

KOMMISJONSFORORDNING (EF) nr. 1056/2008

2014/EØS/56/39

av 27. oktober 2008

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

KOMMISJONEN FOR DE EUROPEISKE FELLESKAP HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 80 nr. 2,

under henvisning til 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⁽¹⁾, særlig artikkel 5 nr. 5,

og ut fra følgende betraktninger:

- 1) I samsvar med artikkel 7 nr. 6 i kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003 av 20. november 2003 om kontinuerlig luftdyktighet for luftfartøyer og luftfartøysprodukter, -deler og -utstyr og om godkjenning av organisasjoner og personell som deltar i disse oppgaver⁽²⁾ har Det europeiske flysikkerhetsbyrå (heretter kalt Byrået) foretatt en evaluering av virkningene av bestemmelsene i vedlegg I (del M) til nevnte forordning.
- 2) Byrået har kommet til at gjeldende bestemmelser i vedlegg I (del M) til forordning (EF) nr. 2042/2003 er for strenge for luftfartøyer som ikke deltar i kommersiell lufttransport, særlig når det gjelder luftfartøyer som ikke er klassifisert som «motordrevet, teknisk komplisert luftfartøy».
- 3) På grunn av utløpet av det tidsrommet da medlemsstatene hadde mulighet til å anvende unntak for luftfartøyer som ikke deltar i kommersiell lufttransport, som fastsatt i artikkel 7 nr. 3 bokstav a) i forordning (EF) nr. 2042/2003 og som de fleste medlemsstatene faktisk har anvendt, skal bestemmelsene i vedlegg I (del M) anvendes fullt ut i alle medlemsstater fra 28. september 2008, med mindre endringer blir vedtatt i tide.
- 4) Byrået har tilrådd at det foretas betydelige endringer i forordning (EF) nr. 2042/2003, særlig i forordningens vedlegg I (del M), for å tilpasse de eksisterende kravene til kompleksiteten til de ulike kategoriene av luftfartøyer og de ulike driftstypene uten å svekke sikkerhetsnivået.

- 5) For at vedkommende myndigheter i medlemsstatene og berørte parter skal kunne bli tilstrekkelig kjent med de nye kravene i del M og tilpasse seg disse, bør medlemsstatene kunne utsette anvendelsen av del M på luftfartøyer som ikke deltar i kommersiell lufttransport, i en ytterligere periode på ett eller to år, avhengig av de berørte bestemmelsene.
- 6) Forordning (EF) nr. 2042/2003 bør derfor endres.
- 7) Bestemmelsene i denne forordning tar hensyn til Kommisjonens underretning av 11. januar 2008, «En dagsorden for en bærekraftig framtid for allmenn- og forretningsflyging»⁽³⁾.
- 8) Bestemmelsene i denne forordning bygger på uttalelsen Byrået har avgitt i samsvar med artikkel 17 nr. 2 bokstav b) og artikkel 19 nr. 1 i forordning (EF) nr. 216/2008.
- 9) Tiltakene fastsatt i denne forordning er i samsvar med uttalelse fra komiteen nedsatt ved artikkel 65 i forordning (EF) nr. 216/2008 —

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

I forordning (EF) nr. 2042/2003 gjøres følgende endringer:

1. I artikkel 2 skal nye bokstaver k) og l) lyde:

«k) «ELA1-luftfartøy», følgende typer europeiske lette luftfartøyer (European Light Aircraft):

- i) et fly, seilfly eller motordrevet seilfly med en største tillatte startmasse (MTOM) på mindre enn 1000 kg som ikke er klassifisert som motordrevet, teknisk komplisert luftfartøy,

(*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EUT L 283 av 28.10.2008, s. 5, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 70/2009 av 29. mai 2009 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 47 av 3.9.2009, s. 29.

⁽¹⁾ EUT L 79 av 19.3.2008, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 315 av 28.11.2003, s. 1.

⁽³⁾ KOM(2007) 869 endelig.

- ii) en ballong konstruert med et løftegass eller varmluftsvolum på høyst 3400 m³ for varmluftballonger, høyst 1050 m³ for gassballonger og høyst 300 m³ for forankrede gassballonger,
- iii) et luftskip konstruert for høyst to personer og et løftegass- eller varmluftsvolum på høyst 2500 m³ for varmluftsluftskip og høyst 1000 m³ for gassfylte luftskip,
- l) «LSA-luftfartøy», et lett sportsfly (Light Sport Aeroplane) som har alle følgende egenskaper:
- i) en største tillatte startmasse på høyst 600 kg,
- ii) en største steilehastighet i landingskonfigurasjon (VS0) på høyst 45 knop kalibrert flygehastighet (CAS) ved luftfartøyets største sertifiserte masse ved avgang og mest kritiske tyngdepunkt,
- iii) en største setekapasitet på høyst to personer, inkludert flygeren,
- iv) én enkelt motor som ikke er en turbinmotor, utstyrt med propell,
- v) uten trykkabin.»
2. I artikkel 3 skal nytt nr. 4 lyde:
- «4. For luftfartøyer som ikke benyttes i kommersiell lufttransport, er alle sertifikater for inspeksjon av luftdyktighet eller tilsvarende dokumenter som er utstedt i samsvar med medlemsstatenes krav og gyldige 28. september 2008, fortsatt gyldige fram til deres utløpsdato eller fram til 28. september 2009, alt etter hvilket tidspunkt som inntreffer først. Etter gyldighetstidens utløp kan vedkommende myndighet én gang gjenutstede eller forlenge gyldigheten til sertifikatet for inspeksjon av luftdyktighet eller tilsvarende dokument i ett år, dersom dette er tillatt i henhold til medlemsstatens gjeldende bestemmelser. Etter nok et utløp av gyldighetstiden kan vedkommende myndighet nok en gang gjenutstede eller forlenge gyldigheten til sertifikatet for inspeksjon av luftdyktighet eller tilsvarende dokument i ett år, dersom dette er tillatt i henhold til medlemsstatens gjeldende bestemmelser. Ytterligere gjenutstedelser eller forlengelser er ikke tillatt. Dersom bestemmelsene i dette nummer er benyttet ved overføring av registrering av luftfartøy innenfor Unionen, skal et nytt sertifikat for inspeksjon av luftdyktighet utstedes i samsvar med M.A.904.»
3. I artikkel 4 skal nytt nr. 4 lyde:
- «4. Sertifikater for frigivelse for bruk og sertifikater for godkjent frigivelse utstedt før denne forordnings ikrafttredelse av en vedlikeholdsorganisasjon godkjent i henhold til medlemsstatens krav skal anses som tilsvarende dem som kreves i henhold til henholdsvis M.A.801 og M.A.802 i vedlegg I (del M).»
4. Artikkel 5 nr. 1 skal lyde:
- «1. Sertifiserende personell skal være kvalifisert i samsvar med bestemmelsene i vedlegg III, unntatt som fastsatt i M.A.606 bokstav h), M.A.607 bokstav b), M.A.801 bokstav d) og M.A.803 i vedlegg I og i nr. 145.A.30 bokstav j) i vedlegg II (del 145) og tillegg IV til vedlegg II (del 145).»
5. I artikkel 7 gjøres følgende endringer:
- a) Nr. 2 skal lyde:
- «2. Som unntak fra nr. 1 får
- a) bestemmelsene i vedlegg I, unntatt M.A.201 bokstav h) nr. 2 og M.A.708 bokstav c), anvendelse fra 28. september 2005,
- b) M.A.201 bokstav f) i vedlegg I anvendelse på luftfartøyer som ikke deltar i kommersiell lufttransport, drevet av luftfartsselskaper i tredjestater, fra 28. september 2009.»
- b) I nr. 3 gjøres følgende endringer:
- i) Bokstav a) skal lyde:
- «a) bestemmelsene i vedlegg I på luftfartøyer som ikke deltar i kommersiell lufttransport, inntil 28. september 2009.»
- ii) Ny bokstav g) skal lyde:
- «g) for luftfartøyer som ikke deltar i kommersiell lufttransport, unntatt store luftfartøyer, krav om å etterkomme vedlegg III (del 66) i følgende bestemmelser, inntil 28. september 2010:
- M.A.606 bokstav g) og M.A.801 bokstav b) nr. 2 i vedlegg I (del M),
- 145.A.30 bokstav g) og h) i vedlegg II (del 145).»
6. Vedlegg I og II endres i samsvar med vedlegget til denne forordning.

Artikkel 2

Denne forordning trer i kraft dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

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

Utferdiget i Brussel, 27. oktober 2008.

For Kommissjonen

Antonio TAJANI

Visepresident

VEDLEGG

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

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

«iii) Som unntak fra nr. 4 i), når den kontinuerlige luftdyktigheten til et luftfartøy som ikke benyttes i kommersiell lufttransport, sikres av en organisasjon for sikring av kontinuerlig luftdyktighet som er godkjent i samsvar med avsnitt A kapittel G i dette vedlegg (del M), og som ikke er underlagt tilsyn av registreringsmedlemsstaten, og bare dersom dette er avtalt med registreringsmedlemsstaten for godkjenning av vedlikeholdsprogrammet:

a) den myndighet som er utpekt av medlemsstaten med ansvar for tilsyn med organisasjonen for sikring av kontinuerlig luftdyktighet, eller

b) Byrådet, dersom organisasjonen for sikring av kontinuerlig luftdyktighet ligger i en tredjestat.»

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

«e) For å oppfylle sitt ansvar i henhold til bokstav a)

i) kan eieren av et luftfartøy inngå kontrakter om oppgavene knyttet til kontinuerlig luftdyktighet med en organisasjon for sikring av kontinuerlig luftdyktighet som er godkjent i samsvar med avsnitt A kapittel G i dette vedlegg (del M). I så fall påtar organisasjonen for sikring av kontinuerlig luftdyktighet seg ansvar for tilfredsstillende gjennomføring av disse oppgavene.

ii) En eier som på eget ansvar bestemmer seg for å sikre den kontinuerlige luftdyktigheten til luftfartøyet, uten noen kontrakt i samsvar med tillegg I, kan likevel inngå en begrenset kontrakt med en organisasjon for sikring av kontinuerlig luftdyktighet godkjent i samsvar med avsnitt A kapittel G i dette vedlegg (del M), for utvikling av vedlikeholdsprogrammet og godkjenningen av dette i samsvar med M.A.302. I så fall overfører den begrensede kontrakten ansvaret for utvikling og godkjenning av vedlikeholdsprogrammet til den organisasjonen for sikring av kontinuerlig luftdyktighet som kontrakten er inngått med.»

