



**STELLUNGNAHME Nr. 02/2008**

**DER EUROPÄISCHEN AGENTUR FÜR FLUGSICHERHEIT**

**vom 15. Mai 2008**

**bezüglich einer Verordnung der Kommission zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 der Kommission zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben**

**UND**

**bezüglich einer Verordnung der Kommission zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen**

*„Überarbeitete Anforderungen von Teil-M für Luftfahrzeuge, die nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden und für die Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer“*

## I. Allgemeines

1. Zweck dieser Stellungnahme ist es, der Kommission eine Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 1702/2003<sup>1</sup> (Teil-21) und Nr. 2042/2003<sup>2</sup> der Kommission vorzuschlagen. Die Gründe für diese Regelsetzungsaktivität werden nachfolgend dargelegt.
2. Diese Stellungnahme wurde gemäß dem vom Verwaltungsrat der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (der Agentur) festgelegten Verfahren<sup>3</sup> und nach den Bestimmungen von Artikel 19 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008<sup>4</sup> (der Grundverordnung) gebilligt.

## II. Anhörung

3. Um eine Bewertung der Auswirkungen der Bestimmungen von Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 (Teil-M) vorzunehmen, wie von Artikel 7 Absatz 6 der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 gefordert, veranstaltete die Agentur 2004 zwei Sitzungen mit Vertretern der gewerbsmäßigen und der nicht gewerbsmäßigen Luftfahrtindustrie, auf denen festgestellt wurde, dass die Folgen von Teil-M auf die gewerbsmäßigen Beförderungsaktivitäten minimal sind und sich die Folgenabschätzung auf andere Aktivitäten konzentrieren muss.
4. Um die oben angesprochene Folgenabschätzung vorzunehmen, unterzeichnete die Agentur am 21. September 2004 einen Vertrag mit dem Beratungsunternehmen Air EuroSafe. Das Ergebnis war der Bericht zur Beurteilung der zulassungsrechtlichen Auswirkungen 2004/S 122-102598, der von Air EuroSafe am 21. Februar 2005 herausgegeben wurde und als Anlage II der unten dargelegten Ankündigung eines Änderungsvorschlags (Notice of Proposed Amendment) NPA07/2005 veröffentlicht wurde.
5. Dieser Bericht wurde von der Agentur herangezogen, um eine Änderung von Teil-M für Luftfahrzeuge vorzuschlagen, die nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden (Regelsetzungsaufgabe M.007). Dieser Vorschlag wurde als Ankündigung eines Änderungsvorschlags (NPA) 07/2005 veröffentlicht, der am 23. Juni 2005 herausgegeben wurde und für einen Zeitraum, der auf mehrheitlichen Wunsch der Interessengruppen auf fünf Monate verlängert wurde, Gegenstand einer öffentlichen Anhörung war. Bis zum Stichtag am 24. November 2005 gingen bei der Agentur 441 Kommentare von nationalen Behörden, Berufsverbänden und Privatpersonen ein.

---

<sup>1</sup> Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 vom 24. September 2003 der Kommission zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben (*ABl. L 243 vom 27.9.2003, S. 6*). Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 287/2008 der Kommission vom 28. März 2008 (*ABl. L 87 vom 29.3.2008, S. 3*).

<sup>2</sup> Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 vom 20. November 2003 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen (*ABl. L 315 vom 28.11.2003, S. 1*). Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 376/2007 der Kommission vom 30. März 2007 (*ABl. L 94 vom 4.4.2007, S. 18*).

<sup>3</sup> Beschluss des Verwaltungsrats zu den von der Agentur durchzuführenden Verfahren für die Erarbeitung von Stellungnahmen, Zulassungsspezifikationen und Anleitungen. EASA MB 08-2007 vom 11.6.2007 („Regelsetzungsverfahren“).

<sup>4</sup> Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit und zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG (*ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1*).

6. Infolge der eingegangenen Kommentare sowie der Schlussfolgerungen aus einem veranstalteten Workshop zur Erläuterung und Diskussion des Vorschlags kam die Agentur zu dem Schluss, dass die geplanten Änderungen keine Aussicht auf Annahme hatten, wenn die Agentur nicht parallel dazu eine weitere Regelungsaufgabe (M.017) einleitete, um das entsprechende erklärende Material (annehmbare Nachweisverfahren und Anleitungen) auszuarbeiten, weitere Änderungen der Vorschriften vorzuschlagen und beide Vorschläge gleichzeitig vorzulegen, um einen vollständigen Überblick über die geplanten Änderungen zu geben. Dies wurde Ende 2005 mit Vertretern der Luftfahrtgemeinschaft ausführlich diskutiert, die sich zur Unterstützung dieses Prozesses bereit erklärten. Infolgedessen wurde die Regelsetzungsaktivität um folgende Punkte erweitert:
  - Auswertung und Beantwortung der 441 auf NPA07/2005 hin eingegangenen Kommentare, Erstellung des entsprechenden Kommentarantwortdokuments (CRD).
  - Diskussion und Vorschlag weiterer Änderungen von Teil-M.
  - Erstellung der entsprechenden annehmbaren Nachweisverfahren/Anleitungen.Ferner wurden die sehr spezifischen Fragen zur „Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer“ auf eine eigene Aufgabe übertragen (M.005).
7. Die Arbeit wurde von zwei Regelsetzungsgruppen (M.005 und M.017) ausgeführt, die sich aus Vertretern der Agentur, nationalen Luftfahrtbehörden, Produktions- und Instandhaltungsindustrie sowie Eigentümern/Betreibern zusammensetzte. Auf der Grundlage ihrer Beiträge gab die Agentur die folgenden Dokumente zur öffentlichen Anhörung heraus:
  - CRD07/2005 am 26. April 2007 (in Reaktion auf die Kommentare zu NPA07/2005).
  - NPA2007-08 am 28. Juni 2007 (mit Vorschlägen für weitere Änderungen von Teil-M sowie für die entsprechenden annehmbaren Nachweisverfahren/Anleitungen).
8. Zur Unterstützung und Erläuterung des Inhalts dieser Dokumente veranstaltete die Agentur am 4. Juli 2007 einen Workshop in Köln, zwischen dem 28. August 2007 und dem 13. September 2007 sechs Workshops in der Schweiz, im Vereinigten Königreich, in Frankreich, Dänemark, Deutschland und der Tschechischen Republik und am 13. November 2007 einen Workshop in Österreich.
9. Um den Prozess der Genehmigung durch die Kommission zu fördern und allen beteiligten Parteien das Verständnis zu erleichtern, beschloss die Agentur, dass ihre abschließende Stellungnahme die drei Aufgaben (M.007, M.005 und M.017) behandeln sollte und begann mit der Erstellung eines gemeinsamen CRD sowie eines einheitlichen geänderten Wortlauts von Teil-M.
10. Bei der Agentur gingen zehn Reaktionen auf CRD07/2005 und 661 Kommentare zu NPA2007-08 ein, deren Hauptaussagen wie folgt zusammengefasst werden können:
  - Es wurden Zweifel an der Notwendigkeit zum Ausdruck gebracht, bestehende nationale Systeme durch europäische Vorschriften zu ersetzen.
  - Ausgabe einer zweckbestimmten eigenen Vorschrift, Teil-M „light“, für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit der Allgemeinen Luftfahrt.
  - Einbeziehung der Ergebnisse der Regelungsaufgabe MDM.032 zur besseren Regulierung der Allgemeinen Luftfahrt.

- Zusammenfassung der Genehmigungen gemäß M.A. Unterabschnitt F und M.A. Unterabschnitt G (für Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (CAMO)).
  - Anerkennung der FAA AC43-13 für Reparaturen und Änderungen.
  - Direkte Anerkennung (ohne doppelte Freigabe) von US-amerikanischen (FAA 8130-3) und kanadischen (TCCA 24-0078) Freigabedokumenten für instand gehaltene Komponenten.
  - Erweiterung des Umfangs der Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer und Ausschluss der Selbsteinschätzung.
  - Verringerung belastender Aufsichtsanforderungen (Qualitätssicherungssysteme / Innerbetriebliche Prüfungen)
  - Ermöglichung einer Erstgenehmigung eines Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, ohne dass ein genehmigtes Instandhaltungsprogramm vorhanden ist.
  - Erläuterung der Bedingungen für die Instandhaltung von Komponenten und komplexe Aufgaben.
  - Ermöglichung der Übergabe nicht betriebstüchtiger Komponenten an den Eigentümer.
  - Schaffung einer neuen, einfacheren Lizenz für Personal zur Instandhaltung von Flugfahrzeugen.
  - Erstellung verringerter Anforderungen für Personal zur Prüfung der Lufttüchtigkeit und vereinfachter Verfahren für die Durchführung der Prüfung der Lufttüchtigkeit und die Erteilung von Bescheinigungen über die Prüfung der Lufttüchtigkeit (ARC).
  - Verlängerung des Zeitraums für die Durchführung der geplanten Änderungen.
11. Um diese Kommentare zu prüfen, richtete die Agentur zwei Prüfgruppen (M.005 und M.017) ein, die sich jeweils aus den Mitgliedern der jeweiligen Arbeitsgruppe zuzüglich eines Teilnehmers von der Abteilung Standardisation & Approvals (Agentur) und eines Teilnehmers aus der Industrie zusammensetzten, der in seiner Stellungnahme eine von der NPA2007-08 abweichende Meinung zum Ausdruck gebracht hatte. Als Ergebnis dieser Prüfung gab die Agentur am 6. März 2008 das CRD2007-08 heraus, das die Antworten auf jede Stellungnahme, den vorgeschlagenen Wortlaut für die Vorschrift und für die annehmbaren Nachweisverfahren/Anleitungen, erklärendes Material zur Behandlung der bedeutsamsten oben angesprochenen Fragen und einen Leitfaden für Eigentümer privater Flugfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von bis zu 2730 kg (einschließlich Ballone jeder Größe) enthielt und die am stärksten vereinfachten Verfahren zusammenfasst, die von den geplanten Vorschriften zugelassen sind.
12. Als Ergebnis der externen Anhörung des CRD2007-08, die am 6. Mai 2008 abgeschlossen wurde, erhielt die Agentur Reaktionen von:
- sechs zuständigen Behörden: AustroControl-Österreich, CAA-Niederlande, CAA-Vereinigtes Königreich, DGAC-Frankreich, ENAC-Italien, FOCA-Schweiz.
  - zwölf Organisationen und Verbänden: Broadland Balloon Flights, British Balloon and Airship Club, GEFA-FLUG, Royal Danish Aeroclub, Europe Air Sports, Deutscher Aero Club, European Gliding Union, European Sailplane Manufacturers, Alitalia Servizi, French Gliding Union (FFVV), Norwegian Air Sports Federation, European Microlight Federation.
  - 27 Einzelpersonen.

Diese Reaktionen werden in der Anlage ausführlich analysiert. Keine davon wirkt sich wesentlich auf den eigentlichen Inhalt der Schlussfolgerungen aus, welche die Agentur in dem CRD dargelegt hat. Viele enthielten jedoch interessante Verbesserungsvorschläge zum Wortlaut, welche die Agentur in die vorliegende Stellungnahme aufgenommen hat. Verschiedene andere können im Kontext der vorliegenden Regelsetzungsaktivität nicht berücksichtigt werden, da sie eine ordnungsgemäße offene Anhörung erfordern. Sie werden daher in künftige Regelsetzungsaktivitäten einfließen.

### **III. Inhalt der Stellungnahme der Agentur**

13. In der vorliegenden Stellungnahme werden die Anregungen der vielen Interessengruppen, die sich an der Anhörung beteiligt und auf das CRD reagiert haben, soweit wie möglich berücksichtigt. Sie schlägt einen europäischen Ansatz zur Aufrechterhaltung der Fluchtüchtigkeit von Luftfahrzeugen vor, die nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden. Der Ansatz baut auf bestehenden nationalen Systemen auf, sofern diese gleichwertige Verfahren vorsehen, um das erforderliche Sicherheitsniveau zu gewährleisten, sodass manche dieser Systeme unter minimaler Beeinträchtigung fortbestehen können. Dadurch ermöglicht er ferner, dass Systeme, die nachweislich effizient sind, allen europäischen Bürgern zur Verfügung stehen.
14. Die Notwendigkeit der gleichzeitigen Erarbeitung von Anforderungen und Nachweisverfahren sowie die Notwendigkeit, alle Interessengruppen ordnungsgemäß einzubeziehen und zu konsultieren, erklären, warum diese Regelsetzungsaufgaben, die eigentlich bereits 2005 abgeschlossen worden sein sollten, erst jetzt vollendet werden konnten – wenige Monate vor Abschluss des Zwischenberichts über das Inkrafttreten der auf die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen, die nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden, anwendbaren Bestimmungen von Teil-M. Das erregte natürlich berechtigtes Besorgnis bei betroffenen Interessengruppen. Die vorliegende Stellungnahme trägt diesen Sorgen daher umfassend Rechnung und schlägt entsprechende Übergangsmaßnahmen vor.
15. Unter Berücksichtigung der Hierarchie der EASA-Vorschriften bezieht sich die vorliegende Stellungnahme lediglich auf die Änderungen, welche die Agentur für die anwendbaren Vorschriften der Kommission (Teil-M, Teil-145 und Teil-21) vorschlägt; die entsprechenden annehmbaren Nachweisverfahren und Anleitungen, die im CRD ausführlich dargelegt wurden, können erst von der Agentur herausgegeben werden und werden erst von der Agentur herausgegeben, wenn die oben angesprochenen Vorschriften von der Kommission angenommen wurden. Es ist jedoch klarzustellen, dass die in dieser Stellungnahme dargelegten Maßnahmen im Zusammenhang mit den genannten annehmbaren Nachweisverfahren und Anleitungen als Teil eines vereinbarten Pakets zu verstehen sind.

