

DE

DE

DE



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel,
C

Entwurf

VERORDNUNG (EU) DER KOMMISSION Nr. .../2011

vom [...]

zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission 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

(Text von Bedeutung für den EWR)

Entwurf

VERORDNUNG (EG) DER KOMMISSION Nr. .../...

vom ...

zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission 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

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION,

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die 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, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG⁽¹⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Verordnung (EG) der Kommission Nr. 1056/2008 hat die Verordnung (EG) der Kommission Nr. 2042/2003 wesentlich geändert, um die vorhandenen Anforderungen an die Komplexität der verschiedenen Kategorien von Luftfahrzeugen und der Betriebsarten anzupassen, ohne das Sicherheitsniveau zu beeinträchtigen.
- (2) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen, basierend auf der Stellungnahme⁽²⁾ der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (nachstehend „die Agentur“) gemäß 17 Absatz 2 Buchstabe b und Artikel 19 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008, enthalten eine Änderung der Definition von ELA1-Luftfahrzeugen.
- (3) Die Verordnung (EG) Nr. 2042/2003⁽³⁾ enthält außerdem die Definition von ELA1-Luftfahrzeugen und ist zu ändern, um mit der Änderung der Definition von ELA1 in der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 in Übereinstimmung zu bleiben.
- (4) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen stehen im Einklang mit der Stellungnahme des gemäß Artikel 65 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 eingesetzten Ausschusses.

¹ ABl. L 79, 19.3.2008, S. 1. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1108/2009 vom 21. Oktober 2009 (ABl. L 309, 24.11.2009, S. 51).

² Stellungnahme 01/2011 zum „ELA-Verfahren“ und zu „Standardänderungen und –reparaturen“.

³ ABl. L 315, 28.11.2003, S. 1. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 962/2010 vom 30. November 2009 (ABl. L 321, 08.12.2009, S. 5).

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 wird wie folgt geändert:

Artikel 2 Buchstabe k erhält folgende Fassung:

- k) „ELA1-Luftfahrzeug“ bezeichnet eines der folgenden bemannten europäischen leichten Luftfahrzeuge:
- i) ein Motorflugzeug mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von maximal 1.200 kg, das nicht als technisch kompliziertes, motorbetriebenes Luftfahrzeug einzustufen ist;
 - ii) ein Segelflugzeug oder Motorsegler mit einer MTOW von maximal 1.200 kg;
 - iii) ein Ballon mit einem bauartbedingten höchstzulässigen Traggas- oder Heißluftvolumen von nicht mehr als 3.400 m³ für Heißluftballone, 1.050 m³ für Gasballone, 300 m³ für gefesselte Gasballone;
 - iv) ein für nicht mehr als vier Insassen ausgelegtes Luftschiff mit einem bauartbedingt höchstzulässigen Traggas- oder Heißluftvolumen von nicht mehr als 3.400 m³ für Heißluft-Luftschiffe und 1.000 m³ für Gas-Luftschiffe.

Artikel 2

Die Anhänge Teil M und Teil 145 der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 werden entsprechend dem Anhang der vorliegenden Verordnung geändert.

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am 20. Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, ...

Für die Kommission
[...]
Mitglied der Kommission

ANHANG

Anhang Teil M der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 wird wie folgt geändert:

1) M.A.302 Buchstabe d erhält folgende Fassung:

M.A.302 Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm

- d) Das Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm muss folgenden Anforderungen entsprechen:
- i) den von der zuständigen Behörde herausgegebenen Anweisungen;
 - ii) den Anweisungen für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit:
 - die von den Inhabern der Musterzulassung, der eingeschränkten Musterzulassung, der Ergänzungen zur Musterzulassung, einer Genehmigung für ein großes Reparaturverfahren, einer ETSO-Zulassung oder jeder anderen einschlägigen Genehmigung, die nach der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 und deren Anhang (Teil 21) erteilt wurde, herausgegeben wurden und
 - die gegebenenfalls in den Zulassungsspezifikationen stehen, auf die in 21A.90B oder 21A.431B Bezug genommen wird;
 - iii) zusätzlichen oder alternativen Anweisungen, die vom Eigentümer oder dem Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit nach Genehmigung gemäß M.A.302 vorgeschlagen wurden, ausgenommen Intervalle sicherheitsrelevanter Aufgaben, auf die in Buchstabe e Bezug genommen wird, die enger gefasst werden können, sofern ausreichende Überprüfungen gemäß Buchstabe g vorgenommen werden und wenn sie der direkten Genehmigung gemäß M.A.302(b) unterliegen.