3) I M.A.201 bokstav i) skal innledningen lyde: «Når en operatør blir pålagt av en medlemsstat å inneha sertifikat for andre former for kommersiell drift enn kommersiell lufttransport, skal den»

4) I M.A.202 skal bokstav a) lyde:

«a) Alle personer eller organisasjoner som er ansvarlige i henhold til M.A.201, skal rapportere til vedkommende myndighet utpekt av registreringsstaten, til organisasjonen som er ansvarlig for typekonstruksjonen eller den supplerende typekonstruksjonen, og eventuelt til operatørens medlemsstat om enhver påvist tilstand ved et luftfartøy eller en komponent som utgjør en fare for flysikkerheten.»

5) M.A.302 skal lyde:

«M.A.302 Luftfartøyets vedlikeholdsprogram

a) Vedlikehold av hvert enkelt luftfartøy skal organiseres i samsvar med et program for vedlikehold av luftfartøy.

b) Luftfartøyets vedlikeholdsprogram og eventuelle senere endringer skal godkjennes av vedkommende myndighet.

c) Når luftfartøyets kontinuerlige luftdyktighet sikres av en organisasjon for sikring av kontinuerlig luftdyktighet som er godkjent i samsvar med avsnitt A kapittel G i dette vedlegg (del M), kan luftfartøyets vedlikeholdsprogram og endringene av dette godkjennes etter en framgangsmåte for indirekte godkjenning.

i) I så fall fastsettes framgangsmåten for indirekte godkjenning av organisasjonen for sikring av kontinuerlig luftdyktighet som del av håndboken for sikring av kontinuerlig luftdyktighet og godkjennes av vedkommende myndighet med ansvar for vedkommende organisasjon for sikring av kontinuerlig luftdyktighet.

- ii) Organisasjonen for sikring av kontinuerlig luftdyktighet skal ikke benytte framgangsmåten for indirekte godkjenning når organisasjonen ikke er underlagt tilsyn av registreringsmedlemsstaten, med mindre det foreligger en avtale i samsvar med M.1, nr. 4 ii) eller 4 iii) som overfører ansvaret for godkjenning av luftfartøyets vedlikeholdsprogram til vedkommende myndighet med ansvar for organisasjonen for sikring av kontinuerlig luftdyktighet.
- d) Luftfartøyets vedlikeholdsprogram må være i samsvar med
- i) instruksjoner utstedt av vedkommende myndighet,
 - ii) instruksjoner for kontinuerlig luftdyktighet utstedt av innehavere av typesertifikat, begrenset typesertifikat, supplerende typesertifikat, godkjenning av plan for større reparasjoner, ETSO-tillatelse eller annen relevant godkjenning utstedt i henhold til forordning (EF) nr. 1702/2003 og dens vedlegg (del 21),
 - iii) supplerende eller alternative instruksjoner foreslått av eieren eller organisasjonen for sikring av kontinuerlig luftdyktighet når de er godkjent i samsvar med M.A.302, unntatt intervaller for oppgaver knyttet til sikkerhet omhandlet i bokstav e), som kan trappes opp, forutsatt at de er gjenstand for tilstrekkelige gjennomganger utført i samsvar med bokstav g) og bare dersom de er underlagt direkte godkjenning i samsvar med M.A.302 bokstav b).
- e) Luftfartøyets vedlikeholdsprogram skal inneholde nærmere opplysninger, herunder om hyppighet, om alt vedlikehold som skal utføres, herunder alle spesifikke oppgaver knyttet til virksomhetens type og egenart.
- f) For større luftfartøyer skal luftfartøyets vedlikeholdsprogram inneholde et pålitelighetsprogram dersom vedlikeholdsprogrammet er basert på logikken til styringsgruppen for vedlikehold eller på tilstandskontroll.
- g) Luftfartøyets vedlikeholdsprogram skal være gjenstand for periodiske gjennomganger, og skal endres ved behov. Disse gjennomganger skal sikre at programmet fortsatt er gyldig i lys av driftserfaringen og instruksene fra vedkommende myndighet, samtidig som det tas hensyn til nye og/eller endrede vedlikeholdsinstruksjoner som offentliggjøres av innehavere av typesertifikater og supplerende typesertifikater og andre organisasjoner som offentliggjør slike data i samsvar med vedlegget (del 21) til forordning (EF) nr. 1702/2003.»
- 6) I M.A.305 skal bokstav b) lyde:
- «b) Arkivet for luftfartøyets kontinuerlige luftdyktighet skal bestå av
- 1. en loggbok for luftfartøyet, loggbok/-bøker for motoren eller loggkort for motormoduler, loggbok/-bøker for propell(er) og loggkort for eventuelle komponenter med begrenset levetid, alt etter behov, og
 - 2. dersom det kreves i M.A.306 for kommersiell lufttransport eller av medlemsstaten for annen kommersiell virksomhet enn kommersiell lufttransport: operatørens tekniske loggbok.»
- 7) I M.A.403 bokstav b) endres «i samsvar med M.A.801 bokstav b) nr. 1, M.A.801 bokstav b) nr. 2 eller del 145» til «i samsvar med M.A.801 bokstav b) nr. 1, M.A.801 bokstav b) nr. 2, M.A.801 bokstav c), M.A.801 bokstav d) eller vedlegg II (del 145)».
- 8) I M.A.501 bokstav a) endres «angitt i del 145 og kapittel F» til «angitt i vedlegget (del 21) til forordning (EF) nr. 1702/2003 eller i vedlegg II (del 145) eller kapittel F i avsnitt A i vedlegg I til denne forordning».
- 9) M.A.502 skal lyde:
- «M.A.502 Vedlikehold av komponenter**
- a) Vedlikehold av komponenter skal utføres av vedlikeholdsorganisasjoner som er godkjent i samsvar med avsnitt A kapittel F i dette vedlegg (del M) eller med vedlegg II (del 145).

- b) Som unntak fra bokstav a) kan vedlikehold av en komponent i samsvar med luftfartøyets vedlikeholdsdata eller, dersom dette er avtalt med vedkommende myndighet, i samsvar med komponentens vedlikeholdsdata utføres av en A-klassifisert organisasjon som er godkjent i samsvar med avsnitt A kapittel F i dette vedlegg (del M) eller med vedlegg II (del 145), samt av sertifiserende personell som omhandlet i M.A.801 bokstav b) nr. 2, men bare når slike komponenter er montert på luftfartøyet. En slik organisasjon eller slikt sertifiserende personell kan imidlertid fjerne denne komponenten midlertidig for vedlikehold, for å gi bedre tilgang til komponenten, med mindre slik fjerning fører til behov for ytterligere vedlikehold som ikke er berettiget etter bestemmelsene i denne bokstav. Komponentvedlikehold utført i samsvar med denne bokstav berettiger ikke utstedelse av EASAskjema 1 og skal være underlagt kravene i forbindelse med frigivelse av luftfartøyet fastsatt i M.A.801.
- c) Som unntak fra bokstav a) kan vedlikehold av en komponent i en motor/et hjelpeaggregatet (APU) i samsvar med motorens/aggregatets vedlikeholdsdata eller, dersom dette er avtalt med vedkommende myndighet, i samsvar med komponentens vedlikeholdsdata utføres av en B-klassifisert organisasjon som er godkjent i samsvar med avsnitt A kapittel F i dette vedlegg (del M) eller med vedlegg II (del 145), men bare når slike komponenter er montert på motoren/aggregatet. En slik B-klassifisert organisasjon kan imidlertid fjerne denne komponenten midlertidig for vedlikehold for å gi bedre tilgang til komponenten, med mindre slik fjerning fører til behov for ytterligere vedlikehold som ikke er berettiget etter bestemmelsene i denne bokstav.
- d) Som unntak fra bokstav a) og M.A.801 bokstav b) nr. 2 kan vedlikehold av en komponent mens den er installert eller midlertidig fjernet fra et ELA1 luftfartøy som ikke benyttes i kommersiell lufttransport, og som utføres i samsvar med komponentens vedlikeholdsdata, utføres av sertifiserende personell omhandlet i M.A.801 bokstav b) nr. 2, med unntak av
1. overhaling av andre komponenter enn motorer og propeller, og
 2. overhaling av motorer og propeller for andre luftfartøyer enn CS-VLA, CS-22 og LSA.
- Komponentvedlikehold utført i samsvar med bokstav d) berettiger ikke utstedelse av EASAskjema 1 og skal være underlagt kravene i forbindelse med frigivelse av luftfartøyet fastsatt i M.A.801.»

10) M.A.503 skal lyde:

«M.A.503 Komponenter med begrenset levetid

Installerte komponenter med begrenset levetid skal ikke overskride den godkjente begrensede levetiden som er angitt i det godkjente vedlikeholdsprogrammet og luftdyktighetspåleggene, unntatt i tilfellene fastsatt i M.A.504 bokstav c).»

11) I M.A.504 skal bokstav b) lyde:

«b) Ikke-funksjonsdyktige komponenter skal identifiseres og lagres på et sikkert sted under kontroll av en godkjent vedlikeholdsorganisasjon til det er truffet beslutning om komponentenes framtidige status. For andre luftfartøyer som ikke benyttes i kommersiell lufttransport, unntatt store luftfartøyer, kan imidlertid personen eller organisasjonen som har erklært at komponenten ikke er funksjonsdyktig, etter å ha identifisert den som ikke-funksjonsdyktig overdra oppbevaringen av den til eieren av luftfartøyet, forutsatt at en slik overdragelse blir vist i loggboken for luftfartøyet, loggboken for motoren eller loggboken for komponenten.»

12) M.A.601 skal lyde:

«M.A.601 Virkeområde

I dette kapittel fastsettes krav som en organisasjon må oppfylle for å være berettiget til utstedelse eller forlengelse av en godkjenning for vedlikehold av luftfartøyer og komponenter som ikke er oppført i M.A.201 bokstav g).»

13) I M.A.604 bokstav a) skal nr. 5 og 6 lyde:

«5. en liste over sertifiserende personell med deres virkeområde for godkjenning, og

6. en liste over steder der vedlikehold blir utført, sammen med en generell beskrivelse av anleggene.»