#### ***a) Die Notwendigkeit gemeinsamer Vorschriften***

16. Obwohl viele Personen und Organisationen die Notwendigkeit einer Änderung infrage stellten und die Beibehaltung des jeweils geltenden nationalen Systems befürworteten, ist es eine Tatsache, dass das Europäische Parlament und der Rat bereits beschlossen haben, dass die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit aller in den Mitgliedstaaten registrierten Luftfahrzeuge gemeinsamen Vorschriften entsprechen soll, damit den Bürgern zwei der dem EASA-System zuzuordnenden Hauptziele zugute kommen:

- a) Sicherheit

Eines der Hauptziele besteht in der Harmonisierung des Sicherheitsniveaus. Obwohl es keine Hinweise auf Sicherheitsbedenken in Bezug auf die geltenden nationalen Systeme gibt, bedeutet das nicht, dass die Sicherheit nicht verbessert werden kann. Tatsächlich variiert das Sicherheitsniveau der nationalen Systeme von Land zu Land und die Festlegung gemeinsamer Vorschriften mit den entsprechenden Standards sollte das Sicherheitsniveau in Europa insgesamt verbessern.

b) Binnenmarkt

Ein weiteres Ziel der Gemeinschaft bei der Einrichtung des EASA-Systems war, das Funktionieren des Binnenmarktes zu erleichtern. Die Freizügigkeit von Waren, Dienstleistungen und Personen erfordert die Einführung gemeinsamer Vorschriften, damit gewährleistet ist, dass gebrauchte Luftfahrzeuge überall im Binnenmarkt verkauft werden können, Instandhaltungsbetriebe und Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit ihre Dienstleistungen in allen Mitgliedstaaten anbieten können und EU-Bürger ihre Luftfahrzeuge ohne Einschränkungen in jeden Mitgliedstaat fliegen können.

17. Eine Abschaffung von Teil-M für die Allgemeine Luftfahrt ins Auge zu fassen, kommt daher nicht infrage. Untätigkeit ist ebenfalls keine Option, da dies gleichbedeutend wäre mit der Durchführung von Teil-M in seiner augenblicklichen Form ab dem 28. September 2008. Der einzig gangbare Weg im aktuellen Rechtsetzungsumfeld ist daher die Änderung von Teil-M, um diesen besser auf die Bedürfnisse der unterschiedlichen Luftfahrzeugkategorien und -größen sowie der unterschiedlichen Betriebsarten abzustimmen. Dabei hat sich die Agentur insbesondere der im Zuge der Anhörung ermittelten Hauptthemen angenommen.

**b) Die Gestaltung der Anforderungen an die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit für die Allgemeine Luftfahrt**

18. Eine Reihe von Einzelpersonen und Organisationen erachteten die geltenden Anforderungen als zu kompliziert und schwer verständlich. Sie forderten daher einen eigenen Teil-M speziell für die Allgemeine Luftfahrt (den sogenannten Teil-M „light“). Die Agentur räumt ein, dass Rechtsdokumente für davon Betroffenen nicht immer anwenderfreundlich sind, selbst wenn höchste Anstrengungen unternommen wurden, um sie verständlich zu formulieren und so aufzubauen, dass ihre Anwendung erleichtert wird. Die Ursache dafür ist, dass Rechtsdokumente nicht zur unmittelbaren Anwendung als Handbücher für alltägliche Aktivitäten verfasst werden. Ihr Ziel ist in erster Linie die Schaffung von Rechtssicherheit, wenn etwas falsch läuft. Überdies begründen solche Dokumente Rechte für die Betroffenen, die diese in ihrem besten Interesse auslegen dürfen. Viele der in Teil-M enthaltenen Anforderungen sind in der Tat allgemeiner Natur und können von jedem Antragsteller an Größe und Art der Organisation und des Betriebs angepasst werden.

19. Im diesem Zusammenhang ist ebenfalls zu berücksichtigen, dass Teil-M für ein großes Spektrum von Luftfahrzeugen gilt, die für verschiedene Betriebsarten genutzt werden:

- große Luftfahrzeuge (wie bereits in Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 definiert),
- andere als große Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 2730 kg,
- Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von bis zu 2730 kg und Ballone,
- ELA1-Luftfahrzeuge (wie in der vorliegenden Stellungnahme im Vorgriff auf NPA2008-07 bezüglich „ELA process“, „Standard Changes and Repairs“ und „Certification Specifications for Light Sport Aeroplanes“ definiert) und

- Luftfahrzeuge mit Zulassung nach CS-VLA und CS-22 und LSA-Luftfahrzeuge (LSA wie in der vorliegenden Stellungnahme im Vorgriff auf NPA2008-07 definiert).

Würde die Idee eines eigenen Teil-M für die Allgemeine Luftfahrt weiterverfolgt, müssten nicht eine, sondern mehrere „Light“-Versionen von Teil-M verfasst werden, um jede Flugfahrzeugkategorie und möglicherweise auch jede Betriebsart zu erfassen. Unter Berücksichtigung der Rechtsprechung des EU-Gerichtshofes würde das erhebliche Verwirrung in Bezug auf den Wortlaut stiften, der jeweils unabhängig von den anderen auszulegen wäre, sodass gleich lautende Texte zu unterschiedlichen Anforderungen führen könnten.

20. Infolgedessen sind rechtliche Anforderungen im Zusammenhang mit dem jeweiligen Auslegungsmaterial anzuwenden, das von den Regulierungsbehörden und den von den Rechtsvorschriften betroffenen Personen selbst erstellt wird. Im letzteren Fall kann solches Auslegungsmaterial von Fachverbänden und Verbänden zum Nutzen Ihrer Mitglieder herausgegeben werden.
21. Ungeachtet der obigen Kommentare sieht die Agentur ein, dass die Interessengruppen der Allgemeinen Luftfahrt Unterstützung beim Verständnis und der Umsetzung der Anforderungen brauchen, die sie erfüllen müssen. Daher wird sich die Agentur nach Kräften bemühen, Benutzerleitfäden wie den herauszugeben, den es seinem CRD für Eigentümer von Ballonen und privaten Luftfahrzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse von bis zu 2730 kg beigelegt hat. Außerdem wird sie zuständigen Behörden, von den Rechtsvorschriften betroffenen Personen und Organisationen den Inhalt und die Absicht der Vorschrift durch Erläuterungen, Briefe, Workshops, etc. nahe bringen.

***c) Einbeziehung der Ergebnisse der Regelsetzungsaufgabe MDM.032 zur besseren Regulierung der Allgemeinen Luftfahrt.***

22. Eine Reihe von Personen und Organisationen regten die Berücksichtigung der vereinfachten Verfahren für leichte Luftfahrzeuge an, die im Rahmen der Regelsetzungsaufgabe MDM.032 geplant werden. Während festzustellen ist, dass diese Aufgabe überwiegend auf die Anforderungen an den Luftverkehr, die Lizenzierung von Piloten und das Lufttüchtigkeitszeugnis ausgerichtet ist, besteht tatsächlich die Notwendigkeit, die Kohärenz zwischen den Anforderungen für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und denen für die Zulassung von Änderungen und Reparaturen sowie den für die Zulassung von Ersatzteilen und Ausrüstungen geltenden zu gewährleisten. Die Arbeiten im Kontext dieser Aufgabe sind hinlänglich fortgeschritten, um die Veröffentlichung einer NPA2008-07 zu erlauben, der einen neuen Prozess namens „European Light Aircraft“ mit zwei Unterkategorien (ELA1 und ELA2) schafft und eine neue Zulassungsspezifikation (CS) für LSA (Light Sport Aeroplanes) vorschlägt. Im Vorgriff auf diese Entwicklung enthält die vorliegende Stellungnahme weitere Erleichterungen, die speziell diese Luftfahrzeuge betreffen:
  - a) Die Möglichkeit, Komponenten einzubauen, die nicht für den Betrieb freigegeben sind, sofern von Teil-21 erlaubt (siehe M.A.501(a)). Damit wird die von MDM.032 vorgeschlagene Möglichkeit vorweggenommen, dass der Eigentümer bestimmte Teile ohne Freigabe herstellen darf.
  - b) Die Möglichkeit, dass unabhängiges freigabeberechtigtes Personal an ELA1-Luftfahrzeugen Instandhaltungsaufgaben an Komponenten und komplexe Instandhaltungsaufgaben durchführt (siehe M.A.502(d) und M.A.801(c)).

- c) Die Möglichkeit, dass unabhängiges freigabeberechtigtes Personal Empfehlungen für die Ausstellung einer Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit für ELA1-Luftfahrzeuge erteilt (siehe M.A.901(g)).

**d) Kombination der Genehmigungen gemäß M.A. Unterabschnitt F und M.A. Unterabschnitt G (für Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (CAMO)).**

23. Es ist angeregt worden, die Genehmigungen gemäß M.A. Unterabschnitt F und M.A. Unterabschnitt G zu kombinieren, um doppelte Handbücher, Überprüfungen, Audits und Gebühren zu vermeiden. Die Agentur ist jedoch nicht überzeugt, dass der Vorschlag die erwarteten Vorteile bringt. Erstens ist klar, dass gesonderte Bescheinigungen beibehalten werden müssen, um solche Unternehmen zu erfassen, die nur eine einzige Genehmigung haben wollen. Selbst wenn es eine Möglichkeit gäbe, diese Bescheinigungen zu kombinieren, würde das nicht gewährleisten, dass es nur einen Bescheinigungsprozess gibt, weil die zuständige Behörde jederzeit beschließen kann, Audits in separaten Vorgängen durchzuführen und die Zuständigkeit für Fragen der Instandhaltung und der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit verschiedenen Abteilungen zuzuweisen. Infolgedessen gäbe es keine Garantie für niedrigere Gebühren, da die Behörde die Gebühren an das erforderliche Überprüfungs-niveau anpassen kann, das bei einer kombinierten Genehmigung höher ist als bei einer separaten. In jedem Fall hat die Agentur keine Kontrolle über die von den zuständigen Behörden erhobenen Gebühren.

24. Anstelle der Einführung einer kombinierten Genehmigung hat sich die Agentur daher für Folgendes entschieden:

- a) Die annehmbaren Nachweisverfahren M.A.602 und M.A.702 werden klarstellen, dass ein Unternehmen, das beide Genehmigungen beantragt, für den Antrag ein einziges EASA-Formular-2 verwenden kann.
- b) Die annehmbaren Nachweisverfahren M.B.604(b) und M.B.704(b) werden empfehlen, dass die zuständige Behörde die Audits so gestalten soll, dass sie beide Genehmigungen abdecken, um zu vermeiden, dass ein bestimmter Bereich zweimal besucht werden muss.
- c) Das annehmbare Nachweisverfahren M.A.704 wird ein Beispiel für ein kombiniertes Handbuch für ein Unternehmen enthalten, das über beide Genehmigungen verfügt (M.A. Unterabschnitt F und Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit).

Das sollte die Grundlage für die Anpassung der Gebühren an das Niveau der erforderlichen Überprüfung bieten, ungeachtet des Umstands, ob es sich um eine abschließende kombinierte Bescheinigung oder um zwei separate Bescheinigungen handelt.

**e) Anerkennung der FAA AC43-13 für Reparaturen und Änderungen**

25. Eine Reihe von Personen und Organisationen bat um Anerkennung der Verwendung der FAA AC43-13 für Reparaturen und Änderungen. Obwohl die Agentur ebenfalls der Ansicht ist, dass einfachere Möglichkeiten zum Umgang mit Änderungen und Reparaturen an leichten Luftfahrzeugen gefunden werden müssen, hält sie die direkte Anwendung der FAA-Vorschrift nicht für möglich, da diese in einem anderen Rechtsumfeld erarbeitet wurde, in dem die Klassifizierung von Reparaturen in „große“ und „kleine“ sowie die Aufteilung der rechtlichen Funktionen anders sind.

Infolgedessen schlugen manche die Übernahme des gemäß FAA AC43-13 vorgeschriebenen Genehmigungsprozesses für Reparaturen in das EASA-System vor. Dies wird derzeit im Rahmen der Regelsetzungsaufgabe MDM.032 geprüft, da es sich nicht um eine Frage bezüglich

der Instandhaltung handelt, sondern um eine Frage mit Bezug zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, die in Teil-21 Unterabschnitt D und Unterabschnitt M behandelt wird, welche die Anforderungen enthalten, die von Änderungen und Reparaturen zu erfüllen sind. Wie in NPA2008-07 beschrieben, werden daher entsprechende Zulassungsanforderungen von der Agentur geprüft, welche die gleiche Anpassungsfähigkeit vorsehen, wie sie in AC43-13 enthalten ist, allerdings im EASA-Kontext.

***f) Direkte Anerkennung US-amerikanischer und kanadischer Freigabedokumente für instand gehaltene Komponenten***

26. Viele Organisationen und Eigentümer von Luftfahrzeugen halten derzeit Komponenten vor, die nach der Instandhaltung mit den entsprechenden Formblättern FAA 8130-3 bzw. TCCA 24-0078 freigegeben wurden. Diese Formblätter wurden jedoch nicht von nach Gemeinschaftsrecht genehmigten Betrieben ausgestellt und die Komponenten können infolgedessen nach dem 28. September 2008 nicht eingebaut werden. Darüber hinaus sind Betriebe in den USA und Kanada, die in Luftfahrzeugen der Allgemeinen Luftfahrt eingebaute Komponenten instand halten, anscheinend nicht am Erwerb einer europäischen Genehmigung interessiert. Das könnte zur Folge haben, dass es nicht genügend genehmigte Instandhaltungsbetriebe zur Deckung des Bedarfs der europäischen Luftfahrtgemeinschaft gibt.
27. Die Agentur wird daher im annehmbaren Nachweisverfahren M.A.613(a) klarstellen, dass ein Instandhaltungsbetrieb gemäß M.A. Unterabschnitt F oder Teil-145 (ohne Berechtigung für Komponenten) nach ordnungsgemäßen Kontrollen und Überprüfungen ein Formular-1 für Komponenten ausstellen kann, die nach der Instandhaltung mit einem 8130-3 (FAA) oder TCCA 24-0078 (Kanada) freigegeben wurden – ohne doppelte Freigabe. Dieses vereinfachte Verfahren basiert auf der technischen Befähigung dieser Betriebe und auf dem Vertrauen, das wir in die von den zuständigen amerikanischen und kanadischen Behörden ausgeübte Aufsicht auf der Grundlage der Einschätzungen haben können, die zum Abschluss der ausstehenden bilateralen Abkommen zur Luftfahrtsicherheit mit diesen Ländern getroffen wurden.

