

DA

DA

DA



KOMMISSIONEN FOR DEN EUROPÆISKE UNION

Bruxelles, den
C

Udkast

KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) Nr. .../2011

af [...]

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

(EØS-relevant tekst)

Udkast

KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) Nr. .../..

af [...]

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

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN har –

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Union,

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

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved Kommissionens forordning (EF) nr. 1056/2008 blev der indført betydelige ændringer af forordning (EF) nr. 2042/2003 med henblik på at tilpasse de eksisterende krav til kompleksiteten af de forskellige luftfartøjskategorier og driftstyperne uden at forringe sikkerhedsniveauet.
- (2) De foranstaltninger, der er omhandlet i denne forordning, er baseret på den udtalelse (²), som Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (i det følgende benævnt "agenturet") har afgivet i overensstemmelse med artikel 17, stk. 2, litra b), og artikel 19, stk. 1, i forordning (EF) nr. 216/2008, og omfatter en ændring af definitionen af ELA1-luftfartøjer.
- (3) Forordning (EF) nr. 2042/2003 (³) omfatter også definitionen af ELA1-luftfartøjer og ændres for at sikre overensstemmelse med definitionen af ELA1 i forordning (EF) nr. 1702/2003.
- (4) Foranstaltningerne, som foreskrives i denne forordning, er i overensstemmelse med udtalelsen fra det udvalg, der er nedsat ved artikel 65 i forordning (EF) nr. 216/2008.

¹ EUT L 79 af 19.3.2008, s. 1. Senest ændret ved forordning (EF) nr. 1108/2009 af 21. oktober 2009 (EUT L 309 af 24.11.2009, s. 51).

² Udtalelse nr. 01/2011 om "ELA-processen" og "standardændringer og -reparationer".

³ EUT L 315 af 28.11.2003, s. 1. Senest ændret ved forordning (EF) nr. 962/2010 af 30. november 2009 (EUT L 321 af 8.12.2009, s. 5).

– UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

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

1. Artikel 2, litra k), affattes således:

- k) "ELA1-luftfartøj" er et af følgende luftfartøjer (ELA står for "European Light Aircraft"):
 - i) fly med en maksimal startmasse på højst 1 200 kg, som ikke er klassificeret som komplekse motordrevne luftfartøjer
 - ii) svævefly eller motorsvævefly med en maksimal startmasse på højst 1 200 kg
 - iii) en ballon konstrueret til et maksimalt løftegasvolumen eller varmluftsvolumen på højst 3 400 m³ for varmluftsballeroner, 1 050 m³ for gasballoner og 300 m³ for forankrede gasballoner
 - iv) et luftskib konstrueret til højst fire personer og et maksimalt løftegasvolumen eller varmluftsvolumen på højst 3 400 m³ for varmluftsluftskibe og 1 000 m³ for gasluftskibe.

Artikel 2

Bilaget "del M" og "del 145" til forordning (EF) nr. 2042/2003 ændres i overensstemmelse med bilaget til denne forordning.

Artikel 3

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den ...

På Kommissionens vegne
[...]
Medlem af Kommissionen

BILAG

Bilaget "del M" til forordning (EF) nr. 2042/2003 ændres som følger:

1) Punkt M.A.302(d) affattes således:

M.A.302 Luftfartøjsvedligeholdelsesprogram

- d) Luftfartøjsvedligeholdelsesprogrammet skal være i overensstemmelse med:
- i) instruktioner udstedt af den kompetente myndighed
 - ii) instruktioner om vedvarende luftdygtighed:
 - udstedt af indehaverne af typecertifikatet, det begrænsede typecertifikat, det supplerende typecertifikat, godkendelsen af større reparationskonstruktioner, ETSO-godkendelsen eller enhver anden relevant godkendelse udstedt i medfør af forordning (EF) nr. 1702/2003 og bilaget hertil (del 21)
 - indeholdt i de certificeringsspecifikationer, der er omhandlet i punkt 21A.90B eller 21A.431B, hvis dette er relevant
 - iii) yderligere eller alternative instruktioner, der foreslås af ejeren eller organisationen til sikring af vedvarende luftdygtighed efter godkendelse i overensstemmelse med punkt M.A.302, undtagen for intervaller af sikkerhedsrelaterede opgaver, der er omhandlet i litra e), som kan eskaleres, med forbehold af gennemførelsen af tilstrækkelige revisioner i overensstemmelse med litra g) og kun med forbehold af direkte godkendelse i overensstemmelse med punkt M.A.302(b).

2) Punkt M.A.304 affattes således:

M.A.304 Oplysninger i forbindelse med ændringer og reparationer

"Skader vurderes, og ændringer og reparationer udføres på baggrund af:

1. oplysninger, der er godkendt af agenturet, eller
2. oplysninger, der er godkendt af en del-21-konstruktionsorganisation, eller
3. oplysninger i de certificeringsspecifikationer, der er omhandlet i punkt 21A.90B eller 21A.431B."

3) Punkt M.A.502(a) affattes således:

M.A.502 Vedligeholdelse af komponenter

"a) Med undtagelse af komponenter, der er omhandlet i punkt 21A.307(c), udføres vedligeholdelsen af komponenter af vedligeholdelsesorganisationer, der er behørigt godkendt i overensstemmelse med afsnit A, subpart F, i dette bilag (del M) eller bilag II (del 145)."

4) Punkt M.A.502(e) indsættes:

M.A.502 Vedligeholdelse af komponenter

"e) Vedligeholdelse af komponenter, der er omhandlet i punkt 21A.307(c), udføres af en A-vurderet organisation, der er godkendt i overensstemmelse med sektion A, subpart F, i dette bilag (del M) eller del 145, af certificeringspersonale, der er omhandlet i punkt M.A.801(b)2, eller af piloterejeren, der er omhandlet i punkt M.A.801(b)3, når en sådan komponent installeres i luftfartøjet eller midlertidigt afmonteres for at

forbedre adgangen. Vedligeholdelse af komponenter i henhold til dette litra er ikke berettiget til udstedelse af en EASA-formular 1 og er underlagt kravene vedrørende frigivelse af luftfartøj, der er omhandlet i punkt M.A.801."

5) Punkt M.A.613(a) affattes således:

Certifikat om frigivelse til tjeneste for komponenter

"a) Når den påkrævede vedligeholdelse af komponenter er afsluttet i overensstemmelse med denne subpart, skal der i henhold til M.A.802 udstedes et certifikat om frigivelse til tjeneste. EASA-formular 1 udstedes, undtagen for komponenter, der er vedligeholdt i overensstemmelse med punkt M.A.502(b), M.A.502(d) eller M.A.502(e), og komponenter, der er fremstillet i overensstemmelse med punkt M.A.603(b)."

6) Punkt M.A.614 (b) affattes således:

M.A.614 Vedligeholdelsesrapporter (b)

b) Den godkendte vedligeholdelsesorganisation giver ejeren af luftfartøjet en kopi af hvert enkelt certifikat om frigivelse til tjeneste samt en kopi af alle oplysninger om konkrete reparationer/ændringer, der er anvendt i forbindelse med de reparationer/ændringer, der er blevet udført.