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

«h) Som unntak fra bokstav g) kan organisasjonen benytte sertifiserende personell som er kvalifisert i samsvar med følgende bestemmelser, når den yter vedlikeholdsstøtte til operatører som deltar i kommersiell drift, forutsatt at det benyttes egnede framgangsmåter som skal godkjennes som del av organisasjonens håndbok:

1. For et luftdyktighetspålegg om gjentatte inspeksjoner før avgang der det uttrykkelig fastslås at besetningen kan gjennomføre et slikt pålegg, kan organisasjonen utstede en begrenset sertifiseringsgodkjenning til luftfartøyets fartøysjef på grunnlag av flygebesetningssertifikatet, forutsatt at organisasjonen påser at tilstrekkelig praktisk opplæring er gjennomført til å sikre at en slik person kan gjennomføre luftdyktighetspålegget i samsvar med standarden som kreves.
2. For luftfartøyer som drives fjernt fra en støttet lufthavn, kan organisasjonen utstede en begrenset sertifiseringsgodkjenning til fartøysjefen på grunnlag av flygebesetningssertifikatet, forutsatt at organisasjonen påser at det er gjennomført tilstrekkelig praktisk opplæring til å sikre at en slik person kan gjennomføre oppgaven i samsvar med standarden som kreves.»

15) M.A.607 skal lyde:

«M.A.607 Sertifiserende personell

a) I tillegg til M.A.606 bokstav g) kan sertifiserende personell benytte sine særretter bare dersom organisasjonen har sørget for

1. at sertifiserende personell kan dokumentere at de oppfyller kravene i 66.A.20 bokstav b) i vedlegg III (del 66), med mindre vedlegg III (del 66) viser til regler i medlemsstatene, idet de i så fall skal oppfylle kravene i slike regler, og
2. at sertifiserende personell har en tilstrekkelig forståelse av det aktuelle luftfartøyet og/eller den/de aktuelle luftfartøykomponenten(e) som skal vedlikeholdes, samt tilhørende framgangsmåter for organisering.

b) Dersom et luftfartøy i følgende uforutsette tilfeller har flygeforbud på et annet sted enn hovedbasen og egnet sertifiserende personell ikke er tilgjengelig, kan en vedlikeholdsorganisasjon med kontrakt for å yte vedlikeholdsstøtte utstede en engangssertifiseringsfullmakt

1. til en av sine ansatte som innehar typekvalifikasjoner for luftfartøy med lignende teknologi, konstruksjon og systemer, eller
2. til en person med minst tre års vedlikeholdserfaring og gyldig ICAO-vedlikeholdssertifikat for luftfartøy for den luftfartøystypen som skal sertifiseres, forutsatt at det på det aktuelle stedet ikke finnes noen organisasjon som er behørig godkjent i henhold til denne del, og at den kontraktsmessig tilknyttede organisasjonen innhenter og arkiverer dokumentasjon om vedkommende persons erfaring og sertifikat.

Alle slike tilfeller skal rapporteres til vedkommende myndighet innen sju dager etter at en slik sertifiseringsfullmakt er utstedt. Den godkjente vedlikeholdsorganisasjonen som utsteder engangssertifiseringsfullmakten, skal sørge for at alt slikt vedlikehold som kan påvirke flysikkerheten, blir kontrollert på nytt.

c) Den godkjente vedlikeholdsorganisasjonen skal registrere alle detaljer med hensyn til sertifiserende personell og inneha en ajourført liste over alt sertifiserende personell sammen med deres virkeområde for godkjenning som del av organisasjonens håndbok i henhold til M.A.604 bokstav a) nr. 5.»

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

«1. ha det utstyr og det verktøy som er angitt i vedlikeholdsdataene som beskrevet i M.A.609, eller verifisert tilsvarende utstyr og verktøy som oppført i vedlikeholdsorganisasjonens håndbok som nødvendig for daglig vedlikehold innenfor rammen av godkjenningen, og»

17) M.A.610 skal lyde:

«M.A.610 Arbeidsordrer for vedlikehold

Før vedlikeholdsarbeid begynner, skal organisasjonen og den organisasjonen som anmoder om vedlikehold, skriftlig avtale en arbeidsordre for klart å fastsette hvilket vedlikeholdsarbeid som skal utføres.»

18) I M.A.613 skal bokstav a) lyde:

- «a) Når alt komponentvedlikehold som kreves i henhold til dette kapittel, er fullført, skal det utstedes et sertifikat for frigivelse for bruk av komponenten i samsvar med M.A.802. EASAskjema 1 skal utstedes, unntatt for komponenter som vedlikeholdes i samsvar med M.A.502 bokstav b) og M.A.502 bokstav d), og komponenter produsert i samsvar med M.A.603 bokstav b).»

19) M.A.615 skal lyde:

«M.A.615 Organisasjonens særretter

Vedlikeholdsorganisasjonen som er godkjent i samsvar med avsnitt A kapittel F i dette vedlegg (del M), kan

- a) vedlikeholde alle luftfartøyer og/eller komponenter den er godkjent for, på de stedene som er angitt i godkjenningssertifikatet og i vedlikeholdsorganisasjonens håndbok,
- b) sørge for at det ytes spesialiserte tjenester under kontroll av vedlikeholdsorganisasjonen hos en annen organisasjon med relevante kvalifikasjoner, forutsatt at det benyttes egnede framgangsmåter som er etablert som del av vedlikeholdsorganisasjonens håndbok og godkjent av vedkommende myndighet direkte,
- c) vedlikeholde ethvert luftfartøy og/eller enhver komponent den er godkjent for, på et hvilket som helst sted, forutsatt at behovet for slikt vedlikehold enten skyldes at luftfartøyet er uegnet for flyging, eller nødvendigheten av å gjennomføre leilighetsvis vedlikehold på de vilkår som er angitt i vedlikeholdsorganisasjonens håndbok,
- d) utstede sertifikater for frigivelse for bruk når vedlikeholdet er fullført, i samsvar med M.A.612 eller M.A.613.»

20) I M.A.703 gjøres følgende endringer:

i) Bokstav a) skal lyde:

- «a) Godkjenning angis ved at vedkommende myndighet utsteder et sertifikat som er tatt med i tillegg VI.»

ii) Ny bokstav c) skal lyde:

- «c) Omfanget av arbeidet som anses å utgjøre godkjenningen, skal spesifiseres i håndboken for sikring av kontinuerlig luftdyktighet i samsvar med M.A.704.»

21) I M.A.704 gjøres følgende endringer:

i) Bokstav a) nr. 3 skal lyde:

- «3. tittel og navn på person(er) omhandlet i M.A.706 bokstav a), M.A.706 bokstav c), M.A.706 bokstav d) og M.A.706 bokstav i), og».

ii) I bokstav a) skal nytt nr. 9 lyde:

- «9. listen over godkjente vedlikeholdsprogrammer for luftfartøyer eller, for luftfartøyer som ikke deltar i kommersiell lufttransport, listen over «generelle» og «grunnleggende» vedlikeholdsprogrammer.».

iii) Bokstav c) skal lyde:

- «c) Uten hensyn til bokstav b) kan mindre endringer i håndboken godkjennes indirekte etter en framgangsmåte for indirekte godkjenning. Framgangsmåten for indirekte godkjenning skal definere hvilke mindre endringer som er berettiget, etableres av organisasjonen for sikring av kontinuerlig luftdyktighet som del av håndboken og godkjennes av vedkommende myndighet med ansvar for organisasjonen for sikring av kontinuerlig luftdyktighet.»

22) I M.A.706 skal nye bokstaver i) og j) lyde:

- «i) For organisasjoner som forlenger sertifikater for inspeksjon av luftdyktighet i samsvar med M.A.711 bokstav a) nr. 4 og M.A.901 bokstav f), skal organisasjonen oppnevne personer med fullmakt til dette, med forbehold om vedkommende myndighets godkjenning.
- j) Organisasjonen skal definere og holde à jour i håndboken for sikring av kontinuerlig luftdyktighet tittel og navn på personen(e) omhandlet i M.A.706 bokstav a), M.A.706 bokstav c), M.A.706 bokstav d) og M.A.706 bokstav i).»

23) I M.A.707 skal bokstav a) lyde:

- «a) For å bli godkjent til å utføre inspeksjon av kontinuerlig luftdyktighet skal en godkjent organisasjonen for sikring av kontinuerlig luftdyktighet ha kvalifisert personell for inspeksjon av luftdyktighet til å utstede sertifikater for inspeksjon av luftdyktighet eller anbefalinger som omhandlet i kapittel I avsnitt A.
1. For alle luftfartøyer som benyttes i kommersiell lufttransport, samt luftfartøyer med en største tillatte startmasse på over 2730 kg, unntatt ballonger, skal slikt personell ha
 - a) minst fem års erfaring innen kontinuerlig luftdyktighet, og
 - b) et relevant sertifikat i samsvar med vedlegg III (del 66) eller en nasjonalt godkjent kvalifikasjon som vedlikeholdspersonell som er relevant for vedkommende luftfartøykategori (når vedlegg III (del 66) viser til nasjonale regler), eller en ingeniørgrad innen luftfart eller tilsvarende, og
 - c) formell vedlikeholdsopplæring innen luftfart, og
 - d) en stilling i den godkjente organisasjonen med relevante ansvarsområder.
 - e) Uten hensyn til bokstav a)d) kan kravene fastsatt i M.A.707 bokstav a) nr. 1b erstattes med fem års erfaring i kontinuerlig luftdyktighet i tillegg til dem som allerede kreves av M.A.707 bokstav a) nr. 1a.
 2. For luftfartøyer som ikke benyttes i kommersiell lufttransport, med en største tillatte startmasse på høyst 2730 kg samt for ballonger skal slikt personell ha
 - a) minst tre års erfaring innen kontinuerlig luftdyktighet, og
 - b) et relevant sertifikat i samsvar med vedlegg III (del 66) eller en nasjonalt godkjent kvalifikasjon som vedlikeholdspersonell som er relevant for vedkommende luftfartøykategori (når vedlegg III (del 66) viser til nasjonale regler), eller en ingeniørgrad innen luftfart eller tilsvarende, og
 - c) relevant vedlikeholdsopplæring innen luftfart, og
 - d) en stilling i den godkjente organisasjonen med relevante ansvarsområder.
 - e) Uten hensyn til bokstav a)d) kan kravene fastsatt i M.A.707 bokstav a) nr. 2b erstattes med fire års erfaring i kontinuerlig luftdyktighet i tillegg til dem som allerede kreves av M.A.707 bokstav a) nr. 2a.»

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

- «2. legge luftfartøyets vedlikeholdsprogram og endringer av dette fram for vedkommende myndighet for godkjenning, med mindre det omfattes av en framgangsmåte for indirekte godkjenning i henhold til M.A.302 bokstav c), og gi en kopi av programmet til eieren av luftfartøyet som ikke deltar i kommersiell lufttransport.»

