



NOTICE OF PROPOSED AMENDMENT (NPA) No 2010-07

DRAFT DECISION OF THE EXECUTIVE DIRECTOR OF THE EUROPEAN AVIATION SAFETY AGENCY

Amending Decision no. 2003/19/RM of the Executive Director of the European Aviation Safety Agency of 28 November 2003 on acceptable means of compliance and guidance material to Commission Regulation (EC) No 2042/2003 on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organisations and personnel involved in these tasks

"Amend AMC M.A.706(e) to cover additional cases for the competent authority to accept that the nominated post holder in the operator/Part-M Subpart G organisation be employed by the contracted Part-145 organisation"

AMC sind Empfehlungen, nicht Vorschriften!

swe, 23.07.2010:

2010-07 ist ein Antrag, die AMC M.A.706(e) **nicht** zu ändern! (ToR M.022).

Eingabefrist: 19.Oktober 2010

Es geht um CAMO Postholder im gewerbsmässigen Luftverkehr. Der Postholder darf nach bestehender Regelung nicht im vertraglichen 145er Betrieb angestellt sein, ausser ausdrücklichem ok der NAA, oder wenn Operator und 145 derselbe Betrieb sind.

EASA wurde beauftragt, die AMC so zu ergänzen, dass auch PH akzeptiert sind, die in einem 145er Betrieb angestellt sind, welcher zwar organisatorisch vom Operator getrennt, aber unter dem gleichen 'accountable manager' stehen. Der Auftrag stammte offensichtlich von kleineren Unternehmen mit NAAs, welche die Regeln eng auslegen. Dabei wurde möglicherweise übersehen, dass die Bestimmung nur für Commercial Air Transport gilt, also nicht für andere gewerbsmässige oder national bewilligungspflichtige Betriebsarten (vgl. M.A.201 (h) und (i)), oder den nicht gewerbsmässigen Betrieb von Grossluftfahrzeugen.

So gesehen ist der Antrag EASA meines Erachtens in Ordnung.

Umgekehrt zeigt Vorstoss, dass die vielfach verschachtelten EASA Regulierungen nicht nur für uns, sondern allgemein schwer verständlich sind und zu unterschiedlichen Auslegungen führen. Das wirkt sich besonders dann negativ aus, wenn nationale Behörden oder sogar einzelne Inspektoren/Auditoren eigene Interpretationen entwickeln und bei 'ihren' Beaufsichtigten durchsetzen. Erfahrungsgemäss werden solche 'findings' durch die vorgesetzten Stellen dann auch geschützt: "auf getroffene Entscheide wird nicht zurückgekommen".

Vor diesem Hintergrund könnte es sinnvoll sein, in einer Stellungnahme folgende Änderung vorzuschlagen:

"In order to avoid further misinterpretations of M.A.706 (d) and (e), we suggest that (d) be modified to read "For commercial air transport only, .."; andererseits aber die Ablehnung der Änderung in AMC zu unterstützen.