2) M.A.304 erhält folgende Fassung:

M.A.304 Unterlagen für Änderungen und Reparaturen

Die Bewertung von Schäden sowie alle Änderungen und Reparaturen müssen durchgeführt werden unter Verwendung von:

1. Unterlagen, die von der Agentur genehmigt worden sind oder
2. Unterlagen, die von einem nach Teil 21 anerkannten Entwicklungsbetrieb herausgegeben wurden oder
3. Unterlagen, die in den Zulassungsspezifikationen enthalten sind, auf die in 21A.90B oder 21A.431B Bezug genommen wird.

3) M.A.502 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

M.A.502 Instandhaltung von Komponenten

- „a) Bis auf Komponenten, auf die in 21A.307 (c) Bezug genommen wird, muss die Instandhaltung von Komponenten von einem geeigneten gemäß Abschnitt A, Unterabschnitt F dieses Anhangs (Teil M) oder Anhang II (Teil 145) genehmigten Instandhaltungsbetrieben durchgeführt werden.“
- 4) In M.A.502 wird folgender Buchstabe e angefügt:

M.A.502 Instandhaltung von Komponenten

e) Die Instandhaltung von Komponenten, auf die in 21A.307 (c) Bezug genommen wird, muss von Betrieben mit einer Berechtigung der Kategorie A gemäß Abschnitt A Unterabschnitt F dieses Anhangs (Teil M) oder Teil 145 ausgeführt werden sowie von freigabeberechtigtem Personal gemäß M.A.801(b)2 oder vom Piloten/Eigentümer gemäß M.A.801(b)3, solange eine solche Komponente in das Luftfahrzeug eingebaut oder zur Erleichterung der Zugänglichkeit vorübergehend ausgebaut ist. Die in Übereinstimmung mit diesem Absatz durchgeführten Instandhaltungsarbeiten an Komponenten kommen nicht für die Ausstellung eines EASA-Formulars-1 infrage und unterliegen den Anforderungen für die Freigabe von Luftfahrzeugen gemäß M.A.801.“

5) M.A.613 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

M.A.613 Freigabebescheinigung für Luftfahrzeugbauteile

a) Nach Beendigung aller angeforderten Instandhaltungsarbeiten an Komponenten in Übereinstimmung mit diesem Unterabschnitt muss eine Freigabebescheinigung für Komponenten gemäß M.A.802 ausgestellt werden. Das EASA-Formular-1 ist auszustellen, ausgenommen für Komponenten, die gemäß M.A.502(b), M.A.502(d) oder M.A.502(e) instand gehalten wurden und Komponenten, die gemäß M.A.603(b) gefertigt wurden.“

6) M.A.614 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

M.A.614 Instandhaltungsaufzeichnungen (b)

(b) Der genehmigte Instandhaltungsbetrieb muss dem Luftfahrzeugeigentümer eine Kopie jeder Freigabebescheinigung zusammen mit einer Kopie aller genehmigten Reparatur-/Änderungsunterlagen für durchgeführte Reparaturen/Änderungen übergeben.

7) M.A.710 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

M.A.710 Prüfung der Lufttüchtigkeit

a) Um der Anforderung an die Prüfung der Lufttüchtigkeit gemäß M.A.901 gerecht zu werden, muss das anerkannte Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit eine vollständig dokumentierte Prüfung der Luftfahrzeugaufzeichnungen durchführen, um sich zu überzeugen, dass

1. die Flugstunden und die zugehörigen Flüge für die Zelle, den Motor und den Propeller ordnungsgemäß aufgezeichnet wurden und
2. das Flughandbuch für die Luftfahrzeugkonfiguration Gültigkeit hat und auf dem neuesten Stand ist und
3. sämtliche für das Luftfahrzeug fällige Instandhaltung in Übereinstimmung mit dem genehmigten Instandhaltungsprogramm durchgeführt wurde und
4. alle bekannten Mängel behoben oder, wenn zutreffend, auf eine festgelegte Weise gemeldet wurden und
5. alle anzuwendenden Lufttüchtigkeitsanweisungen durchgeführt und ordnungsgemäß aufgezeichnet wurden und
6. alle Änderungen und Reparaturen, die an dem Luftfahrzeug durchgeführt worden sind, aufgezeichnet und gemäß dem Anhang (Teil 21) der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 genehmigt sind und