25) M.A.709 skal lyde:

«M.A.709 Dokumentasjon

- a) Den godkjente organisasjonen for sikring av kontinuerlig luftdyktighet skal ha og bruke gjeldende aktuelle vedlikeholdsdata i samsvar med M.A.401 når den utfører oppgaver knyttet til kontinuerlig luftdyktighet som omhandlet i M.A.708. Slike data kan gis av eieren eller operatøren, forutsatt at det er inngått en egnet kontrakt med en slik eier eller operatør. I et slikt tilfelle skal organisasjonen for sikring av kontinuerlig luftdyktighet oppbevare slike data bare så lenge kontrakten varer, unntatt i tilfeller der M.A.714 krever noe annet.
- b) For luftfartøyer som ikke deltar i kommersiell lufttransport, kan den godkjente organisasjonen for sikring av kontinuerlig luftdyktighet utarbeide «grunnleggende» og/eller «generelle» vedlikeholdsprogrammer for å muliggjøre førstegangsgodkjenning og/eller forlengelse av en godkjennings omfang uten kontraktene omhandlet i tillegg I til dette vedlegg (del M). Slike «grunnleggende» og/eller «generelle» vedlikeholdsprogrammer utelukker imidlertid ikke behovet for å opprette et fyllestgjørende vedlikeholdsprogram for luftfartøyet i samsvar med M.A.302 i god tid for rettighetene omhandlet i M.A.711 utøves.»

26) M.A.711 skal lyde:

«M.A.711 Organisasjonens særretter

- a) En organisasjon for sikring av kontinuerlig luftdyktighet som er godkjent i samsvar med avsnitt A kapittel G i dette vedlegg (del M), kan
 1. sikre den kontinuerlige luftdyktigheten til luftfartøyer for ikke-kommersiell lufttransport som oppført på godkjenningssertifikatet,
 2. sikre den kontinuerlige luftdyktigheten til luftfartøyer for kommersiell lufttransport når dette er oppført både på luftfartøyet godkjenningssertifikat og på luftfartsselskapets godkjenningssertifikat (AOC),
 3. sørge for å utføre begrensede oppgaver i forbindelse med kontinuerlig luftdyktighet med alle underleverandører som arbeider under sitt eget kvalitetssystem, som oppført på godkjenningssertifikatet,
 4. forlenge, på vilkårene i M.A.901 bokstav f), et sertifikat for inspeksjon av luftdyktighet som er utstedt av vedkommende myndighet eller av en annen organisasjon for sikring av kontinuerlig luftdyktighet som er godkjent i samsvar med avsnitt A kapittel G i dette vedlegg (del M).
- b) En godkjent organisasjon for sikring av kontinuerlig luftdyktighet som er registrert i en av medlemsstatene, kan i tillegg få godkjenning til å utføre luftdyktighetsinspeksjoner som omhandlet i M.A.710 og
 1. utstede det tilknyttede sertifikatet for inspeksjon av luftdyktighet og forlenge dette i rett tid på vilkårene i M.A.901 bokstav c) nr. 2 eller M.A.901 bokstav e) nr. 2, og
 2. utstede en anbefaling for inspeksjon av kontinuerlig luftdyktighet til vedkommende myndighet i registreringsmedlemsstaten.»

27) I M.A.712 skal bokstav f) lyde:

- «f) For en liten organisasjon som ikke sikrer kontinuerlig luftdyktighet til luftfartøyer som benyttes i kommersiell lufttransport, kan kvalitetssystemet erstattes med regelmessige organisasjonsgjennomgørelser underlagt godkjenning av vedkommende myndighet, unntatt dersom organisasjonen utsteder sertifikater for inspeksjon av luftdyktighet for luftfartøyer med en største tillatte startmasse på over 2730 kg, unntatt ballonger. Dersom det ikke foreligger noe kvalitetssystem, skal organisasjonen ikke sette ut oppgaver for sikring av kontinuerlig luftdyktighet til andre parter.»

28) I M.A.714 skal bokstav b) lyde:

- «b) Dersom organisasjonen for sikring av kontinuerlig luftdyktighet har den særretten som er omhandlet i M.A.711 bokstav b), skal den oppbevare en kopi av hvert sertifikat for inspeksjon av luftdyktighet og hver enkelt anbefaling som er utstedt eller eventuelt forlenget, sammen med alle underlagsdokumenter. I tillegg skal organisasjonen beholde en kopi av alle sertifikater for inspeksjon av luftdyktighet som den har forlenget under særrettigheten omhandlet i M.A.711 bokstav a) nr. 4.»

29) M.A.801 skal lyde:

«M.A.801 Sertifikat for frigivelse for bruk for luftfartøy

- a) Unntatt for luftfartøyer friggitt for bruk av en vedlikeholdsorganisasjon som er godkjent i samsvar med vedlegg II (del 145), skal sertifikatet for frigivelse for bruk utstedes i samsvar med dette kapitlet.
- b) Et luftfartøy kan ikke frigis for bruk med mindre et sertifikat for frigivelse for bruk er utstedt ved fullføring av vedlikehold, når det er fastslått at alt nødvendig vedlikehold er tilfredsstillende utført
 1. av kvalifisert sertifiserende personell på vegne av vedlikeholdsorganisasjonen som er godkjent i samsvar med avsnitt A kapittel F i dette vedlegg (del M), eller
 2. av sertifiserende personell i samsvar med kravene fastsatt i vedlegg III (del 66), unntatt for kompliserte vedlikeholdsoppgaver oppført i tillegg VII til dette vedlegg, der nr. 1 får anvendelse, eller
 3. av pilot-eieren i samsvar med M.A.803.
- c) Som unntak fra M.A.801 bokstav b) nr. 2 for ELA1 luftfartøyer som ikke benyttes i kommersiell lufttransport, kan kompliserte vedlikeholdsoppgaver på luftfartøyer oppført i tillegg VII frigis av sertifiserende personell som omhandlet i M.A.801 bokstav b) nr. 2.
- d) Som unntak fra M.A.801 bokstav b) i tilfelle uforutsette situasjoner der et luftfartøy er satt på bakken på et sted der ingen godkjent vedlikeholdsorganisasjon som er behørig godkjent i henhold til dette vedlegg eller vedlegg II (del 145), og der ikke noe egnet sertifiserende personell er tilgjengelig, kan eieren bemyndige enhver person med minst tre års relevant vedlikeholdserfaring som innehar de relevante kvalifikasjoner, til å utføre vedlikehold i samsvar med standardene fastsatt i kapittel D i dette vedlegg, og frigi luftfartøyet. Eieren skal i så fall
 1. framskaffe og oppbevare i luftfartøyet detaljerte opplysninger om alt arbeid som er utført, og de kvalifikasjonene som innehas av personen som har utstedt sertifikatet, og
 2. påse at alt slikt vedlikehold snarest mulig og innen sju dager blir kontrollert på nytt og friggitt av en behørig godkjent person som omhandlet i M.A.801 bokstav b) eller en organisasjon godkjent i samsvar med avsnitt A kapittel F i dette vedlegg (del M) eller med vedlegg II (del 145), og
 3. innen sju dager etter utstedelse av slik sertifiseringsfullmakt underrette organisasjonen med ansvar for sikring av kontinuerlig luftdyktighet for luftfartøyet når denne har kontrakt for oppgaven i samsvar med M.A.201 bokstav e), eller vedkommende myndighet i fravær av en slik kontrakt.
- e) I forbindelse med sertifikat for frigivelse for bruk i samsvar med M.A.801 bokstav b) nr. 2 eller M.A.801 bokstav c) kan sertifiserende personell bistå i utføringen av vedlikeholdsoppgavene av én eller flere personer som er underlagt vedkommendes direkte og løpende kontroll.
- f) Et sertifikat for frigivelse for bruk skal minst inneholde
 1. grunnleggende opplysninger om det vedlikeholdet som er utført, og
 2. datoen da slikt vedlikehold ble fullført, og
 3. identiteten til den organisasjonen og/eller personen som utsteder frigivelsen for bruk, herunder
 - i) referansenummeret for godkjenningen av vedlikeholdsorganisasjonen som er godkjent i samsvar med avsnitt A kapittel F i dette vedlegg (del M) samt det sertifiserende personellet som utsteder et slikt sertifikat, eller
 - ii) i forbindelse med et sertifikat for frigivelse for bruk i henhold til M.A.801 bokstav b) nr. 2 eller M.A.801 bokstav c), identiteten og eventuelt sertifikatnummeret til det sertifiserende personellet som utsteder at slikt sertifikat,
 4. eventuelle begrensninger i luftdyktighet eller drift.

- g) Som unntak fra bokstav b) og uten hensyn til bestemmelsene i bokstav h) kan et sertifikat for frigivelse for bruk dersom det fastsatte vedlikeholdet ikke kan fullføres, utstedes innenfor de godkjente begrensningene for luftfartøyet. Dette faktum sammen med alle relevante begrensninger i luftdyktighet eller drift skal føres inn i luftfartøyet sertifikat for frigivelse for bruk før det utstedes, som del av opplysningene som kreves i henhold til bokstav f) nr. 4.
- h) Det skal ikke utstedes noe sertifikat for frigivelse for bruk dersom det foreligger en kjent mangel på samsvar som utgjør en fare for flysikkerheten.»

30) M.A.802 skal lyde:

«M.A.802 Sertifikat for frigivelse for bruk for en komponent

- a) Et sertifikat for frigivelse for bruk skal utstedes når alt vedlikehold på en luftfartøykomponent er fullført i samsvar med M.A.502.
- b) Sertifikatet for godkjent frigivelse identifisert som EASAskjema 1 utgjør sertifikatet for frigivelse for bruk for komponenten, med mindre slikt vedlikehold på luftfartøykomponenter er blitt utført i samsvar med M.A.502 bokstav b) eller M.A.502 bokstav d), da vedlikeholdet omfattes av framgangsmåter for frigivelse av luftfartøyet i samsvar med M.A.801.»