***g) Erweiterung des Umfangs der Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer und Ausschluss der Selbsteinschätzung***

28. In Bezug auf die Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer teilt die Agentur die Ansicht, dass die Erfahrung in manchen Mitgliedstaaten und in anderen Rechtssystemen gezeigt hat, dass von dem/der Eigentümer/-in des Luftfahrzeugs mehr getan werden kann, da er/sie von der ausgeführten Arbeit zur Gewährleistung der Sicherheit des von ihm/ihr genutzten Luftfahrzeugs am stärksten betroffen ist. Es ist daher beschlossen worden, die Liste der vom Piloten/Eigentümer auszuführenden Instandhaltungsaufgaben vollständig zu überprüfen. Diese Aufgaben werden nach Luftfahrzeugskategorie bezeichnet und in die annehmbaren Nachweisverfahren übernommen (neue annehmbare Nachweisverfahren für Anlage VIII von Teil-M). Diese Listen schließen sicherheitskritische Artikel unmissverständlich aus. Um die Sicherheit zu erhöhen, weist Anlage VIII im Gegenzug klar aus, welche Kategorien von Aufgaben nicht für die Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer infrage kommen.
29. Um das notwendige Niveau an Vertrauen in die Befähigung des Piloten/Eigentümers zur Durchführung derartiger Instandhaltungsaufgaben zu gewährleisten, enthält Anlage VIII die vom Piloten/Eigentümer einzuhaltenden Grundsätze in Bezug auf:
- Befähigung und Verantwortlichkeiten.
  - Durchführung der Instandhaltungsaufgaben und Aufzeichnungen.

Diese Bestimmungen basieren auf dem Konzept der „Selbsteinschätzung des Piloten“. Die damit verbundenen Risiken werden durch den Umstand verringert, dass die von einem bestimmten Piloten/Eigentümer ausgeführten Arbeiten im Instandhaltungsprogramm aufgeführt sein müssen. Wird ein Luftfahrzeug von einem Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit betreut, so wird dieses Unternehmen infolgedessen überprüfen, dass die Instandhaltung ordnungsgemäß durchgeführt wurde. Wird das Luftfahrzeug nicht von einem Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit betreut, so ist von der zuständigen Behörde bei den regelmäßigen Prüfungen der Lufttüchtigkeit eine ähnliche Qualitätskontrolle durchzuführen. Danach wird die Effektivität der Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer bewertet und das Instandhaltungsprogramm geändert, um die Aufgaben des Piloten/Eigentümers nötigenfalls an seine tatsächliche Befähigung anzupassen.

***h) Verringerung belastender Aufsichtsanforderungen (Qualitätssicherungssysteme / Innerbetriebliche Prüfungen)***

30. Die Genehmigungsanforderungen an Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (CAMO), insbesondere die Notwendigkeit interner / externer Qualitätsaudits oder innerbetrieblicher Prüfungen, werden von manchen als unverhältnismäßig angesehen, da Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit ihrer Ansicht nach nur bürokratische Funktionen ausüben, die nichts mit der tatsächlichen Arbeit am Luftfahrzeug zu tun haben. Infolgedessen regten sie an, dass die von der zuständigen Behörde durchgeführten Audits ausreichen sollten. Die Agentur muss zunächst klarstellen, dass die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs für die Sicherheit des Luftfahrzeugs von ebenso großer Bedeutung ist wie die eigentlichen daran durchgeführten Instandhaltungsarbeiten. Werden die Aufgaben der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit nicht ordnungsgemäß ausgeführt, so besteht eindeutig das Risiko, dass nicht alle erforderlichen Instandhaltungsarbeiten durchgeführt werden. Dies ist entsprechend ernst zu nehmen und den Verantwortlichen dürfen in diesem Bereich keine Rechte zugestanden werden ohne ordnungsgemäßen Nachweis darüber, dass sie in der Lage sind, ihre Aufgaben angemessen zu erfüllen.
31. In diesem Zusammenhang wird es aus folgenden Gründen als unannehmbar angesehen, sich ausschließlich auf die von der zuständigen Behörde durchgeführten Audits zu verlassen:
- Alle einem Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit gewährten Rechte (dieselben Rechte, die Betrieben gemäß M.A. Unterabschnitt F, Teil-145 und Teil-147, gewährt werden) beruhen darauf, dass es einen internen Prozess zur Überwachung der Einhaltung der Vorschriften gibt. Je nach Größe der Organisation ist dies durch innerbetriebliche Prüfungen oder durch ein Qualitätssicherungssystem zu bewerkstelligen.
  - Das Qualitätssicherungssystem ist von wesentlicher Bedeutung, wenn die Komplexität der Organisation zunimmt, weil es in dieser Situation zahlreiche Arbeitsverfahren gibt und die Notwendigkeit besteht, eine angemessene Kommunikation zwischen den verschiedenen Abteilungen und Funktionen sicherzustellen.
  - Die Organisation allein ist sich stets der bestehenden Probleme, Schwierigkeiten und Verstöße bewusst und nur sie allein kann angemessene Korrektur- und Folgemaßnahmen sicherstellen.
32. Dessen ungeachtet räumt die Agentur ein, dass die Genehmigungsanforderungen an die Organisationen der Größe und Komplexität der Organisation entsprechen müssen. Sie wird Anlage VIII zum annehmbaren Nachweisverfahren M.A.616 entsprechend ändern und eine neue Anlage XIII zum annehmbaren Nachweisverfahren M.A.712(f) erstellen, um deren

Bestimmungen an die geringere Komplexität kleinerer Organisationen gemäß M.A. Unterabschnitt F und M.A. Unterabschnitt G anzupassen. In diesem Zusammenhang möchte die Agentur daran erinnern, dass die Verordnung im Gegensatz zum offensichtlichen Eindruck vieler Interessengruppen nicht verlangt, dass Personal zur Prüfung der Lufttüchtigkeit unabhängig sein muss – nicht einmal für Organisationen, die größer sind als ein Ein-Mann-Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit.

**(i) Ermöglichung einer Erstgenehmigung eines Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit ohne genehmigtes Instandhaltungsprogramm**

33. Die Erstgenehmigung von unabhängigen Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (ohne Verbindung zu einem Inhaber eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses) wurde für den Fall als ein mögliches kausales Problem erkannt, in dem Unternehmen keine Verträge mit Kunden haben und deshalb nicht die nötige Genehmigung zur Anbietung ihrer Dienstleistungen erhalten können. Die Ursache für dieses Problem könnte sein, dass:

- das derzeit in Anlage VI von Teil-M enthaltene Formular-14 eine Instandhaltungsprogramm-Referenz enthält und
- es keine Anleitungen oder annehmbaren Nachweisverfahren zur Erläuterung dessen gibt, was als Instandhaltungsprogramm-Referenz auf Formular-14 anerkannt werden kann.

Infolgedessen erachten es manche zuständigen Behörden als nötig, dass Formular-14 spezifische Instandhaltungsprogramme für jedes einzelne Luftfahrzeug unter Aufsicht des Antragstellers enthält. Diese spezielle Auslegung lässt die Möglichkeit außer Acht, auf „Generic“-Instandhaltungsprogramme zu verweisen, die sich auf unterschiedliche Luftfahrzeugmuster und -modelle beziehen.

34. Die Agentur möchte zunächst daran erinnern, dass eine solche Auslegung von der Vorschrift oder den annehmbaren Nachweisverfahren nicht unterstützt wird. Ferner ist es nicht ihre Absicht, unabhängigen Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit vorzuschreiben, dass sie zunächst einen Vertrag mit einem potenziellen Kunden abzuschließen haben, bevor sie eine Genehmigung beantragen können. Die Agentur vertritt vielmehr die Überzeugung, dass jedes Unternehmen in der Lage sein sollte, die Genehmigung zu erhalten, um Kontakt zu einem Kunden aufzunehmen, der einen Vertrag mit einem anderen Unternehmen hat, sodass Eigentümer/Betreiber die Möglichkeit haben, zwischen verschiedenen Möglichkeiten zu wählen. Das hat zur Folge, dass:

- M.A.709 geändert wird, um das Konzept von „Baseline“- und „Generic“-Instandhaltungsprogrammen einzuschließen und damit klar die Absicht zum Ausdruck zu bringen, dass die Genehmigung unabhängiger Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit erlaubt werden soll, ohne dass diese bereits Kunden vorweisen müssen. Das annehmbare Nachweisverfahren M.A.709 wird angepasst, um dieses Konzept näher zu erläutern.
- Anlage VI von Teil-M wird geändert, um:
  - die Instandhaltungsprogramm-Referenz in Formular-14 zu streichen. Die entsprechenden Bestimmungen werden in das Handbuch für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit übertragen.
  - die Einbeziehung von Luftfahrzeugmustern, -serien oder -gruppen in Formular-14 zu erlauben. Dies wird im annehmbaren Nachweisverfahren M.B.703 ausführlicher dargelegt.

- Formular-14 besser auf den Fall abzustimmen, wenn ein in der gewerbsmäßigen Beförderung tätiger Betreiber auch Aufgaben zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit für Luftfahrzeuge durchführt, die nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden.

#### **j) Erläuterung der Bedingungen für die Instandhaltung von Komponenten und komplexe Aufgaben**

35. Gemäß der derzeit geltenden Vorschrift sollte die Instandhaltung von Komponenten von genehmigten Instandhaltungsbetrieben mit der entsprechenden Berechtigung für Komponenten durchgeführt werden. Einzige Ausnahme ist der Fall der Instandhaltung einer Komponente, die im Luftfahrzeug eingebaut oder vorübergehend aus dem Luftfahrzeug ausgebaut ist, wenn dies vom Instandhaltungshandbuch des Luftfahrzeugs ausdrücklich erlaubt ist, um die Zugänglichkeit zu erleichtern. In diesem Fall kann eine solche Instandhaltung von unabhängigem freigabeberechtigtem Personal freigegeben werden. Ferner sind komplexe Instandhaltungsaufgaben (Anlage VII) von einem genehmigten Instandhaltungsbetrieb auszuführen.
36. Diese Bestimmungen lösen bei den Betroffenen und den zuständigen Behörden viele Fragen und Bedenken aus, insbesondere:
- Es wird nicht erwähnt, ob die Instandhaltung in Übereinstimmung mit den Instandhaltungsunterlagen des Luftfahrzeugs oder der Komponente auszuführen ist. Das könnte den Eindruck erwecken, dass jede Instandhaltung von Komponenten von einer unabhängigen freigabeberechtigten Person ausgeführt werden darf, sofern die Komponente im Luftfahrzeug eingebaut bleibt (Beispiel: Inspektion der heißen Triebwerkssektion eines Turbinentriebwerks).
  - Im Wortlaut ist nicht angegeben, welche Art von Lizenz oder Qualifikation (Luftfahrzeug oder Komponente) für das unabhängige freigabeberechtigte Personal bei der Durchführung der Instandhaltung von Komponenten erforderlich ist.
  - Der Wortlaut macht nicht deutlich, welche Art von Freigabebescheinigung jeweils ausgestellt wird (Formular-1 oder Freigabe des Luftfahrzeugs).
  - Es gibt keine Unterscheidung in Bezug auf die Komplexität des betroffenen Luftfahrzeugs.
37. Um diese Fragen zu klären, werden M.A.502, M.A.613(a), M.A.802(a)&(b), Teil-M Anlage IV „Kategorien von Genehmigungen“ and Teil-145 Anlage II „Einteilung der Klassen und Kategorien bei den Genehmigungen für Betriebe“ geändert, um:
- die Instandhaltung von Komponenten durch für Luftfahrzeuge berechtigtes unabhängiges freigabeberechtigtes Personal und für Luftfahrzeuge berechnigte Instandhaltungsbetriebe (mit einer Berechtigung der Kategorie A) zu erlauben, während die Komponente im Luftfahrzeug eingebaut oder vorübergehend aus dem Luftfahrzeug ausgebaut ist, solange die Instandhaltung in Übereinstimmung mit den Instandhaltungsunterlagen des Luftfahrzeugs erfolgt oder, wenn im konkreten Fall die Zustimmung der Behörde vorliegt, in Übereinstimmung mit den Instandhaltungsunterlagen für Komponenten (für die Instandhaltung einfacher Komponenten). Diese Instandhaltung kommt nicht für die Ausstellung eines Formulars-1 infrage und unterliegt den Anforderungen für die Freigabe von Luftfahrzeugen.
  - die Instandhaltung von Komponenten durch für Motoren oder Hilfsturbinen (APU) berechnigte Instandhaltungsbetriebe (mit einer Berechtigung der Kategorie B) zu erlauben, während die Komponente im Motor oder in der Hilfsturbine eingebaut oder vorübergehend

ausgebaut ist, solange die Instandhaltung in Übereinstimmung mit den Instandhaltungsunterlagen für Motoren/Hilfsturbinen (APU) erfolgt oder, wenn im konkreten Fall die Zustimmung der Behörde vorliegt, in Übereinstimmung mit den Instandhaltungsunterlagen für Komponenten (für die Instandhaltung einfacher Komponenten).

- für ELA1-Luftfahrzeuge zu erlauben, dass für Luftfahrzeuge berechtigtes unabhängiges freigabeberechtigtes Personal Folgendes durchführen darf:
  - Instandhaltung von Komponenten in Übereinstimmung mit den Instandhaltungsunterlagen für Komponenten, während die Komponenten im Luftfahrzeug eingebaut oder vorübergehend ausgebaut sind. Das gilt nicht für die Überholung von Komponenten.
  - komplexe Aufgaben, wie in Anlage VII aufgeführt, vorbehaltlich einer vorausgehenden Vereinbarung zwischen dem Eigentümer und der zuständigen Behörde.
- zu erlauben, dass für Luftfahrzeuge berechtigtes unabhängiges freigabeberechtigtes Personal für Luftfahrzeuge mit Zulassung nach CS-VLA und CS-22 sowie LSA die Überholung von Motoren durchführt, vorbehaltlich einer vorausgehenden Vereinbarung zwischen dem Eigentümer und der zuständigen Behörde. Das gilt nur für Motoren, die für die Überholung vorübergehend aus dem Luftfahrzeug ausgebaut wurden, anschließend wieder eingebaut werden und mit dem Luftfahrzeug zum Betrieb freigegeben werden. Es kann kein EASA-Formular-1 ausgestellt werden.