7) Punkt M.A.710 (a) affattes således:

M.A.710 Luftdygtighedseftersyn

a) For at opfylde kravet om et luftdygtighedseftersyn i henhold til M.A.901 skal den godkendte organisation til sikring af vedvarende luftdygtighed foretage et fulddokumenteret eftersyn af luftfartøjets rapporter for at sikre, at:

1. flyskrogets, motorens og propellens flyvetimer og hermed forbundne flyvecykluser er blevet registreret korrekt
2. flyvehåndbogen gælder for luftfartøjets konfiguration og afspejler den seneste revisionsstatus
3. alle former for vedligeholdelse, der i henhold til det godkendte vedligeholdelsesprogram var påkrævet, er blevet udført
4. alle kendte fejl er blevet udbedret eller, hvor dette er relevant, videreført på forsvarlig vis
5. alle relevante luftdygtighedsdirektiver er blevet anvendt og korrekt registreret
6. alle ændringer og reparationer, der er blevet foretaget på luftfartøjet, er blevet registreret og godkendt i henhold til bilaget (del-21) til forordning (EF) nr. 1702/2003
7. alle komponenter med begrænset levetid, der er installeret på luftfartøjet, er korrekt identificeret, registreret og ikke har overskredet deres godkendte, begrænsede levetid
8. alle former for vedligeholdelse er blevet frigivet i henhold til bilag I (del M)
9. den aktuelle masse- og balanceerklæring afspejler luftfartøjets konfiguration og er gyldig, og
10. luftfartøjet opfylder kravene i den seneste revision af luftfartøjets typekonstruktion, der er godkendt af agenturet

11. luftfartøjet har et støjcertifikat svarende til luftfartøjets nuværende konfiguration i overensstemmelse med subpart I i bilaget (del 21) til forordning (EF) nr. 1702/2003, hvis det kræves.

8) Punkt M.A.802(b) affattes således:

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

"b) Det autoriserede frigivelsescertifikat, den såkaldte EASA-formular 1, er certifikatet om frigivelse til tjeneste for komponenter, dog ikke når sådan vedligeholdelse af luftfartøjskomponenter er udført i overensstemmelse med punkt M.A.502(b), punkt M.A.502(d) eller punkt M.A.502(e), i hvilket tilfælde vedligeholdelsen er underlagt proceduren vedrørende frigivelse af luftfartøj, som er omhandlet i punkt M.A.801."

9) Punkt M.A.902 (b) affattes således:

M.A.902 Luftdygtighedseftersynsbevisets gyldighed

- b) Et luftfartøj må ikke flyve, hvis luftdygtighedsbeviset er ugyldigt, eller hvis:
1. den vedvarende luftdygtighed for luftfartøjet eller en hvilken som helst komponent, der er monteret på luftfartøjet, ikke er i overensstemmelse med de krav, der er fastlagt i denne del
 2. luftfartøjet ikke er i overensstemmelse med den typekonstruktion, som agenturet har godkendt
 3. luftfartøjet har været i drift i et omfang, der overstiger begrænsningerne i den godkendte flyvehåndbog eller luftdygtighedsbeviset, uden iværksættelse af de nødvendige foranstaltninger
 4. luftfartøjet har været involveret i et havari eller en hændelse, der påvirker luftfartøjets luftdygtighed, uden efterfølgende iværksættelse af de nødvendige foranstaltninger for at genoprette luftdygtigheden, eller
 5. en ændring eller reparation ikke er i overensstemmelse med bilaget (del 21) til forordning (EF) nr. 1702/2003.

Bilaget "del 145" til forordning (EF) nr. 2042/2003 ændres som følger:

10) Punkt 145.A.42(a) affattes således:

145.A.42 Accept af komponenter

- a) Alle komponenter skal klassificeres og adskilles behørigt i følgende kategorier:
1. komponenter, der er i tilfredsstillende stand, har været frigivet til tjeneste på en EASA-formular nr. 1 eller tilsvarende og er mærket i overensstemmelse med del 21, subpart Q
 2. ikke-brugbare komponenter, der skal vedligeholdes i overensstemmelse med denne sektion
 3. ikke-genanvendelige komponenter, der skal klassificeres i overensstemmelse med 145.A.42(d)
 4. standarddele, der er brugt i et luftfartøj, en motor, en propel eller anden komponent, når de er nærmere angivet i fabrikantens illustrerede katalog over dele og/eller i vedligeholdelsesdataene

5. både rå- og forbrugsmaterialer, der anvendes under vedligeholdelsen, når organisationen finder det godt gjort, at materialet opfylder den krævede specifikation og har behørig sporbarhed. Alt materiale skal ledsages af dokumentation, der entydigt vedrører det pågældende materiale, og som indeholder en erklæring om overensstemmelse med specifikationen, i tillæg til både fabrikant- og leverandørkilde
6. komponenter, der er omhandlet i 21A.307(c).