31) M.A.803 skal lyde:

«M.A.803 Fullmakt til pilot-eier

- a) For å kvalifisere som pilot-eier må vedkommende person
 - 1. ha et gyldig flysertifikat (eller tilsvarende) utstedt eller validert av en medlemsstat for luftfartøyet type- eller klasserettighet, og
 - 2. eie luftfartøyet, som eieeier eller sammen med andre, og denne eieren må være
 - i) en av de fysiske personene på registreringsskjemaet, eller
 - ii) medlem av et rettssubjekt med ideelt fritidsformål, der vedkommende rettssubjekt er angitt på registreringsdokumentet som eier eller operatør, og vedkommende medlem er direkte involvert i rettssubjektets beslutningsprosess og utnevnt av vedkommende rettssubjekt til å utføre vedlikehold ved pilot-eier.
- b) For et ikkekomplisert, motordrevet luftfartøy i privat trafikk med en største tillatte startmasse på høyst 2730 kg, et seilfly, et motordrevet seilfly eller en ballong kan pilot-eieren utstede sertifikat for frigivelse for bruk etter begrenset vedlikehold ved pilot-eier som beskrevet i tillegg VIII.
- c) Omfanget av det begrensede vedlikeholdet ved pilot-eier skal angis i luftfartøyet vedlikeholdsprogram omhandlet i M.A.302.
- d) Et sertifikat for frigivelse for bruk skal føres inn i loggbøkene og inneholde grunnleggende opplysninger om utført vedlikehold, hvilke vedlikeholdsdata som er benyttet, datoen da vedlikeholdet ble fullført, og identiteten, underskriften og flysertifikatnummeret til pilot-eieren som utsteder et slikt sertifikat.»

32) M.A.901 skal lyde:

«M.A.901 Inspeksjon av luftfartøyers luftdyktighet

For å sikre at fartøyet luftdyktighetsbevis er gyldig, skal det med jevne mellomrom gjennomføres en luftdyktighetsinspeksjon av luftfartøyet og av dokumentasjonen for luftfartøyet kontinuerlige luftdyktighet.

- a) Et sertifikat for inspeksjon av luftdyktighet utstedes i samsvar med tillegg III (EASA-skjema 15a eller 15b) når en tilfredsstillende luftdyktighetsinspeksjon er fullført. Sertifikatet for inspeksjon av luftdyktighet er gyldig i ett år.

- b) Et luftfartøy i et kontrollert miljø er et luftfartøy i) som har vært kontinuerlig kontrollert i løpet av de foregående 12 månedene av en særskilt organisasjon for sikring av kontinuerlig luftdyktighet godkjent i samsvar med avsnitt A kapittel G i dette vedlegg (del M), og ii) som har vært vedlikeholdt i de foregående 12 månedene av vedlikeholdsorganisasjoner som er godkjent i samsvar med avsnitt A kapittel F i dette vedlegg (del M) eller med vedlegg II (del 145). Dette omfatter vedlikeholdsoppgavene omhandlet i M.A.803 bokstav b) utført og friggitt for bruk i samsvar med M.A.801 bokstav b) nr. 2 eller M.A.801 bokstav b) nr. 3.
- c) For alle luftfartøyer benyttet i kommersiell lufttransport og luftfartøyer med en største tillatte startmasse på høyst 2730 kg, unntatt ballonger, som er i et kontrollert miljø, kan organisasjonen omhandlet i bokstav b) som kontrollerer luftfartøyet kontinuerlige luftdyktighet, dersom den er godkjent for dette, og forutsatt at bokstav k) overholdes,
1. utstede et sertifikat for inspeksjon av luftdyktighet i samsvar med M.A.710, og
 2. for sertifikat for inspeksjon av luftdyktighet som den har utstedt, to ganger forlengende gyldigheten av sertifikatet for inspeksjon av luftdyktighet, hver gang for et tidsrom på ett år dersom luftfartøyet har befunnet seg i et kontrollert miljø.
- d) For alle luftfartøyer som benyttes i kommersiell lufttransport, og luftfartøyer med en største tillatte startmasse på over 2730 kg, unntatt ballonger, som i) ikke befinner seg i et kontrollert miljø, eller ii) hvis kontinuerlige luftdyktighet sikres av en organisasjon for sikring av kontinuerlig luftdyktighet som ikke har rettighet til å gjennomføre luftdyktighetsinspeksjoner, skal sertifikatet for inspeksjon av luftdyktighet utstedes av vedkommende myndighet etter en tilfredsstillende vurdering basert på en anbefaling gitt av en organisasjon for sikring av kontinuerlig luftdyktighet som er behørig godkjent i samsvar med avsnitt A kapittel G i dette vedlegg (del M), sendt sammen med søknaden fra eieren eller operatøren. Denne anbefalingen skal bygge på en luftdyktighetsinspeksjon utført i samsvar med M.A.710.
- e) For luftfartøyer som ikke benyttes i kommersiell lufttransport, med en største tillatte startmasse på høyst 2730 kg samt for ballonger kan enhver organisasjon for sikring av kontinuerlig luftdyktighet som er godkjent i samsvar med avsnitt A kapittel G i dette vedlegg (del M) og utnevnt av eieren eller operatøren, dersom den er godkjent for dette, og forutsatt at bokstav k) overholdes,
1. utstede sertifikatet for inspeksjon av luftdyktighet i samsvar med M.A.710, og
 2. for sertifikat for inspeksjon av luftdyktighet som den har utstedt, to ganger forlengende gyldigheten av sertifikatet for inspeksjon av luftdyktighet, hver gang for et tidsrom på ett år, dersom luftfartøyet har befunnet seg i et kontrollert miljø under organisasjonens kontroll.
- f) Som unntak fra M.A.901 bokstav c) nr. 2 og M.A.901 bokstav e) nr. 2 kan organisasjonen omhandlet i bokstav b) som sikrer kontinuerlig luftdyktighet for luftfartøyer som er i et kontrollert miljø, forutsatt at bokstav k) overholdes, to ganger forlengende gyldigheten til et sertifikat for inspeksjon av luftdyktighet som er utstedt av vedkommende myndighet eller av en annen organisasjon for sikring av kontinuerlig luftdyktighet godkjent i samsvar med avsnitt A kapittel G i dette vedlegg (del M), hver gang for et tidsrom på ett år.
- g) Som unntak fra M.A.901 bokstav e) og M.A.901 bokstav i) nr. 2 kan sertifikatet for inspeksjon av luftdyktighet for ELA1 luftfartøy som ikke benyttes i kommersiell lufttransport og ikke påvirkes av M.A.201 bokstav i), også utstedes av vedkommende myndighet etter en tilfredsstillende vurdering basert på en anbefaling fra sertifiserende personell som formelt er godkjent av vedkommende myndighet og i samsvar med bestemmelsene i vedlegg III (del 66), samt med krav fastsatt i M.A.707 bokstav a) nr. 2 bokstav a), sendt sammen med søknaden fra eieren eller operatøren. Denne anbefalingen skal bygge på en luftdyktighetsinspeksjon utført i samsvar med M.A.710 og skal ikke utstedes for mer enn to påfølgende år.
- h) Dersom omstendighetene viser at det foreligger en mulig sikkerhetsrisiko, skal vedkommende myndighet selv utføre luftdyktighetsinspeksjonen og selv utstede sertifikatet for inspeksjon av luftdyktighet.
- i) Utover bokstav h) kan vedkommende myndighet også utføre inspeksjon av luftdyktighet og utstede sertifikatet for inspeksjon av luftdyktighet selv i følgende tilfeller:
1. for luftfartøyer som ikke deltar i kommersiell lufttransport, når luftfartøyet blir kontrollert av en organisasjon for sikring av kontinuerlig luftdyktighet som er godkjent i samsvar med avsnitt A kapittel G i dette vedlegg (del M), og som befinner seg i en tredjestat,
 2. for alle ballonger og andre luftfartøyer med en største tillatte startmasse på høyst 2730 kg, dersom den anmodes om dette av eieren.
- j) Når vedkommende myndighet utfører inspeksjon av luftdyktighet og/eller utsteder sertifikatet for inspeksjon av luftdyktighet selv, skal eieren eller operatøren stille følgende til rådighet for vedkommende myndighet:
1. den dokumentasjonen vedkommende myndighet krever, og
 2. hensiktsmessige lokaler på et egnet sted for dens personell, og

3. om nødvendig støtte fra personell som er behørig kvalifisert i samsvar med vedlegg III (del 66) eller tilsvarende personellkrav fastsatt i 145.A.30 bokstav j) nr. 1) og 2) i vedlegg II (del 145).

k) Et sertifikat for inspeksjon av luftdyktighet skal ikke utstedes eller forlenges dersom det foreligger bevis for, eller det er grunn til å tro, at luftfartøyet ikke er luftdyktig.»

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

«a) Når et luftfartøy innføres i en medlemsstats register fra en tredjestat, skal søkeren

1. søke den nye registreringsmedlemsstaten om utstedelse av et nytt luftdyktighetsbevis i samsvar med vedlegget (del 21) til forordning (EF) nr. 1702/2003, og
2. for andre luftfartøyer enn nye luftfartøyer få utført en tilfredsstillende inspeksjon av luftdyktighet i samsvar med M.A.901, og
3. få utført alt vedlikehold som kreves i henhold til vedlikeholdsprogrammet godkjent i samsvar med M.A.302.

b) Når organisasjonen for sikring av kontinuerlig luftdyktighet er overbevist om at luftfartøyet oppfyller de relevante kravene, skal den eventuelt sende en dokumentert anbefaling om utstedelse av sertifikat for inspeksjon av luftdyktighet til registreringsmedlemsstaten.»

34) I M.B.301 gjøres følgende endringer:

- i) I bokstav b) endres «M.A.302 bokstav e)» til «M.A.302 bokstav c)».
- ii) I bokstav d) endres «M.A.302 bokstav c) og d)» til «M.A.302 bokstav d), e) og f)».

35) I M.B.302 endres «artikkel 10 nr. 3» til «artikkel 14 nr. 4».

36) I M.B.303 skal bokstav a) lyde:

«a) Vedkommende myndighet skal utvikle et undersøkelsesprogram for overvåking av luftdyktighetsstatusen til luftfartøyparken i dens register.»

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

«i) For å legge forholdene til rette for egnede håndhevingstiltak skal vedkommende myndigheter utveksle informasjon om tilfeller av manglende overholdelse som fastslås i samsvar med bokstav h)»

38) M.B.606 skal lyde:

«M.B.606 Endringer

a) Vedkommende myndighet skal oppfylle de relevante krav i den første godkjenningen for alle endringer i organisasjonen som er meldt i samsvar med M.A.617.