#### ***k) Ermöglichung der Übergabe nicht betriebstüchtiger Komponenten an den Eigentümer***

38. Die geltende Vorschrift fordert, dass nicht betriebstüchtige Komponenten unter der Kontrolle eines Betriebs zur Instandhaltung von Komponenten verbleiben müssen, bis eine Entscheidung darüber getroffen ist, ob sie repariert oder aus dem Verkehr gezogen werden. Diese Anforderung entspricht nicht der von der vorliegenden Stellungnahme eingeführten Flexibilität. Es ist daher notwendig, das Verwahrungsrecht auf jeden genehmigten Instandhaltungsbetrieb (mit Zulassung für Komponenten oder für Luftfahrzeuge) und auf den Eigentümer des Luftfahrzeugs auszudehnen. Im letzteren Fall muss die Komponente zuvor als nicht betriebstüchtig bezeichnet worden sein und die Übergabe an den Eigentümer muss aus dem entsprechenden Logbuch/Betriebstagebuch hervorgehen. Diese Änderung wurde in M.A. 504(b) aufgenommen.

#### ***l) Einführung einer neuen, einfacheren Lizenz für Personal zur Instandhaltung von Flugfahrzeugen***

39. In dem bei der Agentur eingegangenen Feedback wurde darauf hingewiesen, dass die Qualifikationsanforderungen für die B1.2-Lizenz für das (in Bezug auf die Komplexität) untere Spektrum von Flugzeugen mit Kolbenantriebwerk zu streng sind. Ferner gibt es keine europäische Lizenz für Segelflugzeuge und Ballone. Diese Notwendigkeit einer europäischen Lizenz, die angemessen an die Luftfahrzeuggemeinschaft der Allgemeinen Luftfahrt angepasst ist, wurde in A-NPA14/2006 ebenfalls festgestellt.

Dies wird derzeit im Rahmen der Regelungsaufgabe 66.022 geprüft. Eine NPA2008-03 befindet sich gegenwärtig in der externen Anhörung.

**m) Erstellung verringerter Anforderungen für Personal zur Prüfung der Lufttüchtigkeit und vereinfachter Verfahren für die Durchführung der Prüfung der Lufttüchtigkeit und die Erteilung von Bescheinigungen über die Prüfung der Lufttüchtigkeit (ARC)**

40. Die Situation von Luftfahrzeugen, die in einem EU-Mitgliedstaat eingetragen sind und unter der Aufsicht eines Drittlandes betrieben werden und für die die behördliche Sicherheitsaufsicht nicht an das Drittland delegiert wurde, ist zu klären. Da es sich bei diesen Luftfahrzeugen meist um große Luftfahrzeuge handelt, sind sie von einem Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zu betreuen, das in den meisten Fällen ein Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Drittlandes sein wird. Die geltenden Bestimmungen von Teil-M erlauben es solchen Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit nicht, Bescheinigungen über die Prüfung der Lufttüchtigkeit auszustellen. Während die Agentur die Möglichkeit prüft, diese Einschränkung in Anbetracht des Abkommens mit der Welthandelsorganisation zu überprüfen, war dies nicht Bestandteil der vorliegenden Regelsetzungsaufgabe und wird daher zu gegebener Zeit im Rahmen einer separaten Aufgabe bearbeitet werden. Als Übergangslösung wird M.A.901 geändert, um zu erlauben:

- dass das Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, welches das Luftfahrzeug betreut, die von einem anderen Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit oder von der zuständigen Behörde erteilte Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit verlängert, solange sich das Luftfahrzeug in einer überwachten Umgebung befindet. Das gilt auch, wenn das Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit nicht das Recht hat, Lufttüchtigkeitsprüfungen durchzuführen und Bescheinigungen über die Prüfung der Lufttüchtigkeit auszustellen. Grundlage dafür ist der Umstand, dass es nicht erforderlich ist, eine Lufttüchtigkeitsprüfung durchzuführen und Personal zur Lufttüchtigkeitsprüfung zu haben, um eine Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit zu verlängern. Diese Änderung ist in M.A.711(a)4 und M.A.901(f) eingeführt worden.
- Diese Maßnahme basiert auf dem Umstand, dass es zur Verlängerung einer Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit nicht erforderlich ist, eine Lufttüchtigkeitsprüfung durchzuführen, sondern lediglich, nachzuweisen, dass sich das Luftfahrzeug in einer überwachten Umgebung befindet. Infolgedessen ist kein Personal zur Lufttüchtigkeitsprüfung erforderlich.
- dass die zuständige Behörde die Lufttüchtigkeitsprüfung durchführt und die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit für Luftfahrzeuge, die nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt und von einem Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit betreut werden, das sich in einem Drittland befindet, ausstellt. Diese Änderung wurde in M.A. 901(i) eingeführt.

Mit diesen Maßnahmen kann die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, in dem die Eintragung erfolgte, die Lufttüchtigkeitsprüfung durchführen und die Bescheinigung über die Durchführung der Lufttüchtigkeit ausstellen. Darüber hinaus ist das nur alle drei Jahre erforderlich, weil das ausländische Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit die von dieser zuständigen Behörde erteilte Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit verlängern kann, wenn sich das Luftfahrzeug in einer überwachten Umgebung befindet.

Ferner wurde Artikel 7 Absatz 3 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 geändert, um eine Frist für die Entscheidung über eine Nichtanwendung bis 28. September 2009 für die Verpflichtung zur Beauftragung eines Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit für die oben erwähnten (von einem Drittlandsbetreiber genutzten) großen Luftfahrzeuge aufzunehmen.

41. Die Agentur weist darauf hin, dass die in M.A.711(a)4 und M.A.901(f), wie oben angegeben, eingeführte Bestimmung für alle Luftfahrzeuge gilt, einschließlich solcher, die für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden. Dadurch soll dem Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, welches das Luftfahrzeug betreut, erlaubt werden, die von der zum Zeitpunkt der Ausstellung des Erstlufttüchtigkeitszeugnisses für ein in die EU importiertes Luftfahrzeug zuständigen Behörde ausgestellte Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit zu verlängern.
42. Die Erläuterung und Vereinfachung der Bestimmungen im Zusammenhang mit der Durchführung von Lufttüchtigkeitsprüfungen und der Erteilung einer Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit (ARC) ist eine notwendige Folge der in Teil-M eingeführten größeren Flexibilität für nicht gewerbsmäßig betriebene Luftfahrzeuge, insbesondere der kleinen. Dementsprechend führt die vorliegende Stellungnahme die folgenden Änderungen ein:
- Für alle neuen, innerhalb der EU produzierten Luftfahrzeuge ist die Erstbescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit zusammen mit dem Erstlufttüchtigkeitszeugnis in Übereinstimmung mit 21A.183 Absatz 1 auszustellen. Eine Prüfung der Lufttüchtigkeit ist nicht erforderlich. Diese Änderung wurde in M.A. 901(k) eingeführt.
  - Für andere als große Luftfahrzeuge, die nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden, kann der Eigentümer jedes Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit mit der Ausarbeitung und der indirekten Genehmigung des Instandhaltungsprogramms beauftragen, selbst wenn die Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs nicht von einem Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit betreut wird. Diese Änderung wurde in M.A. 201(e) eingeführt.
  - Für Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von bis zu 2730 kg und Ballone, die nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden, gelten:
    - verringerte Anforderungen an die Qualifikation des Personals zur Prüfung der Lufttüchtigkeit, und zwar sowohl für das Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit als auch für die zuständige Behörde. Das umfasst geringere Anforderungen an die Erfahrung und die Möglichkeit, Ausbildung durch eine Einschätzung der Befähigung zu ersetzen. Diese Änderung ist in M.A.707(a)2 und M.A.902(b)2 eingeführt worden.
    - Der Eigentümer kann sich dafür entscheiden, die Prüfung der Lufttüchtigkeit und die Ausstellung der Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit durch die zuständige Behörde oder jedes entsprechend zugelassene Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit durchführen zu lassen, ungeachtet des Umstands, ob sich das Luftfahrzeug in einer überwachten Umgebung befindet. Dies wurde in M.A.901(h)2 eingeführt.
  - Für ELA1-Luftfahrzeuge:
    - Unabhängiges freigabeberechtigtes Personal, das von der zuständigen Behörde anerkannt ist, kann Empfehlungen für eine Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit ausstellen. Dies wurde in M.A.901(g) eingeführt.

#### ***n) Übergangsbestimmungen***

43. Die oben beschriebenen geänderten Vorschriften können erst in Kraft treten, wenn sie von der Kommission angenommen wurden. Jedoch in Anbetracht der Tatsache, dass:

- die geltende Frist für die Umsetzung von Teil-M für Luftfahrzeuge, die nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden, am 28. September 2008 abläuft,
- die meisten Organisationen ihre Anträge auf Genehmigungen gemäß M.A. Unterabschnitt F und M.A. Unterabschnitt G zurückgehalten haben, bis sie eine klare Vorstellung von den in Teil-M für die Allgemeine Luftfahrt eingeführten Änderungen haben, und
- zuständige Behörden nicht in der Lage sein werden, die entsprechenden Überprüfungen und die Ausstellung der Genehmigungsurkunden vor Ablauf der Frist am 28. September 2008 abzuschließen,

erachtet es die Agentur als nötig, angemessene Übergangsregelungen für diese Bestimmungen vorzusehen, die vor dem 28. September 2008 nicht mehr in vernünftiger Weise umzusetzen sind, sodass die betroffenen Organisationen und Behörden Zeit für die Umsetzung haben, während die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen nach nationalen Vorschriften erlaubt ist.

44. Diese Übergangsmaßnahmen, die in dem Vorschlag für eine Verordnung zur Änderung der Übergangsbestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 enthalten sind, sehen vor:

- a) für Luftfahrzeuge, die nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden:
  - die Möglichkeit für zuständige Behörden und nationale Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit gemäß der im Mitgliedstaat geltenden Anforderungen nach dem 28. September 2008 (im Falle der nationalen Luftfahrtbehörden) maximal zweimal oder (im Falle eines nationalen Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit) nur einmal jeweils für ein Jahr auszustellen/zu verlängern. (Vergleiche Artikel 3 Punkt 5 der geänderten Verordnung (EG) Nr. 2042/2003)
  - die Möglichkeit für Mitgliedstaaten, sich bis 28. September 2009 gegen die Verpflichtung zur Beauftragung eines Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zu entscheiden (für große Luftfahrzeuge, die von einem Drittlandsbetreiber genutzt werden). (Vergleiche Artikel 7 Punkt 3 Buchstabe a der geänderten Verordnung (EG) Nr. 2042/2003)
- b) für andere als große Luftfahrzeuge, die nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden, bis 28. September 2009:
  - Aufgaben der Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit können von einem Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit durchgeführt werden, das nach den im Mitgliedstaat geltenden Anforderungen zugelassen ist. (Vergleiche Artikel 3 Punkt 4 der geänderten Verordnung (EG) Nr. 2042/2003)
  - Instandhaltung und Freigabe von Luftfahrzeugen und Komponenten können von einem Instandhaltungsbetrieb durchgeführt werden, der nach den im Mitgliedstaat geltenden Anforderungen zugelassen ist. (Vergleiche Artikel 4 Punkt 4 der geänderten Verordnung (EG) Nr. 2042/2003)
  - Der Mitgliedstaat kann sich gegen die Verpflichtung zur Beauftragung eines Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit oder eines genehmigten Instandhaltungsbetriebs entscheiden (für Luftfahrzeuge, die von M.A.201(i) betroffen sind). (Vergleiche Artikel 7 Punkt 3(a) der geänderten Verordnung (EG) Nr. 2042/2003)
  - Es können gleichwertige nationale Instandhaltungsprogramme verwendet werden. (Vergleiche Artikel 3 Punkt 6 der geänderten Verordnung (EG) Nr. 2042/2003)

- o Es kann weiterhin Freigabepersonal eingesetzt werden, das gemäß der im Mitgliedstaat geltenden Anforderungen qualifiziert ist. (Vergleiche Artikel 5 Punkt 1 der geänderten Verordnung (EG) Nr. 2042/2003)
- o Freigabebescheinigungen, die von gemäß der Anforderungen des Mitgliedstaats zugelassenen Instandhaltungsbetrieben ausgestellt wurden, gelten als gleichwertig wie die gemäß M.A.801 und M.A.802 ausgestellten. (Vergleiche Artikel 4 Punkt 4 der geänderten Verordnung (EG) Nr. 2042/2003)

Die Agentur weist darauf hin, dass Eigentümer/Betreiber großer Luftfahrzeuge, die nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden (außer Drittlandsbetreiber) ab dem 28. September 2008 die Dienste eines Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit in Anspruch nehmen müssen.

45. Während der Frist für die Kommentierung der Ankündigung des Änderungsvorschlags forderte ein bestimmter Mitgliedstaat einen dreijährigen Übergangszeitraum, während dessen nach den nationalen Vorschriften qualifiziertes freigabeberechtigtes Personal seine Rechte weiter ausüben kann, um die Auswirkungen des Ausscheidens von derzeit freigabeberechtigtem Personal zu glätten und zu berücksichtigen, dass die B3- und ELA-Lizenz noch längere Zeit nicht zur Verfügung stehen werden. Die Agentur ist der Ansicht, dass ein derart spezifischer Fall nicht durch Regelsetzung geregelt werden sollte und schlägt stattdessen eine Nutzung der Flexibilitätsbestimmungen von Artikel 14 der Grundverordnung vor.

#### **IV. Beurteilung der zulassungsrechtlichen Auswirkungen**

46. Wie bereits in Kapitel II oben angesprochen, wurde die erste Beurteilung der zulassungsrechtlichen Auswirkungen der Umsetzung von Teil-M von dem Beratungsunternehmen Air EuroSafe durchgeführt. Das Ergebnis war der Bericht zur Beurteilung der zulassungsrechtlichen Auswirkungen 2004/S 122-102598, der von diesem Beratungsunternehmen am 21. Februar 2005 herausgegeben und als Anlage II von NPA07/2005 veröffentlicht wurde. Dieser Bericht enthielt eine Liste von Absätzen, die zu ändern sind, sowie die Analyse der sich daraus ergebenden Folgen. Die Schlussfolgerung war, dass die geplanten Änderungen eine positive Wirkung auf die Betroffenen haben, während sie das Sicherheitsniveau nicht beeinträchtigen. Sie wurden im Rahmen der NPA07/2005 (Aufgabe M.007) vorgeschlagen.