7. alle in das Luftfahrzeug eingebauten lebensdauerbegrenzten Komponenten ordnungsgemäß gekennzeichnet und erfasst wurden und ihre genehmigte Lebensdauer nicht überschritten haben und
8. alle Instandhaltungsarbeiten in Übereinstimmung mit Anhang I (Teil M) freigegeben wurden und
9. der laufende Wägebericht die Konfiguration des Luftfahrzeugs wiedergibt und gültig ist und
10. das Luftfahrzeug dem neuesten von der Agentur genehmigten Änderungsstand seines Musters entspricht und
11. falls erforderlich für das Luftfahrzeug eine Lärmbescheinigung, die der aktuellen Konfiguration des Luftfahrzeugs entspricht, gemäß Unterabschnitt I des Anhangs (Teil 21) der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 ausgestellt wurde.

8) M.A.802 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

M.A.802 Freigabebescheinigung für Komponenten

„b) Die anerkannte Freigabebescheinigung (EASA-Formular-1) entspricht der Freigabebescheinigung für Bauteile, es sei denn, solche Instandhaltungsarbeiten an Komponenten sind gemäß M.A.502(b) oder M.A.502(d) durchgeführt worden. In diesem Fall unterliegt die Instandhaltung den Freigabeverfahren für Luftfahrzeuge gemäß M.A.801.“

9) M.A.902 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

M.A.902 Gültigkeit der Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit

- b) Der Flug eines Luftfahrzeugs ist nicht gestattet, wenn das Lufttüchtigkeitszeugnis ungültig ist oder wenn:
1. die fortdauernde Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs oder einer in das Luftfahrzeug eingebauten Komponente nicht die Forderungen dieses Teils erfüllt oder
 2. das Luftfahrzeug nicht mehr dem von der Agentur genehmigten Muster entspricht oder
 3. das Luftfahrzeug außerhalb der im Flughandbuch oder Lufttüchtigkeitszeugnis genehmigten Betriebsgrenzen betrieben wird, ohne dass entsprechende Maßnahmen eingeleitet werden, oder
 4. das Luftfahrzeug von einem Unfall oder einer Störung betroffen war, der bzw. die die Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs beeinträchtigt, ohne dass anschließend geeignete Maßnahmen zur Wiederherstellung der Lufttüchtigkeit getroffen worden sind, oder
 5. eine Änderung oder Reparatur nicht in Übereinstimmung mit dem Anhang (Teil 21) der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 genehmigt worden ist.

Anhang Teil 145 der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 wird wie folgt geändert:

10) 145.A.42 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

145.A.42 Abnahme von Komponenten

- a) Alle Komponenten müssen klassifiziert und ordnungsgemäß in die folgenden Kategorien eingeteilt werden:
1. Komponenten in einem zufriedenstellenden Zustand, die entsprechend dem EASA-Formular-1 oder einem gleichwertigen Dokument freigegeben und gemäß Teil 21 Unterabschnitt Q gekennzeichnet wurden.
 2. Nicht betriebsstüchtige Komponenten, die in Übereinstimmung mit dem vorliegenden Abschnitt gewartet werden müssen.
 3. Als nicht wiederverwendbar eingestufte Komponenten, die gemäß 145.A.42(d) klassifiziert werden.
 4. Genormte Komponenten, die in einem Luftfahrzeug, einem Flugmotor, einem Propeller oder einem anderen Luftfahrzeugbauteil verwendet werden, wenn sie im bebilderten Teilekatalog des Herstellers und/oder in den Instandhaltungsunterlagen aufgeführt sind.
 5. Rohmaterial und Verbrauchsmaterial, das im Verlauf der Instandhaltung verwendet wird, wenn der Betrieb sich überzeugt hat, dass das Material die erforderliche Spezifikation erfüllt und seine Herkunft in angemessener Weise nachvollziehbar ist. Sämtliches Material ist mit einem Beleg zu versehen, der sich eindeutig auf das jeweilige Material bezieht und der eine Erklärung hinsichtlich seiner Übereinstimmung mit einer Spezifikation sowie einen Hinweis auf die Herstellungs- und Bezugsquelle enthält.
 6. Komponenten, auf die in 21A.307 (c) Bezug genommen wird.
- 11) In 145.A.42 wird folgender Buchstabe e angefügt:

145.A.42 Abnahme von Komponenten

- e) Komponenten, auf die in 21A.307 (c) Bezug genommen wird, dürfen nur eingebaut werden, wenn der Luftfahrzeug-Besitzer sie für den Einbau in seinem eigenen Luftfahrzeug als geeignet erachtet.
- 12) 145.A.50 Buchstabe d erhält folgende Fassung:

145.A.50 Instandhaltungsbescheinigung

- d) Eine Freigabebescheinigung muss nach Vollendung von Instandhaltungsarbeiten an einer Komponente ausgestellt werden, solange die Komponente aus dem Luftfahrzeug ausgebaut ist. Die autorisierte Freigabebescheinigung „EASA-Formular-1“ gemäß Anlage II zu Anhang I (Teil M) stellt die Freigabebescheinigung für die Komponente dar, soweit nicht anders in M.A.502(b) oder M.A. 502(e) bestimmt. Wenn ein Betrieb eine Komponente für den eigenen Gebrauch instand hält, ist je nach den im Handbuch festgelegten internen Freigabeverfahren unter Umständen kein EASA-Formular-1 erforderlich.
- 13) 145.A.55 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

145.A.55 Instandhaltungsaufzeichnungen

- b) Der Betrieb muss dem Luftfahrzeugbetreiber eine Kopie jeder Freigabebescheinigung zusammen mit einer Kopie aller genehmigten Reparatur-/Änderungsunterlagen übergeben, die für die durchgeführten Reparaturen/Änderungen verwendet worden sind.

14) 145.A.65 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

145.A.65 Sicherheits- und Qualitätsstrategie, Instandhaltungsverfahren und Qualitätssicherungssystem

- b) Der Betrieb muss unter Berücksichtigung menschlicher Faktoren und des menschlichen Leistungsvermögens mit der zuständigen Behörde vereinbarte Verfahren festlegen, um gute Instandhaltungspraktiken und die Erfüllung der Bestimmungen dieses Teils sicherzustellen, einschließlich eines klaren Arbeitsauftrags oder -vertrags, so dass das betreffende Luftfahrzeug und die betreffenden Komponenten gemäß 145.A.50 für den Betrieb freigegeben werden können.
1. Die Instandhaltungsverfahren gemäß diesem Absatz gelten für 145.A.25 bis 145.A.95.
 2. Die von dem Betrieb gemäß diesem Absatz festgelegten oder festzulegenden Instandhaltungsverfahren müssen alle Aspekte der Durchführung der Instandhaltungstätigkeit abdecken, einschließlich der Bereitstellung und Überwachung spezialisierter Dienstleistungen, und sie müssen die Bedingungen festlegen, unter denen der Betrieb zu arbeiten beabsichtigt.
 3. Hinsichtlich der „Line Maintenance“ und der „Base Maintenance“ von Luftfahrzeugen muss der Betrieb Verfahren festlegen, um das Risiko von Mehrfachfehlern und Irrtümern durch Unaufmerksamkeit bei kritischen Systemen so gering wie möglich zu halten. Bei einer Instandhaltungsaufgabe, in deren Verlauf mehrere Komponenten desselben Typs in mehr als ein System desselben Luftfahrzeugs im Rahmen einer bestimmten Instandhaltungsprüfung einzubauen bzw. auszubauen sind, muss der Betrieb sicherstellen, dass nicht ein und dieselbe Person mit der Durchführung und der Inspektion der Arbeiten beauftragt wird. Wenn jedoch nur eine Person zur Durchführung dieser Aufgaben zur Verfügung steht, ist in die Arbeitskarte oder das Arbeitsblatt zusätzlich die erneute Inspektion der Arbeiten dieser Person nach Abschluss der Arbeiten aufzunehmen.
 4. Es müssen Instandhaltungsverfahren festgelegt werden, um sicherzustellen, dass die Beschädigungen bewertet und Änderungen und Reparaturen unter Verwendung von Unterlagen durchgeführt werden, die in M.A.304 aufgeführt sind.