- b) Vedkommende myndighet kan fastsette hvilke vilkår den godkjente vedlikeholdsorganisasjonen kan drive under i forbindelse med slike endringer, med mindre den vedtar at godkjenningen skal oppheves midlertidig på grunn av endringenes art eller omfang.
- c) Følgende gjelder for enhver endring i vedlikeholdsorganisasjonens håndbok:
 - 1. Ved direkte godkjenning av endringer i håndboken i samsvar med M.A.604 bokstav b) skal vedkommende myndighet før den formelt underretter den godkjente organisasjonen om godkjenningen, kontrollere at framgangsmåtene angitt i håndboken er i samsvar med dette vedlegg (del M).
 - 2. Når det benyttes en framgangsmåte for indirekte godkjenning av endringer i samsvar med M.A.604 bokstav c), skal vedkommende myndighet påse i) at endringene bare er mindre, og ii) at den har tilstrekkelig kontroll over godkjenningen av endringene til å sikre at de fortsatt oppfyller kravene i dette vedlegg (del M).»

39) M.B.706 skal lyde:

«M.B.706 Endringer

- a) Vedkommende myndighet skal oppfylle de relevante krav i den første godkjenningen med hensyn til endringer i organisasjonen meldt i samsvar med M.A.713.
- b) Vedkommende myndighet kan fastsette hvilke vilkår den godkjente organisasjonen for sikring av kontinuerlig luftdyktighet kan drive under i forbindelse med slike endringer, med mindre den vedtar at godkjenningen skal oppheves midlertidig på grunn av endringenes art eller omfang.
- c) Følgende gjelder for enhver endring i håndboken for sikring av kontinuerlig luftdyktighet:
 - 1. Ved direkte godkjenning av endringer i håndboken i samsvar med M.A.704 bokstav b) skal vedkommende myndighet før den formelt underretter den godkjente organisasjonen om godkjenningen, kontrollere at framgangsmåtene angitt i håndboken er i samsvar med dette vedlegg (del M).
 - 2. Når det benyttes en framgangsmåte for indirekte godkjenning av endringer i samsvar med M.A.704 bokstav c), skal vedkommende myndighet påse i) at endringene bare er mindre, og ii) at den har tilstrekkelig kontroll over godkjenningen av endringene til å sikre at de fortsatt oppfyller kravene i dette vedlegg (del M).»

40) I M.B.901 endres «M.A.902 bokstav d)» til «M.A.901».

41) M.B.902 skal lyde:

«M.B.902 Inspeksjon av luftdyktighet utført av vedkommende myndighet

- a) Når vedkommende myndighet foretar en inspeksjon av luftdyktighet og utsteder sertifikatet for inspeksjon av luftdyktighet med EASA-skjema 15a (tillegg III), skal vedkommende myndighet utføre en inspeksjon av luftdyktighet i samsvar med M.A.710.
- b) Vedkommende myndighet skal ha egnet personell for inspeksjon av luftdyktighet til å utføre luftdyktighetsinspeksjonene.
 - 1. For alle luftfartøyer som benyttes i kommersiell lufttransport, samt luftfartøyer med en største tillatte startmasse på over 2730 kg, unntatt ballonger, skal slikt personell ha
 - a) minst fem års erfaring innen kontinuerlig luftdyktighet, og
 - b) et relevant sertifikat i samsvar med vedlegg III (del 66) eller en nasjonalt godkjent kvalifikasjon som vedlikeholdspersonell som er relevant for vedkommende luftfartøykategori (når vedlegg III (del 66) viser til nasjonale regler), eller en ingeniørgrad innen luftfart eller tilsvarende, og

- c) formell vedlikeholdsopplæring innen luftfart, og
- d) en stilling med relevant ansvar.

Uten hensyn til bokstav a)d) over kan kravene fastsatt i M.B.902 bokstav b) nr. 1b erstattes med fem års erfaring i kontinuerlig luftdyktighet i tillegg til dem som allerede kreves av M.B.902 bokstav b) nr. 1a.

2. For luftfartøyer som ikke benyttes i kommersiell lufttransport, med en største tillatte startmasse på høyst 2730 kg samt for ballonger skal slikt personell ha

- a) minst tre års erfaring innen kontinuerlig luftdyktighet, og
- b) et relevant sertifikat i samsvar med vedlegg III (del 66) eller en nasjonalt godkjent kvalifikasjon som vedlikeholdspersonell som er relevant for vedkommende luftfartøykategori (når vedlegg III (del 66) viser til nasjonale regler), eller en ingeniørgrad innen luftfart eller tilsvarende, og
- c) relevant vedlikeholdsopplæring innen luftfart, og
- d) en stilling med relevant ansvar.

Uten hensyn til bokstav a)d) over kan kravene fastsatt i M.B.902 bokstav b) nr. 2b erstattes med fire års erfaring i kontinuerlig luftdyktighet i tillegg til dem som allerede kreves av M.B.902 bokstav b) nr. 2a.

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

42) Nr. 5.1 og 5.2 i tillegg I «Avtale om kontinuerlig luftdyktighet» skal lyde:

«5.1. Den godkjente organisasjonen plikter å

- 1. sørge for at luftfartøyets type ligger innenfor virkeområdet for organisasjonens godkjenning,
- 2. oppfylle følgende vilkår for luftfartøyets kontinuerlige luftdyktighet:
 - a) utvikle et vedlikeholdsprogram for luftfartøyet, herunder eventuelle allerede utviklede pålitelighetsprogrammer,
 - b) angi hvilke vedlikeholdsuppgaver (i vedlikeholdsprogrammet) som kan utføres av pilot-eier i henhold til M.A.803 bokstav c),
 - c) organisere godkjenningen av luftfartøyets vedlikeholdsprogram,
 - d) når luftfartøyets vedlikeholdsprogram er godkjent, gi en kopi av det til eieren,

- e) organisere en overgangsinspeksjon med utgangspunkt i luftfartøyets tidligere vedlikeholdsprogram,
 - f) påse at alt vedlikehold utføres av en godkjent vedlikeholdsorganisasjon,
 - g) påse at alle gjeldende luftdyktighetspålegg anvendes,
 - h) påse at alle mangler som oppdages under planlagt vedlikehold eller en luftdyktighetsinspeksjon, eller som rapporteres av eieren, utbedres av en godkjent vedlikeholdsorganisasjon,
 - i) samordne planlagt vedlikehold, anvendelse av luftdyktighetspålegg, utskifting av deler med begrenset levetid og krav til inspeksjon av komponenter,
 - j) underrette eieren hver gang luftfartøyet skal bringes til en godkjent vedlikeholdsorganisasjon,
 - k) administrere all teknisk dokumentasjon,
 - l) arkivere all teknisk dokumentasjon,
3. påse at alle endringer på luftfartøyet i samsvar med vedlegget (del 21) til forordning (EF) nr. 1702/2003 er godkjent før de gjennomføres,
 4. påse at alle reparasjoner på luftfartøyet i samsvar med vedlegget (del 21) til forordning (EF) nr. 1702/2003 er godkjent før de gjennomføres,
 5. underrette vedkommende myndighet i registreringsmedlemsstaten hver gang eieren ikke framviser luftfartøyet for den godkjente vedlikeholdsorganisasjonen på anmodning fra den godkjente organisasjonen,
 6. underrette vedkommende myndighet i registreringsmedlemsstaten hver gang denne avtalen ikke overholdes,
 7. utføre inspeksjonen av luftfartøyets luftdyktighet når dette er nødvendig, og utstede sertifikatet for inspeksjon av luftdyktighet eller anbefalingen til vedkommende myndighet i registreringsmedlemsstaten,
 8. innen ti dager oversende en kopi av et sertifikat for inspeksjon av luftdyktighet som er utstedt eller forlenget, til vedkommende myndighet i registreringsmedlemsstaten,
 9. utføre all hendelsesrapportering som kreves etter gjeldende bestemmelser,
 10. underrette vedkommende myndighet i registreringsmedlemsstaten når en av partene sier opp denne avtalen.

5.2. Eieren plikter å

1. ha en generell forståelse av det godkjente vedlikeholdsprogrammet,
2. ha en generell forståelse av dette vedlegg (del M),
3. framvise luftfartøyet for den godkjente vedlikeholdsorganisasjonen som avtalt med den godkjente organisasjonen til fastsatt tid i samsvar med den godkjente organisasjonens anmodning,
4. ikke endre luftfartøyet uten først å rådført seg med den godkjente organisasjonen,
5. underrette den godkjente organisasjonen om alt ekstraordinært vedlikehold som er utført uten den godkjente organisasjonens kjennskap og kontroll,

6. rapportere til den godkjente organisasjonen via loggboken om alle feil som konstateres under driften,
7. underrette vedkommende myndighet i registreringsmedlemsstaten når en av partene sier opp denne avtalen,
8. underrette vedkommende myndighet i registreringsmedlemsstaten og den godkjente organisasjonen når luftfartøyet blir solgt,
9. utføre all hendelsesrapportering som kreves etter gjeldende bestemmelser,
10. underrette den godkjente organisasjonen jevnlig om luftfartøyet flytimer og andre opplysninger om bruk, som avtalt med den godkjente organisasjonen,
11. føre inn sertifikatet for frigivelse for bruk i loggbøkene som nevnt i M.A.803 bokstav d) når det utføres vedlikehold ved pilot-eier, uten at begrensningene for vedlikeholdsoppgavelisten som fastsatt i det godkjente vedlikeholdsprogrammet som fastsatt i M.A.803 bokstav c) overskrides,
12. underrette den godkjente organisasjonen for sikring av kontinuerlig luftdyktighet med ansvar for sikring av fartøyets kontinuerlige luftdyktighet senest 30 dager etter fullføringen av vedlikeholdet ved pilot-eier i samsvar med M.A.305 bokstav a).»

43) I tillegg II avsnitt 2 «UTSTEDERS UTFYLLING AV FRIGIVELSESSERTIFIKATET» gjøres følgende endringer:

- a) I felt 13 fjerde ledd skal åttende strekpunkt lyde:

«– Sertifikatet for frigivelse for bruk for en komponent som omhandlet i M.A.613.»

- b) Felt 19 skal lyde:

«Felt 19 For alt vedlikehold utført av vedlikeholdsorganisasjoner godkjent i samsvar med avsnitt A kapittel F i vedlegg I (del M) til forordning (EF) nr. 2042/2003 skal ruten «med mindre annet er angitt i felt 13» være krysset av, og erklæringen om sertifikatet for frigivelse for bruk for en komponent foretas i felt 13.