47. Da diese Aufgabe durch die Aufgaben M.005 und M.017 ergänzt wurde, um weitere Änderungen an Teil-M vorzuschlagen und annehmbare Nachweisverfahren/Anleitungen zu erstellen, wurden dessen ungeachtet weitere Beurteilungen der zulassungsrechtlichen Auswirkungen zu den folgenden Themen durchgeführt:

- Qualifikation von Personal zur Prüfung der Lufttüchtigkeit für Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von bis zu 2730 kg, die nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden (sowohl für Unternehmen gemäß M.A. Unterabschnitt G als auch für zuständige Behörden).
- Ausstellung und Erneuerung der Gültigkeit der Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit.
- Vergabe spezialisierter Dienstleistungen an Unterauftragnehmer durch Betriebe gemäß M.A. Unterabschnitt F.
- Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer.

48. Diese Folgen wurden in der NPA2007-08 umfassend ausgewertet und die Schlussfolgerung war, dass die geplanten Änderungen mit Ausnahme des Falles der „Ausstellung und Erneuerung der Gültigkeit der Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit“ keine oder positive Folgen für alle betroffenen Sektoren hatten.
49. Im besonderen Fall der „Ausstellung und Erneuerung der Gültigkeit der Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit“ wurde die Möglichkeit gewählt, dem Eigentümer die Entscheidung zu überlassen, ob die Prüfung der Lufttüchtigkeit und die Ausstellung der Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit durch ein Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit oder durch die zuständige Behörde durchgeführt werden soll. Das sollte für Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von bis zu 2730 kg gelten, die nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden. Diese Möglichkeit wurde von allen Vertretern der Industrie eindeutig favorisiert. Dagegen wandten die meisten Vertreter zuständiger Behörden ein, dass ihnen dadurch eine nicht quantifizierbare Belastung aufgebürdet werde, da sie nicht in der Lage seien, zu bewerten, ob die von den Rechtsvorschriften betroffenen Personen sie oder Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit mit der Erneuerung der Gültigkeit von Bescheinigungen über die Prüfung der Lufttüchtigkeit beauftragen würden. Infolgedessen bestehe die Gefahr der Einstellung von zu vielen oder zu wenigen zusätzlichen Mitarbeitern. Die Agentur entschied sich dennoch für diese Möglichkeit, weil sie dem Eigentümer mehr Flexibilität bietet und die allgemeine Luftfahrt weiter fördert. Überdies geht sie davon aus, dass sich der Markt rasch selbst anpassen dürfte, sodass die zuständigen Behörden in der Lage sein werden, ihren Personalbedarf angemessen zu bestimmen.
50. In Bezug auf das Thema der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von in einem EU-Mitgliedstaat eingetragenen und unter der Aufsicht eines Drittlandes betriebenen Luftfahrzeugen, für die die behördliche Sicherheitsaufsicht nicht an das Drittland delegiert wurde, stellte die Agentur fest, dass die große Mehrheit der betroffenen Luftfahrzeuge in Frankreich registriert ist. Nach den von DGAC-Frankreich am 16. Mai 2007 gelieferten Informationen gab es 66 große Luftfahrzeuge, die von 19 Drittlandsbetreibern in 16 Ländern außerhalb der EU betrieben wurden.
- Dieses Thema wurde von den für M.A.711(a)4, M.A.901(f), M.A.901(i) und Artikel 7 Absatz 3 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 vorgeschlagenen Änderungen aufgegriffen.

Köln, 15. Mai 2008

P. GOUDOU  
Exekutivdirektor

## **ANLAGE: Reaktionen auf CRD2007-08**

### **Allgemeine Reaktionen:**

- (1) „European Sailplane Manufacturers“ und eine Einzelperson bestanden auf der freien Wahlmöglichkeit für Eigentümer zwischen Teil-M und nationalen Anforderungen und stützten sich dabei auf den Umstand, dass die nationalen Anforderungen für Luftfahrzeuge gemäß Anhang II aufrechterhalten werden müssen und die Zahl der Luftfahrzeuge gemäß Anhang II nicht eben gering ist.

Neben den bereits in CRD2007-08 gegebenen Antworten möchte die Agentur feststellen, dass Anhang II nicht die Anwendung nationaler Vorschriften für Luftfahrzeuge rechtfertigt, die nicht in diesem Anhang enthalten sind.

Des Weiteren, wie in Erwägungsgrund (5) der Grundverordnung angegeben, sollten *„angemessene Maßnahmen getroffen werden, um das allgemeine Sicherheitsniveau im Freizeitflugverkehr anzuheben. Besonders berücksichtigt werden sollten dabei Flugzeuge und Hubschrauber mit einer geringen höchstzulässigen Startmasse, deren Leistung ständig zunimmt, die überall in der Gemeinschaft verkehren dürfen und industriell hergestellt werden. Für diese kann daher besser eine Regulierung auf Gemeinschaftsebene vorgesehen werden, um das erforderliche einheitliche Sicherheits- und Umweltschutzniveau zu gewährleisten.“*

Infolgedessen kann nicht garantiert werden, dass diese Luftfahrzeuge gemäß Anhang II dort auf Dauer verbleiben.

- (2) Obwohl sie von den geltenden EU-Verordnungen nicht betroffen ist, hat die „European Microlight Federation“ (EMF) zum Ausdruck gebracht, dass sie mit den von der Agentur in CRD2007-08 angeführten Begründungen zur Unterstützung der geplanten Änderung der Verordnungen nicht einverstanden ist. Die EMF ist nicht nur mit dem geplanten Teil-M unzufrieden, sondern hat auch Bedenken in Bezug auf das künftige Ergebnis von Aufgabe MDM.032.

Infolgedessen hat die EMF den entschiedenen Wunsch geäußert, dass Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von weniger als 450 kg wie bisher in Anhang II verbleiben.

Die Agentur weist, wie schon im vorgenannten Punkt, darauf hin, dass nicht garantiert werden kann, dass alle derzeit in Anhang II erfassten Luftfahrzeuge auch auf Dauer dort verbleiben.

Dessen ungeachtet geht die Agentur davon aus, dass das für Teil-M in dieser Stellungnahme vorgeschlagene Schema in der Praxis für die Microlight-Gemeinschaft reizvoll sein könnte. Überdies laufen die Arbeiten an MDM.032 noch und es werden alle Anstrengungen unternommen, um die Vorschriften an die geringere Komplexität der Allgemeinen Luftfahrt anzupassen.

Die Agentur wird der EMF eine ausführliche Antwort auf ihre Reaktion direkt zukommen lassen.

- (3) Eine Einzelperson merkte an, dass nach ihrem Verständnis die Anhörungsphase des CRD der Phase 5 des Regelsetzungsprozesses entspreche, wie auf der Website der Agentur angegeben, und die Anhörung daher drei Monate dauern sollte.

Die Agentur stellt fest, dass die Phase 5 „Comments and review period“ (Kommentierung und Prüfung) dem Zeitraum zwischen der Beendigung der externen Anhörung zur NPA und der Ausgabe des CRD entspricht.

Der Reaktionszeitraum für das CRD entspricht der Phase 6 „Adoption and publication“ (Annahme und Veröffentlichung). Die Agentur kann frühestens zwei Monate nach Ausgabe des CRD die abschließende Stellungnahme/Entscheidung herausgeben, um einen ausreichenden Zeitraum für Reaktionen zu gewährleisten. Dies wurde in Absatz 6 (Seite 3) von CRD2007-08 dargelegt und stellt einen gesonderten Schritt dar, der in vielen Regelsetzungsprozessen nicht enthalten ist.

- (4) Eine Einzelperson fragte, wo die Liste der gemäß Teil-M zugelassenen Organisationen zu finden sei.

Die Agentur weist darauf hin, dass die Genehmigung von Organisationen gemäß M.A. Unterabschnitt F und M.A. Unterabschnitt G mit Sitz innerhalb der EU ausschließlich in der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten liegt und die Mitgliedstaaten daher für die entsprechenden Listen genehmigter Organisationen verantwortlich sind.

Im Falle von Organisationen aus Drittländern liegt die Zuständigkeit bei der EASA und die Liste der genehmigten Organisationen wird auf die Website der Agentur eingestellt.

#### **Reaktionen auf die Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 und die Durchführungsbestimmungen:**

- (1) CAA-UK und ENAC-Italien schlugen vor, die Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 an die Grundverordnung anzugleichen, insbesondere die Anwendbarkeitsklauseln, die Verordnungsnummer und den Verweis auf „*technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge*“ anstelle von „*große Luftfahrzeuge*“.

Die Agentur stellt fest, dass diese Angleichung im Rahmen der Regelaufgabe MDM.044 einschließlich der entsprechenden Anhörungsphasen erfolgt. Manche dieser Änderungen haben Folgen, die bewertet werden müssen, und können nicht jetzt im Rahmen dieser Stellungnahme eingeführt werden.

Dessen ungeachtet hat die Agentur die in Formular-15a und Formular-15b angegebene Bezugnahme auf Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 durch die neue Bezugnahme auf Verordnung (EG) Nr. 216/2008 ersetzt.

Auf weitere vorhandene Bezugnahmen auf die Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 kann zwischenzeitlich Artikel 69 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 angewendet werden, der festlegt, dass Bezugnahmen auf die aufgehobene Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 als Bezugnahmen auf Verordnung (EG) Nr. 216/2008 gelten und nach der Entsprechungstabelle in Anhang VI der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 zu lesen sind.

- (2) FOCA-Schweiz bat die EASA um eine Auslegung dazu, ob ein Ballon für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden kann oder nicht, um klare Vorgaben zu erhalten, welche Bestimmungen von Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 einzuhalten sind.

Nach Ansicht der Agentur ist die eigentliche Frage nicht, ob Ballone für die „*gewerbsmäßige Beförderung*“ genutzt werden können oder nicht, sondern vielmehr, ob die Bestimmungen von Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 in Bezug auf die „*gewerbsmäßige Beförderung*“ auf sie anwendbar sind oder nicht.

In Artikel 1 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 heißt es, dass *die Bestimmungen dieser Verordnung in Bezug auf die gewerbsmäßigen Beförderung für zugelassene Luftfahrtunternehmen, wie im Gemeinschaftsrecht definiert, gelten.*

Infolgedessen ist die anwendbare Verordnung die Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen.

Im besonderen Fall von Ballonen werden diese von dieser Verordnung Nr. 2407/92 durch Artikel 1 Absatz 2 ausgeschlossen und infolgedessen gelten die Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 bezüglich der „gewerbsmäßigen Beförderung“ für sie derzeit nicht.

Dessen ungeachtet kann sich die Situation aber in Kürze ändern, wenn Durchführungsbestimmungen zu den Betriebsanforderungen an Luftfahrzeuge, die für gewerbliche Tätigkeiten genutzt werden, festgelegt werden. Das könnte die Notwendigkeit einer Änderung von Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 zur Folge haben.

- (3) AustroControl schlug vor, die Definitionen von „ELA1-Luftfahrzeug“ in CRD2007-08, NPA2008-03 und NPA2008-07 anzugleichen. Ferner schlugen „European Sailplane Manufacturers“, „British Balloon and Airship Club“ sowie zwei Einzelpersonen verschiedene Änderungen an der Definition von „ELA1-Luftfahrzeug“ vor.

Die Agentur stellt fest, dass die Definition von „ELA1-Luftfahrzeugen“, die in dieser Stellungnahme eingeführt wird, in Artikel 2 der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 dieselbe ist wie die in der NPA2008-07 „ELA process, Standard Changes and Repairs und Certification Specifications for Light Sport Aeroplanes“ vorgeschlagene. In NPA2008-03 bezieht sich die „ELA-Lizenz“ aber nicht ausschließlich auf ELA1-Luftfahrzeuge, sondern auch auf manche ELA2-Luftfahrzeuge.

Die Agentur empfiehlt, diese Kommentare während der Anhörungsphase von NPA2007-08, die am 18. Juli 2008 endet, erneut einzureichen.

- (4) AustroControl, CAA-UK, DGAC-Frankreich, ENAC-Italien und „Deutscher Aero Club“ schlugen verschiedene redaktionelle und klärende Änderungen an den Abweichungen M.A.302(i) und M.A.901(k) vor.

Darüber hinaus schlug DGAC-Frankreich Änderungen an den Abweichungen M.A.606(h) und M.A.801(d) vor, um sicherzustellen, dass sie alle anderen als große Luftfahrzeuge abdecken, die nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden, ungeachtet der Art des Betriebs oder der Person, welche die Instandhaltung durchführt.

Die Agentur hat diese Abweichungen entsprechend umformuliert. Darüber hinaus, und um den Wortlaut klarer zu formulieren, wurden alle vorgeschlagenen Abweichungen von Teil-M auf Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 wie folgt übertragen:

- o M.A.904(f) übertragen auf Artikel 3 Absatz 4.
- o M.A.901(k) und M.A.903(c) übertragen auf Artikel 3 Absatz 5.
- o M.A.302(i) übertragen auf Artikel 3 Absatz 6.
- o M.A.802(c) übertragen auf Artikel 4 Absatz 4.
- o M.A.606(h) und M.A.801(d) übertragen auf Artikel 5 Absatz 1.

- (5) „Royal Danish Aeroclub“, „Europe Air Sports“ und „Norwegian Air Sports Federation“ ersuchten um Verlängerung des Übergangszeitraums bis 28. September 2010.

Die Agentur vertritt die Auffassung, dass ein Übergangszeitraum bis 28. September 2009 genügend Spielraum für die angemessene Durchführung der vorgeschlagenen Änderungen bietet.

- (6) AustroControl schlug vor, in der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 den Begriff *„gewerbliche Tätigkeiten“* zu definieren, der in M.A.201(i) eingeführt wird, und regte ferner an, ihn auf Luftfahrzeuge oberhalb der Kategorie von Segelflugzeugen und Motorseglern zu beschränken.

Die Agentur weist darauf hin, dass der Begriff *„gewerbliche Tätigkeiten“* bereits in der Grundverordnung definiert ist. Außerdem bezieht sich dieser Begriff auch auf Segelflugzeuge und Motorsegler.