11) Punkt 145.A.42 (e) indsættes:

145.A.42 Accept af komponenter

e) Komponenter, der er omhandlet i 21A.307(c), installeres kun, hvis de vurderes at være kvalificerede til installation af luftfartøjsjeren på dennes luftfartøj.

12) Punkt 145.A.50(d) affattes således:

145.A.50 Certificering af vedligeholdelse

d) Et certifikat om frigivelse til tjeneste skal udstedes ved færdiggørelsen af enhver vedligeholdelse af en komponent, der er afmonteret luftfartøjet. Det autoriserede frigivelsescertifikat, "EASA-formular 1", som er omhandlet i tillæg II til bilag I (del M), er certifikatet om frigivelse til tjeneste for komponenter, medmindre andet er angivet i M.A.502(b) eller M.A.502(e). Når en organisation vedligeholder en komponent til eget brug, er det evt. ikke nødvendigt med en EASA-formular 1, afhængigt af definitionen af organisationens interne frigivelsesprocedurer, der er fastlagt i redegørelsen.

13) Punkt 145.A.55 (b) affattes således:

145.A.55 Vedligeholdelsesdokumentation

b) Organisationen skal stille en kopi af hvert certifikat om frigivelse til tjeneste til rådighed for luftfartsforetagendet sammen med en kopi af alle specifikke reparations/ændringsdata, som har været anvendt til de reparationer/ændringer, der er udført.

14) Punkt 145.A.65 (b) affattes således:

145.A.65 Sikkerheds- og kvalitetsstrategier, vedligeholdelsesprocedurer og kvalitetssystem

b) Organisationen skal fastlægge procedurer, som kan godkendes af den kompetente myndighed, og som tager hensyn til menneskelige faktorer og menneskelig præstation, for at sikre god vedligeholdelsespraksis og overensstemmelse med denne del, som skal indeholde en tydelig vedligeholdelsesordre eller -kontrakt, så luftfartøjer og komponenter kan frigives til tjeneste i overensstemmelse med 145.A.50.

1. Vedligeholdelsesprocedurerne i henhold til dette punkt finder anvendelse på 145.A.25 til 145.A.95.
2. Vedligeholdelsesprocedurerne, som er fastlagt, eller som skal fastlægges af organisationen i henhold til dette punkt, skal omfatte alle aspekter af udførelsen af vedligeholdelsesaktiviteten, herunder levering og kontrol af særlige ydelser, og fastsætte de standarder, som organisationen tilsigter at overholde under arbejdet.

3. Med hensyn til luftfartøjers linje- og grundlæggende vedligeholdelse skal organisationen fastlægge procedurer for at minimere risikoen for større fejl og afdække fejl i kritiske systemer og sikre, at ingen person skal varetage både udførelse og inspektion af en vedligeholdelsesopgave, der omfatter en form for montering/remontering af flere komponenter af samme type, der er monteret i mere end et system på samme luftfartøj under den pågældende vedligeholdelseskontrol. Når der imidlertid kun er én person til rådighed til at udføre disse opgaver, skal organisationens arbejdssedler eller arbejdsark indeholde yderligere et trin til reinspektion af arbejdet, der er udført af denne person, efter afslutning af alle identiske opgaver.
4. Der skal fastlægges vedligeholdelsesprocedurer med henblik på at sikre, at skader vurderes, og ændringer og reparationer udføres på baggrund af data anført i M.A.304.