Følgende erklæring om sertifikatet for frigivelse for bruk for en komponent omhandlet i M.A.613 skal tas med i felt 13:

«bekrefter at med mindre annet er angitt i dette feltet, er arbeidet identifisert i felt 12 og beskrevet i dette felt utført i samsvar med kravene i avsnitt A kapittel F i vedlegg I (del M) til forordning (EF) nr. 2042/2003, og med hensyn til nevnte arbeid er arbeidets gjenstand å anse som klar for frigivelse for bruk. DETTE ER IKKE EN FRIGIVELSE I HENHOLD TIL VEDLEGG II (DEL 145) TIL FORORDNING (EF) Nr. 2042/2003.»

Sertifiseringserklæringen «med mindre annet er angitt i dette feltet» er beregnet på følgende tilfeller:

- i) Vedlikeholdet kunne ikke fullføres.
- ii) Vedlikeholdet avvek fra standarden som kreves i dette vedlegg (del M).
- iii) Vedlikeholdet ble utført i samsvar med et annet krav enn det som er angitt i dette vedlegg (del M). I så fall skal felt 13 angi de særlige nasjonale bestemmelsene.

Ethvert slikt tilfelle eller enhver kombinasjon av slike tilfeller skal angis i felt 13.»

44) Tillegg III skal lyde:

«Tillegg III

Sertifikater for inspeksjon av luftdyktighet

[MEDLEMSSTAT]

Medlem av Det europeiske flysikkerhetsbyrå

SERTIFIKAT FOR INSPEKSJON AV LUFTDYKTIGHET

ARC-referanse:

I henhold til gyldig europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 har følgende organisasjon for sikring av kontinuerlig luftdyktighet, som er godkjent i samsvar med avsnitt A kapittel G i vedlegg I (avdeling M) til kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003,

[NAVN OG ADRESSE TIL GODKJENT ORGANISASJON]

Referanse for godkjenning: [MEDLEMSSTATSKODE].MG.NNNN.

utført en inspeksjon av luftdyktighet i samsvar med M.A.710 i vedlegg I til kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003 på følgende luftfartøy:

Luftfartøyets produsent:

Produsentens betegnelse:

Luftfartøyets registreringsnummer:

Luftfartøyets serienummer:

og dette luftfartøyet anses som luftdyktig på inspeksjonstidspunktet.

Utstedelsesdato: Utløpsdato:

Underskrift: Godkjenningensnr.:

1. forlengelse: Luftfartøyet har det siste året vært i et kontrollert miljø i samsvar med M.A.901 i vedlegg I til kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003. Luftfartøyet anses som luftdyktig på utstedelsestidspunktet.

Utstedelsesdato: Utløpsdato:

Underskrift: Fullmakt nr.:

Firma: Godkjenningensnr.:

2. forlengelse: Luftfartøyet har det siste året vært i et kontrollert miljø i samsvar med M.A.901 i vedlegg I til kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003. Luftfartøyet anses som luftdyktig på utstedelsestidspunktet.

Utstedelsesdato: Utløpsdato:

Underskrift: Fullmakt nr.:

Firma: Godkjenningensnr.:

[MEDLEMSSTAT]

Medlem av Det europeiske flysikkerhetsbyrå

SERTIFIKAT FOR INSPEKSJON AV LUFTDYKTIGHET

ARC-referanse:

I henhold til gyldig europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 bekrefter [VEDKOMMENDE MYNDIGHET I MEDLEMSSTATEN] at følgende luftfartøy:

Luftfartøyets produsent:

Produsentens betegnelse:

Luftfartøyets registreringsnummer:

Luftfartøyets serienummer:

anses som luftdyktig på inspeksjonstidspunktet.

Utstedelsesdato: Utløpsdato:

Underskrift: Fullmakt nr.:

1. forlengelse: Luftfartøyet har det siste året vært i et kontrollert miljø i samsvar med M.A.901 i vedlegg I til kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003. Luftfartøyet anses som luftdyktig på utstedelsestidspunktet.

Utstedelsesdato: Utløpsdato:

Underskrift: Fullmakt nr.:

Firma: Godkjenningensnr:

2. forlengelse: Luftfartøyet har det siste året vært i et kontrollert miljø i samsvar med M.A.901 i vedlegg I til kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003. Luftfartøyet anses som luftdyktig på utstedelsestidspunktet.

Utstedelsesdato: Utløpsdato:

Underskrift: Fullmakt nr.:

Firma: Godkjenningensnr:

45) I tillegg IV skal nr. 4 og nr. 5 lyde:

- «4. En klasserettighet med klassifikasjon A innebærer at vedlikeholdsorganisasjonen som er godkjent i samsvar med avsnitt A kapittel F i dette vedlegg (del M), kan utføre vedlikehold på luftfartøyet og alle komponenter (herunder motorer og/eller hjelpeaggregater (APU-er)) i samsvar med luftfartøyet vedlikeholdsdata eller, dersom dette er avtalt med vedkommende myndighet, i samsvar med komponentens vedlikeholdsdata, men bare når slike komponenter er montert på luftfartøyet. En slik A-klassifisert vedlikeholdsorganisasjon kan imidlertid fjerne en komponent midlertidig for vedlikehold for å gi bedre tilgang til komponenten, med mindre slik fjerning fører til behov for ytterligere vedlikehold som ikke er berettiget etter bestemmelsene i dette nummer. Dette forutsetter en framgangsmåte for kontroll i vedlikeholdsorganisasjonens håndbok som kan godtas av vedkommende medlemsstat. Avsnittet med begrensninger angir omfanget av slikt vedlikehold og viser dermed godkjenningens omfang.
5. En klasserettighet med klassifikasjon B innebærer at vedlikeholdsorganisasjonen som er godkjent i samsvar med avsnitt A kapittel F i dette vedlegg (del M), kan utføre vedlikehold på den umonterte motoren og/eller hjelpeaggregatet (APU) og motor- og/eller APU-komponenter i samsvar med motorens eller hjelpeaggregatets vedlikeholdsdata eller, dersom dette er avtalt med vedkommende myndighet, i samsvar med komponentens vedlikeholdsdata, men bare når slike komponenter er montert på motoren eller hjelpeaggregatet. En slik B-klassifisert vedlikeholdsorganisasjon kan imidlertid fjerne en komponent midlertidig for vedlikehold for å gi bedre tilgang til komponenten, med mindre slik fjerning fører til behov for ytterligere vedlikehold som ikke er berettiget etter bestemmelsene i dette nummer. Avsnittet med begrensninger angir omfanget av slikt vedlikehold og viser dermed godkjenningens omfang. En vedlikeholdsorganisasjon som er godkjent i samsvar med avsnitt A kapittel F i dette vedlegg (del M) og har en klasserettighet med klassifikasjon B, kan også utføre vedlikehold på en montert motor ved grunnleggende vedlikehold og linjevedlikehold som omfattes av en framgangsmåte for kontroll i vedlikeholdsorganisasjonens håndbok. Arbeidsomfanget i vedlikeholdsorganisasjonens håndbok skal innbefatte slik virksomhet dersom medlemsstaten tillater det.»

46) Tillegg VI skal lyde:

Tillegg VI

Godkjenningssertifikat for organisasjon for sikring av kontinuerlig luftdyktighet i henhold til vedlegg I (del M) kapittel G

[MEDLEMSSTAT]

Medlem av Det europeiske flysikkerhetsbyrå

ORGANISASJON FOR SIKRING AV KONTINUERLIG LUFTDYKTIGHET**GODKJENNINGSSERTIFIKAT**

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

I henhold til gyldig europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 og kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003 og på vilkårene nedenfor bekrefter [VEDKOMMENDE MYNDIGHET I MEDLEMSSTATEN] følgende:

[SELSKAPETS NAVN OG ADRESSE]

er, som organisasjon for sikring av kontinuerlig luftdyktighet i samsvar med vedlegg I (del M) avsnitt A kapittel G i forordning (EF) nr. 2042/2003, godkjent til å kontrollere den kontinuerlige luftdyktigheten til luftfartøyet oppført i vedlagte skjema for godkjenning og til å utstede anbefalinger eller sertifikater for inspeksjon av luftdyktighet etter en inspeksjon av luftdyktighet som angitt i M.A. 710 i vedlegg I til forordning (EF) nr. 2042/2003 når dette er fastsatt.

VILKÅR

- Denne godkjenningen er begrenset til det som er angitt i avsnittet om godkjenningens omfang i den godkjente håndboken for sikring av kontinuerlig luftdyktighet som omhandlet i vedlegg I (del M) avsnitt A kapittel G i forordning (EF) nr. 2042/2003.
 - Denne godkjenningen krever overholdelse av de framgangsmåtene som er angitt i godkjent håndbok for sikring av kontinuerlig luftdyktighet i vedlegg I (del M) til forordning (EF) nr. 2042/2003.
 - Denne godkjenningen er gyldig så lenge den godkjente organisasjonen for sikring av kontinuerlig luftdyktighet overholder vedlegg I (del M) til forordning (EF) nr. 2042/2003.
 - Forutsatt at vilkår 13 over er oppfylt, er denne godkjenningen fortsatt gyldig og har ubegrenset varighet, med mindre godkjenningen tidligere er gitt avkall på, erstattet, opphevet midlertidig eller tilbakekalt.
- Dersom dette skjemaet også benyttes for innehavere av godkjenningssertifikater for luftfartsselskap (Air Operator Certificate — AOC), skal nevnte sertifikats AOCnummer tilføyes til referansen i tillegg til standardnummeret, og vilkår 4 skal erstattes med følgende tilleggsvilkår:
- Denne godkjenningen utgjør ingen tillatelse til å drive de typene av luftfartøy som er omhandlet i nr. 1. Tillatelsen til å drive luftfartøyet er godkjenningssertifikatet for luftfartsselskap (AOC).
 - Når organisasjonen for sikring av kontinuerlig luftdyktighet under sitt kvalitetssystem setter bort tjenesten til én eller flere organisasjoner, er denne godkjenningen fortsatt gyldig under forutsetning av at denne (disse) organisasjonen(e) oppfyller sine gjeldende kontraktsmessige forpliktelser.
 - Opphør, midlertidig oppheving eller tilbakekalling av godkjenningssertifikatet for luftfartsselskap vil automatisk gjøre gjeldende godkjenning i tilknytning til luftfartøyets registreringer angitt i AOC-en ugyldig, med mindre noe annet er uttrykkelig fastsatt av vedkommende myndighet.
 - Forutsatt at vilkårene over er oppfylt, er denne godkjenningen fortsatt gyldig og har ubegrenset varighet, med mindre godkjenningen tidligere er gitt avkall på, erstattet, opphevet midlertidig eller tilbakekalt.