- (7) DGAC-Frankreich schlug wie bereits in der NPA2007-08 erneut vor, dass das Instandhaltungsprogramm für andere als große, nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzte Luftfahrzeuge nicht genehmigt werden sollte, sondern lediglich für die zuständige Behörde aner kennbar sein müsse. Dieser Vorschlag verfolgt die Absicht, dass der Inhalt des Instandhaltungsprogramms für diese Luftfahrzeuge mit Ausnahme von Airworthiness Limitation Items (ALI), Lufttüchtigkeitsanweisungen und anderen verpflichtenden Angaben der Verantwortung des Eigentümers anheim gestellt und nicht von der zuständigen Behörde genehmigt werden sollte.

Der Standpunkt der Agentur ist, dass die zuständige Behörde bereits bevor ein Instandhaltungsprogramm als „genehmigt“ oder „aner kennbar“ gelten kann, bestimmt haben muss, dass der Inhalt den in M.A.302 beschriebenen Anforderungen, insbesondere M.A.302(d) und (h) entspricht. Ferner muss stets eine Benachrichtigung von einer solchen Genehmigung/Anerkennung erfolgen.

Infolgedessen ist der vorgeschlagene Wortlaut nicht geändert worden, da die Agentur keinen Unterschied zwischen den Begriffen „genehmigt“ und „anerkannt“ erkennt.

- (8) Eine Einzelperson kommentiert, dass der resultierende Wortlaut für Absatz M.A.302(g) in CRD2007-08 und CRD2007-01 anders lautet und forderte eine Konsolidierung des resultierenden Wortlauts.

Die Agentur stellt fest, dass Absatz M.A.302(g) von CRD2007-01 Absatz M.A.302(h) in CRD2007-08 entspricht.

Die Agentur nimmt den Kommentar an und ändert M.A.302(h) in dieser Stellungnahme, um ihn an den in CRD2007-01 gemachten Vorschlag anzugleichen. Die Agentur stellt fest, dass die Kommentierungsfrist für CRD2007-01 bereits abgelaufen war und keine negativen Reaktionen auf den vorgeschlagenen Wortlaut erfolgt waren.

Durch diese Änderung erübrigt sich die Aufnahme des Vorschlags von CAA-UK, in M.A.302(h) die Formulierung *„Inhaber der Genehmigung von Änderungen“* durch *„Inhaber der Genehmigung für kleinere Änderungen“* zu ersetzen.

- (9) „Deutscher Aero Club“ und „Europe Air Sports“ baten um Änderung von M.A.403(b), um dem Piloten/Eigentümer zu erlauben, zu entscheiden, ob für die in Anlage VIII aufgeführten Aufgaben ein Mangel am Luftfahrzeug eine ernsthafte Gefahr für die Flugsicherheit darstellt und infolgedessen zu beschließen, wann welche Abhilfemaßnahmen vor einem Weiterflug zu ergreifen sind und die Behebung welcher

Mängel aufgeschoben werden kann. Als Begründung wird angeführt, dass es bis zur Verfügbarkeit der ELA-Instandhaltungslizenz für Luftfahrzeuge, die von der NPA2008-03 vorgeschlagen wird, zu wenig freigabeberechtigtes Personal geben wird, um diese Aufgaben zu bewältigen.

Die Agentur vertritt den Standpunkt, dass nicht garantiert werden kann, dass der Pilot/Eigentümer über die angemessene Befähigung verfügt, um zu entscheiden, ob ein Mangel aufgeschoben werden kann oder nicht. Infolgedessen kann der Pilot/Eigentümer, sofern der festgestellte Mangel durch eine in Anlage VIII aufgeführte Aufgabe behoben werden kann, solche Aufgaben vor dem Flug durchführen, sie jedoch nicht aufschieben.

Des Weiteren ist die Agentur mit der in der Reaktion angegebenen Begründung nicht einverstanden, weil keine Hinweise darauf vorliegen, dass die künftige Zahl der Inhaber einer ELA-Lizenz größer sein wird als die aktuelle Anzahl des nach nationalen Vorschriften qualifizierten freigabeberechtigten Personals. Bis zur Einführung der ELA-Instandhaltungslizenz für Luftfahrzeuge kann freigabeberechtigtes Personal wie bisher durch Erfüllung der Anforderungen des Mitgliedstaats für Segelflugzeuge und Ballone qualifiziert sein.

- (10) AustroControl und DGAC-Frankreich kommentierten spezifische in M.A.502(d) und M.A.801(c) vorgesehene Bestimmungen für ELA1-Luftfahrzeuge, die nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden, in Bezug auf komplexe Instandhaltungsaufgaben. Ihre Besorgnis erregte insbesondere die mögliche Belastung der zuständigen Behörde durch die Anforderung, dass zwischen dem Eigentümer und der zuständigen Behörde eine Vereinbarung getroffen werden muss, und dass die Behörde sich davon überzeugen muss, dass das unabhängige freigabeberechtigte Personal über die entsprechenden Qualifikationen und neueren Erfahrungen, die anwendbaren Instandhaltungsunterlagen für Komponenten, Werkzeuge, Ausrüstungen und Materialien und Zugang zu geeigneten Einrichtungen verfügt.
- AustroControl schlug vor, die Anforderungen in Bezug auf Qualifikation, Erfahrung, Instandhaltungsunterlagen, Werkzeuge, Ausrüstungen, Materialien und Einrichtungen für das unabhängige freigabeberechtigte Personal in M.A.801(c) beizubehalten, doch nicht zu verlangen, dass sich die zuständige Behörde davon überzeugen muss.
  - DGAC-Frankreich schlug vor:
    - aus M.A.502(d) die Bestimmungen herauszunehmen, die es unabhängigem freigabeberechtigtem Personal erlauben, komplexe Instandhaltungsaufgaben an Komponenten und die Überholung von Motoren und Propellern durchzuführen.
    - M.A.801(c) zu streichen und in M.A.801(b)2 zusätzlich vorzusehen, dass unabhängiges freigabeberechtigtes Personal ohne spezifische Anforderungen in Bezug auf Qualifikation, Erfahrung, Instandhaltungsunterlagen, Werkzeuge, Ausrüstungen, Materialien und Einrichtungen komplexe Instandhaltungsaufgaben an ELA1-Luftfahrzeugen durchführen kann.

Die Agentur ist der Ansicht, dass der Vorschlag von DGAC-Frankreich nicht schlüssig ist, weil er die Durchführung komplexer Instandhaltungsaufgaben an Komponenten nicht erlaubt, wohl aber die Durchführung komplexer Instandhaltungsaufgaben an Luftfahrzeugen ohne jede zusätzliche Anforderung.

Ebenso wenig stimmt die Agentur dem Kommentar von DGAC-Frankreich zu, dass diese fallspezifischen Genehmigungen nicht auf detaillierten Anforderungen beruhen und zu Haftungsproblemen und Ungleichbehandlung unter Anwendern führen könnten, während

DGAC-Frankreich gleichzeitig vorschlägt, die Flexibilitätsbestimmungen von Artikel 14 der Grundverordnung auf diese Fälle anzuwenden.

Der Vorschlag der Agentur enthält bereits Anforderungen und jede Ungleichbehandlung sollte von der zuständigen Behörde, die die entsprechenden Verfahren einrichtet, vermieden werden – ungeachtet des Umstands, ob es sich um eine fallspezifische Genehmigung auf der Grundlage des Vorschlags der Agentur handelt oder um eine Ausnahme gemäß Artikel 14.

In Bezug auf den Vorschlag von AustroControl vertritt die Agentur die Ansicht, dass die Streichung der Anforderung einer Überprüfung durch die zuständige Behörde die ausgleichende Maßnahme vollständig ausschaltet, weil die Anforderung in Bezug auf angemessene Qualifikation, Erfahrung, Instandhaltungsunterlagen, Werkzeuge, Ausrüstungen, Materialien und Einrichtungen ohnehin für alle Instandhaltungsarbeiten vorgeschrieben ist, die von irgendeiner Person oder Organisation an einem Luftfahrzeug oder einer Komponente durchgeführt werden.

Dessen ungeachtet wird die Agentur annehmbare Nachweisverfahren einführen, um klarzustellen, dass die Vereinbarung zwischen dem Eigentümer und der zuständigen Behörde die Durchführung einer Reihe komplexer Aufgaben über einen längeren Zeitraum beinhalten kann, sofern eine solche Vereinbarung die zu verwendenden Unterlagen, Werkzeuge, Ausrüstungen, Materialien und Einrichtungen beschreibt und die zuständige Behörde stichprobenartig die Einhaltung überprüft.

- (11) AustroControl und CAA-UK gaben Kommentare zu den in M.A.901(g) vorgesehenen spezifischen Bestimmungen für ELA1-Luftfahrzeuge, die nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden.
- o AustroControl schlug vor, in M.A.901(g) unabhängigem freigabeberechtigtem Personal über zwei Jahre in Folge zu erlauben, nicht nur eine Empfehlung zu erteilen, sondern auch die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit auszustellen und zu verlängern. Ferner schlug AustroControl vor, die Anforderung zu streichen, dass die zuständige Behörde dieses freigabeberechtigte Personal bewerten und anerkennen muss.
  - o CAA-UK schlug vor, die Aussage von M.A.901(g) dahingehend zu ändern, dass diese Bestimmung nicht für ELA1-Luftfahrzeuge gilt, die für gewerbliche Tätigkeiten genutzt werden. Als Begründung wird angeführt, dass für diese Luftfahrzeuge ein Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit beauftragt werden muss.

Die Agentur ist der Ansicht, dass der Vorschlag von AustroControl keine Kontrolle über den Ablauf der Lufttüchtigkeitsprüfung und die Qualifikation des Personals vorsieht. Hinzu kommt, dass die Erteilung einer Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit kein Recht ist, das dem Inhaber einer Qualifikation gemäß Teil-66 zugeordnet wird.

Dem Vorschlag von CAA-UK stimmt die Agentur zu, doch anstelle eines Verweises auf „gewerbliche Tätigkeiten“ sollte auf Luftfahrzeuge verwiesen werden, die unter M.A.201(i) fallen, weil es möglich ist, dass für manche Arten von „gewerblichen Tätigkeiten“ kein Unternehmen gemäß M.A. Unterabschnitt G beauftragt werden muss. M.A.901(g) wurde entsprechend geändert.

- (12) „Europe Air Sports“ bestand auf der Möglichkeit einer kombinierten Genehmigung gemäß M.A. Unterabschnitt F und M.A. Unterabschnitt G.

Die Agentur bekräftigt noch einmal ihren in CRD2007-08 dargelegten Standpunkt.

- (13) Eine Einzelperson bat darum, zu ermöglichen, dass ein Betrieb gemäß M.A. Unterabschnitt F auch die Rechte eines Unternehmens gemäß M.A. Unterabschnitt G erhalten kann, ohne die Anforderungen von M.A. Unterabschnitt G zu erfüllen.

Nach Ansicht der Agentur kommt dies nicht infrage, da M.A. Unterabschnitt F keine Anforderungen in Bezug auf die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit enthält.

- (14) ENAC-Italien schlug etliche Flexibilitätsbestimmungen für Betriebe gemäß M.A. Unterabschnitt F für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen vor, die für andere Arten des gewerblichen Flugbetriebs als die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden. Diese Bestimmungen sollten ähnlich aussehen wie die derzeit in Teil-145 enthaltenen.

Die Agentur hat den Vorschlag angenommen und den Wortlaut wie folgt geändert:

- o Ein neuer Absatz M.A.606(h) ist hinzugefügt worden, um die Durchführung einer Lufttüchtigkeitsanweisung, die wiederholte Vorflugkontrollen vorschreibt, durch den verantwortlichen Luftfahrzeugführer und die Erteilung von begrenzten Freigabeberechtigungen an den verantwortlichen Luftfahrzeugführer für den Einsatz fern von einem Instandhaltungsstandort einzuschließen.
- o M.A.615 ist geändert worden, um die Durchführung von Instandhaltung an jedem beliebigen Ort zu erlauben, soweit sich die Notwendigkeit für diese Instandhaltung aus dem Umstand ergibt, dass das Luftfahrzeug nicht einsatzfähig ist, oder aus der Durchführung gelegentlicher Instandhaltungsarbeiten.

- (15) CAA-UK schlug vor, der zuständigen Behörde in M.B.902(b) dieselbe Flexibilität zu erlauben, zusätzliche Erfahrung an die Stelle von Qualifikationen zu setzen, wie sie der Industrie in M.A.707(a) eingeräumt wird.

Die Agentur hat den Vorschlag angenommen.

- (16) AustroControl schlug vor, in M.A.709 den Verweis auf MPD und MRB im „Baseline“-Instandhaltungsprogramm zu streichen, der besagt, dass diese Dokumente nicht für kleine Luftfahrzeuge verwendet werden.

Der Vorschlag ist von der Agentur nicht angenommen worden, weil ein „Baseline“-Instandhaltungsprogramm auch von einem unabhängigen Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit erarbeitet werden kann, das um eine Genehmigung für große Luftfahrzeug nachsucht, die nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden. Für solche Luftfahrzeuge können MPD und MRB gelten.

- (17) ENAC-Italien schlug vor, in M.A.711(a) die Genehmigung von Instandhaltungsprogrammen durch indirekte Genehmigungsverfahren als Recht aufzunehmen.

Die Agentur ist mit dem Vorschlag nicht einverstanden, weil ein durch ein indirektes Genehmigungsverfahren genehmigtes Instandhaltungsprogramm dennoch als von der zuständigen Behörde genehmigt gilt.

- (18) Verschiedene Kommentare von Einzelpersonen forderten eine Klarstellung dazu, was eine „überwachte Umgebung“ ist und welche Auswirkungen sie hat. Diese Kommentare werden individuell beantwortet.

Dessen ungeachtet stellt die Agentur fest, dass:

- o „überwachte Umgebung“ in M.A. 901(b) definiert ist.

