er aftalt med den kompetente myndighed, i overensstemmelse med vedligeholdelsesoplysninger for komponenter — når sådanne komponenter er monteret på motoren og/eller APU'en. En sådan vedligeholdelsesorganisation, der er godkendt i henhold til bilag II (del-145), med en kategori-B-klasserettighed kan dog midlertidigt afmontere en komponent med henblik på vedligeholdelse for at forbedre adgangen til komponenten, undtagen hvis en sådan afmontering skaber behov for yderligere vedligeholdelse, der ikke er omfattet af bestemmelserne i dette punkt. Begrænsningssektionen angiver omfanget af en sådan vedligeholdelse og indicerer dermed godkendelsens omfang. En vedligeholdelsesorganisation, der er godkendt i henhold til bilag II (del-145), med en kategori-B-klasserettighed må også udføre vedligeholdelse på en installeret motor under »grundlæggende« vedligeholdelse og »linjevedligeholdelse«, men vedligeholdelsen skal da være omfattet af en kontrolprocedure i vedligeholdelsesorganisationens redegørelse. Vedligeholdelsesorganisationens redegørelse for arbejdsomfanget skal afspejle en sådan aktivitet, hvor det er tilladt af medlemsstaten.«