Opprinnelig utstedelsesdato:

Underskrift:

Dato for denne revisjonen: Revisjonsnr.:

For vedkommende myndighet:

Side ... av ...

ORGANISASJON FOR SIKRING AV KONTINUERLIG LUFTDYKTIGHET**GODKJENNINGSPLAN**

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

Organisasjon: [SELSKAPETS NAVN OG ADRESSE]

Type/serie/gruppe luftfartøy	Godkjent inspeksjon av luftdyktighet	Organisasjon(er) som arbeider etter et kvalitetssystem
	[JA/NEI]	

Denne godkjenningssplanen er begrenset til det som er angitt i avsnittet om godkjenningens omfang i den godkjente håndboken for sikring av kontinuerlig luftdyktighet i vedlegg I (del M) avsnitt A kapittel G i forordning (EF) nr. 2042/2003:

Referanse til håndbok for sikring av kontinuerlig luftdyktighet:

Dato før første utstedelse:

Underskrift:

Dato for denne revisjonen: Revisjonsnr.:

For vedkommende myndighet:

Side ... av ...

EASA-skjema 14»

47) I tillegg VII gjøres følgende endringer:

a) Første punktum skal lyde: «De kompliserte vedlikeholdsoppgavene nevnt i M.A.502 bokstav d) nr. 3, M.A.801 bokstav b) nr. 2 og M.A.801 bokstav c) består av følgende:»

b) Nye nr. 3, 4 og 5 skal lyde:

«3. Utføring av følgende vedlikehold på en stempelmotor:

- a) demontering og påfølgende rekonstruksjon av stempelmotor av andre grunner enn i) for å få tilgang til stempel-/sylinderenheter, eller ii) for å fjerne det bakre tilbehørsdekslet for å inspisere og/eller erstatte oljepumpeenheter, når slikt arbeid ikke innebærer å fjerne og rekonstruere interne tannhjul,
- b) demontering og påfølgende rekonstruksjon av reduksjonsgir,
- c) sveising og slaglodding av skjøter, bortsett fra mindre sveisereparasjoner på eksosenheter utført av en behørig godkjent eller autorisert sveiser, men ikke utskifting av komponenter,
- d) inngrep i enkeltdele i enheter som leveres som ferdig utprøvde enheter, bortsett fra utskifting eller justering av deler som normalt kan skiftes ut eller justeres når det utføres service.

4. Balansering av en propell, med unntak av
 - a) sertifisering av statisk balansering der dette kreves i henhold til vedlikeholdshåndboken,
 - b) dynamisk balansering på monterte propeller ved hjelp av elektronisk balanseringsutstyr der dette er tillatt i henhold til vedlikeholdshåndboken eller andre godkjente luftdyktighetsdata.
5. Andre tilleggsoppgaver som krever
 - a) spesialisert verktøy, utstyr eller anlegg, eller
 - b) omfattende framgangsmåter for samordning på grunn av oppgavens utvidede varighet samt at flere personer er involvert.»

48) Tillegg VIII skal lyde:

«Tillegg VIII

Begrenset vedlikehold ved pilot-eier

I tillegg til kravene i vedlegg I (del M) skal følgende grunnleggende prinsipper overholdes før noen vedlikeholdsoppgave blir utført på vilkårene for vedlikehold ved pilot-eier:

- a) Kompetanse og ansvar
 1. Pilot-eier er alltid ansvarlig for alt vedlikehold som vedkommende utfører.
 2. Før det utføres noe vedlikehold ved pilot-eier, må pilot-eier forvisse seg om at han/hun er kompetent til å utføre oppgaven. Det er pilot-eiers ansvar å gjøre seg kjent med standard vedlikeholdspraksis for eget luftfartøy og med luftfartøyets vedlikeholdsprogram. Dersom pilot-eier ikke er kompetent til å utføre oppgaven, kan oppgaven ikke frigis av pilot-eier.
 3. Pilot-eier (eller den organisasjonen for sikring av kontinuerlig luftdyktighet som pilot-eier har inngått kontrakt med, omhandlet i kapittel G avsnitt A i dette vedlegg) er ansvarlig for å identifisere pilot-eiers oppgaver i samsvar med de grunnleggende prinsippene i vedlikeholdsprogrammet og for å påse at dokumentet blir ajourført i rett tid.
 4. Godkjenning av vedlikeholdsprogrammet skal utføres i samsvar med M.A.302.
- b) Oppgaver

Pilot-eier kan utføre enkle visuelle inspeksjoner eller operasjoner for å kontrollere for generelle forhold, tydelige skader og normal drift ved skrog, motorer, systemer og komponenter.

Vedlikeholdsoppgaver skal ikke utføres av pilot-eier dersom oppgaven

 1. er kritisk og for sikkerheten og feilaktig utføring på dramatisk måte vil påvirke luftfartøyets luftdyktighet, eller det er en flysikkerhetsfølsom vedlikeholdsoppgave som nærmere angitt i M.A.402 bokstav a), og/eller
 2. krever at det fjernes viktige komponenter eller viktige enheter, og/eller
 3. blir utført i samsvar med et luftdyktighetspålegg eller en bestemmelse om luftdyktighetsbegrensninger, med mindre dette uttrykkelig tillates i de nevnte pålegg eller bestemmelse, og/eller
 4. krever bruk av spesialverktøy, kalibrerte verktøy (bortsett fra skiftenøkler og krympeverktøy), og/eller
 5. krever bruk av prøvingsutstyr eller spesialisert prøving (f.eks. ikke-destruktiv prøving (NDT — Non-Destructive Testing), systemprøvinger eller driftsmessige kontroller for avionikkutstyr), og/eller

6. består av særlige ikke-planlagte inspeksjoner (f.eks. kontroll ved hard landing), og/eller
7. påvirker systemer som er grunnleggende for IFR-operasjonene, og/eller
8. er oppført i tillegg VII eller er en komponentvedlikeholdsoppgave i henhold til M.A.502.

Kriteriene 18 over kan ikke overstyres av mindre restriktive instruksjoner utstedt i samsvar med «M.A.302 bokstav d) Vedlikeholdsprogram».

Alle oppgaver som er beskrevet i luftfartøyets flygehåndbok som å forberede luftfartøyet for flyging (for eksempel montering av seilflyvinger eller inspeksjon før flyging), anses for å være en oppgave for flygeren og ikke en vedlikeholdsoppgave for pilot-eier, og krever derfor ikke noe sertifikat for frigivelse for bruk.

- c) Utføring av vedlikeholdsoppgaver ved pilot-eier og dokumentasjon

Vedlikeholdsdata som angitt i M.A.401 skal alltid være tilgjengelige når vedlikehold ved pilot-eier blir utført, og skal overholdes. De detaljerte opplysningene som det vises til ved utføringen av vedlikehold ved pilot-eier, må tas med i sertifikatet for frigivelse for bruk i samsvar med M.A.803 bokstav d).

Pilot-eier skal eventuelt underrette den godkjente organisasjonen for sikring av kontinuerlig luftdyktighet med ansvar for kontroll av luftfartøyets kontinuerlige luftdyktighet senest 30 dager etter fullføringen av vedlikeholdet ved pilot-eier i samsvar med M.A.305 bokstav a).»

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

- 1) Nr. 145.A.50 bokstav a) skal lyde:

«a) Et sertifikat for frigivelse for bruk skal utstedes av sertifiserende personell med behørig fullmakt på vegne av organisasjonen når det er kontrollert at alt bestilt vedlikehold er korrekt utført av organisasjonen i samsvar med framgangsmåtene beskrevet i 145.A.70, idet det tas hensyn til tilgjengelighet og bruk av vedlikeholdsdataene omhandlet i 145.A.45, og forutsatt at det ikke foreligger noen kjent mangel på samsvar som setter flysikkerheten i fare.»

- 2) I tillegg II «Klasse- og klassifiseringssystemer for godkjenning av organisasjonene» skal nr. 4 og nr. 5 lyde:

«4. En klasserettighet med klassifikasjon A innebærer at vedlikeholdsorganisasjonen som er godkjent i samsvar med vedlegg II (del 145), kan utføre vedlikehold på luftfartøyet og alle komponenter (herunder motorer og/eller hjelpeaggregater (APU-er)) i samsvar med luftfartøyets vedlikeholdsdata eller, dersom dette er avtalt med vedkommende myndighet, i samsvar med komponentens vedlikeholdsdata, men bare når slike komponenter er montert på luftfartøyet. En slik A-klassifisert organisasjon som er godkjent i samsvar med vedlegg II (del 145), kan imidlertid fjerne en komponent midlertidig for vedlikehold for å gi bedre tilgang til komponenten, med mindre slik fjerning fører til behov for ytterligere vedlikehold som ikke er berettiget etter bestemmelsene i dette nummer. Dette forutsetter en framgangsmåte for kontroll i vedlikeholdsorganisasjonens håndbok som kan godtas av vedkommende medlemsstat. Avsnittet med begrensninger angir omfanget av slikt vedlikehold og viser dermed godkjenningens omfang.

5. En klasserettighet med klassifikasjon B innebærer at vedlikeholdsorganisasjonen som er godkjent i samsvar med del 145, kan utføre vedlikehold på den umonterte motoren og/eller hjelpeaggregater (APU-er) og motor og/eller komponenter til hjelpeaggregater i samsvar med motorens eller hjelpeaggregatets vedlikeholdsdata eller, dersom dette er avtalt med vedkommende myndighet, i samsvar med komponentens vedlikeholdsdata, men bare når slike komponenter er montert på luftfartøyet og/eller hjelpeaggregatet. En slik B-klassifisert organisasjon som er godkjent i samsvar med vedlegg II (del 145), kan imidlertid fjerne en komponent midlertidig for vedlikehold for å gi bedre tilgang til komponenten, med mindre slik fjerning fører til behov for ytterligere vedlikehold som ikke er berettiget etter bestemmelsene i dette nummer. Avsnittet med begrensninger angir omfanget av slikt vedlikehold og viser dermed godkjenningens omfang. En vedlikeholdsorganisasjon som er godkjent i samsvar med vedlegg II (del 145) og har en klasserettighet med klassifikasjon B, kan også utføre vedlikehold på en montert motor ved grunnleggende vedlikehold og linjevedlikehold som omfattes av en framgangsmåte for kontroll i vedlikeholdsorganisasjonens håndbok. Arbeidsomfanget i vedlikeholdsorganisasjonens håndbok skal innbefatte slik virksomhet dersom medlemsstaten tillater det.»