- o die Definition für „überwachte Umgebung“ für alle Luftfahrzeugmuster und alle Betriebsarten, selbst den privaten Betrieb, dieselbe ist. in M.A.901(e)1 dennoch Flexibilität eingeführt wurde, damit für bestimmte Luftfahrzeuge und Betriebsarten von einem Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit Bescheinigungen über die Prüfung der Lufttüchtigkeit ausgestellt werden dürfen, selbst wenn sich das Luftfahrzeug nicht in einer „überwachten Umgebung“ befindet.
  - o Damit Instandhaltungsarbeiten als in „überwachter Umgebung“ erfolgt gelten, müssen sie von Betrieben gemäß M.A. Unterabschnitt F oder Teil-145 durchgeführt werden. Einzige Ausnahme sind Instandhaltungsaufgaben durch den Piloten/Eigentümer, die entweder vom Piloten/Eigentümer oder von unabhängigem freigabeberechtigtem Personal durchgeführt werden.
- (19) CAA-UK schlug vor, dass das vorgesehene Recht eines Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zur Verlängerung einer Bescheinigung über die Prüfung der Flugtüchtigkeit, die von der zuständigen Behörde ausgestellt wurde, auch für die gewerbsmäßige Beförderung gelten soll. Ziel ist es, die Verlängerung solcher Bescheinigungen über die Prüfung der Lufttüchtigkeit zu erlauben, deren Erstausstellung durch die zuständige Behörde erfolgte, wenn das Luftfahrzeug in die EU importiert worden ist und sich in einer überwachten Umgebung befunden hat.
- M.A.901(f) und EASA-Formular-15a sind entsprechend geändert worden.
- (20) Die „French Gliding Union“ bat darum, M.A.901(g) dahingehend zu ändern, dass ein Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit für ELA1-Luftfahrzeuge auf der Grundlage einer von unabhängigem freigabeberechtigtem Personal erteilten Empfehlung die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit ausstellen darf.
- Die Agentur unterstützt diesen Vorschlag nicht. In diesem Fall kann die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit nur von der zuständigen Behörde ausgestellt werden, weil es diese ist, die das freigabeberechtigte Personal anerkennt, welches die Empfehlung erteilt.
- (21) Eine Einzelperson bestand auf der Notwendigkeit künftiger Maßnahmen, um qualifizierten Stellen oder Bewertungsstellen zu erlauben, für ELA-Luftfahrzeuge Prüfungen der Lufttüchtigkeit durchzuführen und Bescheinigungen über die Prüfung der Lufttüchtigkeit auszustellen.
- Die Agentur hat in CRD2007-08 bereits dargelegt, dass die derzeit geltende Definition von qualifizierten Stellen, wie sie in der Grundverordnung enthalten ist, dies nicht zulässt. Überdies ist das Konzept der Bewertungsstellen in der Grundverordnung nicht enthalten.
- (22) AustroControl und CAA-UK brachten zum Ausdruck, dass sie die Verpflichtung der zuständigen Behörde zur Durchführung der Prüfung der Lufttüchtigkeit und Ausstellung der Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit nach Wahl des Eigentümers zum Ausdruck, wie in M.A.901(h)2 beschrieben, ablehnen. Beide Behörden schlagen vor, die Entscheidung, ob die Behörde die Prüfung der Lufttüchtigkeit durchführt oder nicht, der Behörde zu überlassen. AustroControl schlägt vor, jede Einschränkung in Bezug auf Masse und Nutzung zu streichen.

Die Agentur vertritt den Standpunkt, dass es zu Ungleichbehandlung in verschiedenen Ländern führen und sich auf den Wettbewerb auswirken würde, wenn die Entscheidung der zuständigen Behörde überlassen würde.

- (23) AustroControl schlug vor, M.A.901 um einen neuen Absatz zu ergänzen, um es der zuständigen Behörde zu ermöglichen, die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit auf der Grundlage eines Formulars-52 für neue Luftfahrzeuge, die innerhalb der EU produziert wurden, ohne Prüfung der Lufttüchtigkeit auszustellen.

Der Vorschlag ist angenommen worden und M.A.901(k) ist hinzugefügt worden.

- (24) ENAC-Italien merkte an, dass sich M.A.903 und M.A.904 auf die Übertragung von Eintragungen in die Luftfahrzeugrolle innerhalb der EU bzw. auf die Prüfung der Lufttüchtigkeit von in die EU importierten Luftfahrzeugen beziehen. Die Behörde wandte ein, dass dies, da Norwegen, die Schweiz, Liechtenstein und Island nicht zur EU gehörten, allem Anschein nach bedeute, dass diese Länder gemäß M.A.904 zu behandeln seien. Infolgedessen schlägt sie vor, dass „die EU“ in „EASA-Mitgliedstaaten“ geändert werden soll.

Die Agentur weist darauf hin, dass die Grundverordnung die Bezeichnung „Mitgliedstaaten“ im Sinne von „EU-Mitgliedstaaten“ verwendet. Andere europäische Länder gelten als „Drittländer“.

Ungeachtet dessen gelten für die vier erwähnten Länder die entsprechenden internationalen Abkommen:

- o das EWR-Abkommen (Europäischer Wirtschaftsraum) im Falle Norwegens, Liechtensteins und Islands.
- o das Abkommen zwischen der EU und der Schweiz.

Diese Abkommen legen die Bestimmungen von EU-Verordnungen fest, die für das jeweilige Land gelten. Daraus folgt, dass diese vier Länder dieselben Übertragungsverfahren anwenden wie EU-Mitgliedstaaten.

Deshalb nimmt die Agentur den Vorschlag nicht an.

- (25) Eine Einzelperson ersuchte darum, dass allen Piloten/Eigentümern das Recht zur Durchführung derselben Ausgaben zugestanden wird, ungeachtet der Luftfahrzeugkategorie (Segelflugzeuge, Motorsegler, ...). Als Begründung wird angeführt, dass keine Gruppe von Piloten mehr oder weniger erfahren ist.

Die Agentur vertritt den Standpunkt, dass sich die dem Piloten/Eigentümer erlaubten Aufgaben aufgrund ihrer unterschiedlichen Systeme und Komplexität je nach Luftfahrzeugkategorie unterscheiden. Die Unterscheidung hängt nicht mit der Erfahrung des Piloten zusammen.

- (26) DGAC-Frankreich kommentiert, dass es ihrer Auslegung der geltenden Vorschrift zufolge Betrieben mit einer Berechtigung der Kategorie A gemäß Teil-145 in manchen Fällen in Frankreich bislang gestattet war, einfache Instandhaltungsaktivitäten an Komponenten direkt am Flugzeug unter Verwendung der Instandhaltungsunterlagen für Komponenten durchzuführen.

Sie bemerkte überdies, dass es in Frankreich für unabhängiges freigabeberechtigtes Personal gängige Praxis sei, an Kolbentriebwerken etliche nicht-komplexe Instandhaltungsarbeiten gemäß den Instandhaltungsunterlagen für Motoren durchzuführen.

In beiden Fällen erfolgt die Freigabe auf Luftfahrzeugebene.

Da der in dieser Stellungnahme vorgeschlagene Wortlaut für M.A.502(b) und (c) verlangt, dass jegliche Instandhaltungsarbeiten, die in Übereinstimmung mit den Instandhaltungsunterlagen für Komponenten durchgeführt werden, von Betrieben mit einer Berechtigung der Kategorie B/C freigegeben werden müssen, hat die DGAC-F erkannt, dass diese Praktiken nicht weitergeführt werden können, und rechnet mit maßgeblichen Auswirkungen auf Instandhaltungsbetriebe, unabhängiges freigabeberechtigtes Personal und Eigentümer/Betreiber.

Sie ist jedoch der Ansicht, dass es keine Auswirkungen auf die Sicherheit hätte, wenn diese Praxis in Bezug auf die Instandhaltung einfacher Komponenten, für die keine spezielle Sachkenntnis erforderlich ist, erlaubt würde.

Diesen Standpunkt teilte auch „Alitalia Servizi“, ein italienischer Betrieb gemäß Teil-145 mit einer Berechtigung der Kategorie A, der derzeit bestimmte Aufgaben gemäß der Instandhaltungsunterlagen für Komponenten im Rahmen der Line Maintenance von Luftfahrzeugen durchführt – etwa den Austausch von Armlehnen und Trenntüren für Bordküchen.

Die Agentur räumt ein, dass der vorliegende Vorschlag im Fall der Instandhaltung einfacher Komponenten, die im Zuge der Instandhaltung des Luftfahrzeugs durchgeführt wird (Gewichtsprüfung bei Feuerlöschern, einfache Reparaturen an Sitzen und Bordküchen, etc.), eine ungerechtfertigte Belastung darstellen kann. Es ist jedoch nicht die Absicht der Agentur, irgendeine Art von Instandhaltung von Komponenten direkt am Flugzeug (oder „vorübergehend ausgebauten“ Komponenten) ohne entsprechende Berechtigung der Kategorie B/C (Prüfung und Reparatur von Motorbaugruppen, ...) zu erlauben.

Infolgedessen hat die Agentur in Übereinstimmung mit dem Vorschlag von DGAC-Frankreich M.A.502(b) und (c) geändert, um es der zuständigen Behörde zu erlauben, durch ihre ausdrückliche Zustimmung die Durchführung dieser Art von Instandhaltung von Komponenten ohne Berechtigung der Kategorie B/C zu ermöglichen.

Außerdem wird die Agentur annehmbare Nachweisverfahren hinzufügen, um den Umfang von Instandhaltungsarbeiten, die genehmigt werden können, und die Kontrollverfahren, die eingerichtet sein sollten, genau zu bestimmen. Eines der Hauptziele dieser Maßnahme besteht darin, sicherzustellen, dass das Personal für die Aufgaben angemessen qualifiziert ist. In vielen Fällen mit komplexen Komponenten sind spezielle Qualifikationen erforderlich. Eine B1- oder B2-Lizenz allein ist nicht ausreichend.

(27) Darüber hinaus hat die Agentur redaktionelle und kleinere Änderungen an den folgenden Absätzen vorgenommen:

- o In M.A.201(e) wurde der Anfang des Absatzes so umformuliert, dass er wieder dem ursprünglichen Wortlaut entspricht. Er lautet jetzt (auf Vorschlag von DGAC-Frankreich):

*„Um den Verantwortlichkeiten von Absatz (a) gerecht zu werden, kann der Eigentümer eines Luftfahrzeugs [...] übertragen ...“*

Zweck dieser Änderung ist es, jedwede Mehrdeutigkeit in Bezug auf die Absicht der Verordnung zu vermeiden.

Wie in M.A.201(a) angegeben, ist der Eigentümer für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs verantwortlich, ohne dass etwas dazu ausgesagt

wird, ob der Eigentümer die Aufgaben selbst durchführt oder im Rahmen seiner Verantwortlichkeit auf jemanden überträgt.

M.A.201(e) bietet dem Eigentümer die Möglichkeit, ein Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zu beauftragen und die Verantwortung für die einwandfreie Erfüllung der Aufgaben im Zusammenhang mit der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit auf dieses Unternehmen zu übertragen.

- In M.A.201(e) wurde die Formulierung *„sofern das Unternehmen über die entsprechenden genehmigten Verfahren verfügt“* hinzugefügt. (auf Vorschlag von CAA-UK)
- In M.A.302(d)2 wurde die Formulierung *„wenn sie von der zuständigen Behörde genehmigt worden sind“* ersetzt durch *„wenn sie gemäß M.A.302(b) oder M.A.302(c) genehmigt worden sind“*. (auf Vorschlag von CAA-NL)
- In M.A.302(i), jetzt auf Artikel 3, Absatz 6 der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 übertragen, ist die Anforderung der Ergänzung des nationalen Instandhaltungsprogramms durch Verfahren zur Sicherstellung der Übereinstimmung mit M.A.302(g) und (h) gestrichen worden. (auf Vorschlag von CAA-NL)

Die Agentur stellt fest, dass Anlage I der annehmbaren Nachweisverfahren M.A.302 und M.B.301(b) nicht aussagt, dass das Instandhaltungsprogramm solche Verfahren enthalten sollte.

- M.A.502(d) ist zur besseren Verständlichkeit umformuliert worden. (auf Vorschlag von AustroControl und CAA-UK)
- In M.A.711(a)3 ist die Formulierung *„veranlassen“* durch *„als Unterauftragnehmer veranlassen“* ersetzt worden. (auf Vorschlag von CAA-UK)
- In M.A.711(b)1 ist die Formulierung *„und ihre anschließende Verlängerung gemäß der Bedingungen von M.A.901(c)2 oder M.A.901(e)2“* hinzugefügt worden. (auf Vorschlag von ENAC-Italien)
- In M.A.714(b) ist die Formulierung *„oder, falls zutreffend, verlängerten“* hinzugefügt worden. (auf Vorschlag von ENAC-Italien)
- In Teil-M, Anlage I, Absatz 5.1, wurde ein neuer Punkt 8 eingefügt, um die Verpflichtung des Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zur Übersendung einer Kopie jeder ausgestellten oder verlängerten Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit an die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, in dem die Eintragung erfolgte, innerhalb von zehn Tagen einzuführen. (auf Vorschlag von ENAC-Italien)
- In Teil-M, Anlage VI, Bedingung 6, ist die Formulierung *„in Anspruch nimmt“* durch *„als Unterauftragnehmer in Anspruch nimmt“* ersetzt worden. (auf Vorschlag von CAA-UK)

(28) Die folgenden Vorschläge sind in diese Stellungnahme nicht aufgenommen worden, weil die Agentur den Wortlaut bereits für ausreichend eindeutig hält:

- AustroControl schlug vor, Segelflugzeuge und Motorsegler in M.A.901(e) aufzunehmen.

Die Agentur weist darauf hin, dass M.A.901(e) bereits *„Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von bis zu 2730 kg“* erwähnt. Der Begriff *„Luftfahrzeuge“* schließt Segelflugzeuge und Motorsegler ein.

- o CAA-UK schlug vor, Bedingung 7 aus Anlage VI von Teil-M zu streichen. Sie argumentierte, dass die einstweilige Außerkraftsetzung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses möglicherweise keine Auswirkungen auf die Aktivitäten des Unternehmens gemäß Teil-M, Unterabschnitt G hat.

Die Agentur stellt fest, dass Bedingung 7 ohnehin aussagt:

*„...sofern von der zuständigen Behörde nicht ausdrücklich die Gültigkeit erklärt wird“*

Das bedeutet, dass die zuständige Behörde bereits die Möglichkeit hat, die Genehmigung des Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit aufrechtzuerhalten.

- o CAA-UK schlug vor, Anlage VI von Teil-M folgendermaßen zu ändern:

*„Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission in der geänderten Fassung und unter der Voraussetzung, dass die unten aufgeführten Bedingungen eingehalten werden, erteilt der Mitgliedstaat hiermit“*

Die Agentur stellt fest, dass der aktuelle Wortlaut korrekt ist, weil er sich auf die „... geltende[...] Verordnung (EG) Nr. 2042/2003...“ bezieht. Damit bezieht er sich auf die zu dem Zeitpunkt geltende Verordnung, an dem die zuständige Behörde die Genehmigung erteilt.

(29) Die folgenden Vorschläge sind entweder nicht in diese Stellungnahme aufgenommen worden, weil sie nicht Gegenstand der Aufgabenstellung sind, oder, weil das Thema maßgebliche Kommentare und Diskussionen auslösen könnte. Infolgedessen muss im Rahmen einer separaten Regelsetzungsaufgabe eine offizielle Erörterung und Anhörung erfolgen. Die Agentur wird diese Vorschläge in das „Rulemaking Inventory“ aufnehmen.

- o CAA-UK schlug vor, eine Definition von „Instandhaltungsprogramm“ und „Instandhaltungsplan“ anzugeben.
- o CAA-UK schlug vor, ein offizielles Qualitätssicherungssystem für große Betriebe gemäß M.A. Unterabschnitt F zu fordern. Als Begründung wurde angegeben, dass dies für große Unternehmen gemäß M.A. Unterabschnitt G zur Führung von Luftfahrzeugen, die nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden, bereits vorgeschrieben ist.
- o ENAC-Italien schlug vor, dass die in Organisationen gemäß M.A. Unterabschnitt F und M.A. Unterabschnitt G für Qualitätssicherungssysteme oder innerbetriebliche Prüfungen verantwortlichen Personen gegebenenfalls von der zuständigen Behörde unter Verwendung von EASA-Formular-4 anerkannt werden sollten.

Die Agentur stellt fest, dass dies derzeit nicht einmal für Betriebe gemäß Teil-145 verlangt wird.

- o CAA-UK schlug vor, dass das Kriterium für Erfahrung wie in M.A.707(a) und M.B.902(b) angegeben von der höchstzulässigen Startmasse des Luftfahrzeugs abhängen sollte und nicht von dessen Verwendung. Daher wurde vorgeschlagen, als Kriterium eine höchstzulässige Startmasse von 2730 kg einzusetzen, ungeachtet des Umstands, ob das Luftfahrzeug für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt wird oder nicht. Als Begründung wurde angeführt, dass es für andere als große Luftfahrzeuge ungeachtet ihrer Verwendung sehr schwierig ist, anerkannte Ausbildungsmöglichkeiten zu finden.

Obwohl dieser Vorschlag nicht aufgenommen wurde, hat ENAC-Italien vorgeschlagen, die annehmbaren Nachweisverfahren M.A.606(c), M.A.706, Absatz 4.7, M.A.707(a)(1) und M.A.707(a)(2) zu ändern, um näher zu erläutern, wie und wo anerkannte Ausbildungen durchgeführt werden können und wann solche Ausbildungen für Ballone und Luftfahrzeuge mit höchstzulässiger Startmasse von weniger als 2730 kg, die für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden, von der zuständigen Behörde durch Einschätzungen ersetzt werden können.

Dieser Vorschlag von ENAC wird analysiert und die annehmbaren Nachweisverfahren werden, falls erforderlich, vor Veröffentlichung des Beschlusses geändert.

- o CAA-UK und ENAC-Italien schlugen vor, zu erlauben, dass die Verlängerung der Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit ohne Beeinträchtigung der Kontinuität des Prüfungsverlaufs vorgezogen werden kann. Dadurch sollte dem Eigentümer die Flexibilität geboten werden, die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit im Luftfahrzeug zu deponieren, wenn sich dieses am Hauptstandort befindet.

CAA-UK schlug jedoch eine Vorziehungsfrist von 30 Tagen vor, ENAC dagegen von 5 Tagen.

### **Reaktionen auf die annehmbaren Nachweisverfahren:**

Die folgenden Vorschläge für Änderungen oder Ergänzungen der annehmbaren Nachweisverfahren werden von der Agentur geprüft und der Wortlaut wird erforderlichenfalls vor Veröffentlichung des endgültigen Beschlusses (annehmbare Nachweisverfahren/Anleitungen) geändert. Dieser Beschluss ergeht, sobald die vorliegende Stellungnahme von der Kommission gebilligt wurde:

- (1) CAA-NL schlug vor, die Gewichtsbegrenzung aus dem annehmbaren Nachweisverfahren M.A.401(c)4 herauszunehmen.

Dies ist von der Agentur akzeptiert worden.

- (2) CAA-UK, „Broadland Balloon Flights“, „British Balloon and Airship Club“, „GEFA-FLUG“ und eine Reihe von Einzelpersonen äußerten, dass das annehmbare Nachweisverfahren M.A.605(a) für die Prüfung von Ballonen und Luftschiffen offenbar die Verfügbarkeit eines Hangars erfordert.

Der Wortlaut wird bei der Veröffentlichung des endgültigen Beschlusses (annehmbare Nachweisverfahren/Anleitungen) wie folgt abgeändert:

*„Für Ballone und Luftschiffe ist möglicherweise kein Hangar erforderlich, wenn die Instandhaltung von Hülle und Korb/Brenner/Gasbehälter besser im Freien durchgeführt werden kann. Voraussetzung dafür ist, dass sämtliche notwendigen Instandhaltungsarbeiten gemäß M.A.402 einwandfrei ausgeführt werden können. Für komplexe Reparaturen oder Instandhaltungsarbeiten an Komponenten, die ein EASA-Formular-1 erfordern, sollten geeignete anerkannte Werkstätten zur Verfügung gestellt werden. Die Einrichtungen und Umgebungsbedingungen, die für die Prüfung und Instandhaltung erforderlich sind, sind im Instandhaltungsbetriebshandbuch zu definieren.“*

- (3) ENAC-Italien schlug vor, die annehmbaren Nachweisverfahren M.A.606(c), M.A.706, Absatz 4.7, M.A.707(a)(1) und M.A.707(a)(2) zu ändern, um näher zu erläutern, wie und

wo anerkannte Ausbildungen durchgeführt werden können und wann solche Ausbildungen für Ballone und Luftfahrzeuge mit höchstzulässiger Startmasse von weniger als 2730 kg, die für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden, von der zuständigen Behörde durch Einschätzungen ersetzt werden können

Dies ist von der Agentur akzeptiert worden.

- (4) AustroControl schlug vor, den Verweis auf „Teil-66 Stufe 1 Allgemeine Einführung“ durch „Teil-66 Anlage III Stufe 1 Allgemeine Einführung“ zu ersetzen. Das gilt für die Absätze der annehmbaren Nachweisverfahren M.A.706, M.A.707(a)1, M.A.707(a)2, M.B.902(b)1 und M.B.902(b)2.

Dies ist von der Agentur akzeptiert worden.

- (5) CAA-UK und „British Balloon and Airship Club“ schlugen vor, annehmbare Nachweisverfahren hinzuzufügen, um zu klären, was „von qualifiziertem Personal unterstützt werden“ in M.A.710(b) bedeutet, und ob der Unterzeichner der Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit während der Prüfung am Luftfahrzeug anwesend sein muss.

Die Agentur weist darauf hin, dass die Prüfung der Lufttüchtigkeit eine dokumentarische und eine physikalische Prüfung beinhaltet. Gemäß M.A.710(c)5 ist während der physikalischen Prüfung sicherzustellen, dass keine Nichtübereinstimmungen zwischen dem Luftfahrzeug und den geprüften Dokumenten festgestellt werden können.

Die Agentur vertritt den Standpunkt, dass dies nur zu erreichen ist, wenn das Personal, für die Prüfung der Lufttüchtigkeit bei der physikalischen Prüfung zugegen ist. Während dieser Prüfung kann das Personal für die Prüfung der Lufttüchtigkeit von Personal gemäß Teil-66 unterstützt werden, um Konsolen zu öffnen, Tests durchzuführen, etc.

AMC M.A.710(b) wird entsprechend geändert.

- (6) DGAC-Frankreich schlug vor, annehmbare Nachweisverfahren zur Klarstellung folgender Punkte hinzuzufügen:
- o wie lange ein Luftfahrzeugmuster im genehmigten Arbeitsumfang geführt werden kann, wenn das Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit keinen Kunden für dieses Muster unter Vertrag hat.
  - o ob es möglich ist, einem Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zu erlauben, Prüfungen der Lufttüchtigkeit an einem bestimmten Luftfahrzeugmuster durchzuführen, ohne dass das Unternehmen Kunden für dieses Muster unter Vertrag hat oder dies anstrebt.
- (7) ENAC-Italien schlug vor, in Bezug auf die Personen, die auf der Grundlage des neuen Rechtes gemäß M.A.711(a)4 zur Verlängerung einer Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit berechtigt sind, annehmbare Nachweisverfahren einzuführen, um klarzustellen, wie solche Personen offiziell von der zuständigen Behörde anerkannt werden und wie die Berechtigung von dem Unternehmen erteilt wird.
- (8) ENAC-Italien schlug vor, in die annehmbaren Nachweisverfahren M.A.901(c)2 & (e)2 & (f) weitere Angaben dazu aufzunehmen, wie das Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit demonstrieren kann, dass eine Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit nicht verlängert wird, wenn das Unternehmen Grund zu der Annahme hat, dass das Luftfahrzeug nicht lufttüchtig ist. Ferner schlägt ENAC-Italien

die Aufnahme eines Beispiels für einen „Bericht über die Einhaltung der Anforderungen“ vor.

- (9) ENAC-Italien schlug vor, die annehmbaren Nachweisverfahren M.A.903(a) und M.B.105(a) dergestalt zu ändern, dass bei der Übertragung von Eintragungen in die Luftfahrzeugrolle innerhalb der EU sichergestellt ist, dass der wechselseitige Informationsaustausch auch eine Benachrichtigung darüber beinhaltet, dass die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit in Übereinstimmung mit den nationalen Vorschriften erteilt wurde.
- (10) AustroControl schlug vor, Motorsegler in das annehmbare Nachweisverfahren M.B.301(b), Punkt 3, aufzunehmen.
- (11) ENAC-Italien schlug vor, in das annehmbare Nachweisverfahren M.B.703 weitere Angaben dazu aufzunehmen, wie die in EASA-Formular-14 genannten Bedingungen zu erfüllen sind.
- (12) AustroControl schlug vor, zur Definition von Gruppenberechtigungen im annehmbaren Nachweisverfahren M.B.703 NPA2007-07 zu berücksichtigen, der derzeit geprüft wird.
- (13) CAA-NL schlug vor, die Formulierung „*Verfahren für die Ausweitung festgelegter Prüfzeiträume*“ in Absatz 1.1.7 von Anlage I zu den annehmbaren Nachweisverfahren M.A.302 und M.B.301(b) durch „*nähere Angaben von oder Verweise auf Ausweitungsprogramme*“ zu ersetzen.
- (14) CAA-UK schlug vor, annehmbare Nachweisverfahren zur Erläuterung der Bedeutung der folgenden Begriffe in Anlage VII „Komplexe Instandhaltungsaufgaben“ hinzuzufügen:
  - o „Schweißer mit der entsprechenden Zulassung oder Berechtigung“ in Absatz 3(c).
  - o „Spezialwerkzeuge“ in Absatz 5(a).
- (15) „Deutscher Aero Club“ und zwei Einzelpersonen schlugen Änderungen an der im annehmbaren Nachweisverfahren zu Anlage VIII „Eingeschränkte Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer“ enthaltenen Aufgabenliste vor.
- (16) CAA-UK schlug die Aufnahme einer ähnlichen Anforderung in die Qualitätssicherungssysteme von Teil-145 und Teil-21 vor, wie sie in Absatz (e) von Anlage VIII des annehmbaren Nachweisverfahrens M.A.616 vorgeschlagen wurde, nach der der Betrieb die zuständige Behörde von jedem Verstoß der Stufe 1 benachrichtigen sollte, der bei der innerbetrieblichen Prüfung entdeckt wurde.
- (17) CAA-UK schlug vor, die Änderung am annehmbaren Nachweisverfahren 145.A.50(a), Absatz 2.8(d), zu streichen, die ein vereinfachtes Verfahren für die Ausstellung eines Formulars-1 für Komponenten zulässt, welche in den USA und Kanada von nicht gemäß Teil-145 genehmigten Betrieben instand gehalten werden. Als Begründung wurde angegeben, dass dadurch die bestehenden bilateralen Abkommen unterlaufen würden.  
Dessen ungeachtet unterstützte sie eine ähnliche Änderung, die in das annehmbare Nachweisverfahren M.A.613(a) Absatz 2.8 aufgenommen wurde.
- (18) Darüber hinaus wird die Agentur aufgrund der Kommentare, die von AustroControl und DGAC-Frankreich zu den in M.A.502(d) und M.A.801(c) vorgesehenen Bestimmungen für

komplexe Instandhaltungsaufgaben an ELA1-Luftfahrzeugen abgegeben wurden, annehmbare Nachweisverfahren aufnehmen, um klarzustellen, dass die Vereinbarung zwischen dem Eigentümer und der zuständigen Behörde die Durchführung einer Reihe komplexer Aufgaben über einen längeren Zeitraum beinhalten kann, sofern eine solche Vereinbarung die zu verwendenden Unterlagen, Werkzeuge, Ausrüstungen, Materialien und Einrichtungen beschreibt und die zuständige Behörde stichprobenartig die Einhaltung überprüft.

- (19) Außerdem wird die Agentur aufgrund der Kommentare, die von DGAC-Frankreich und Alitalia Servizi in Bezug auf die Durchführung von Instandhaltungsarbeiten an Komponenten direkt am Flugzeug (M.A.502(b) und (c)) abgegeben wurden, annehmbare Nachweisverfahren hinzufügen, um zu erläutern, in welchem Umfang Instandhaltungsarbeiten genehmigt werden können und welche Kontrollverfahren eingerichtet sein sollten.