

VERORDNUNG (EU) Nr. 593/2012 DER KOMMISSION

vom 5. Juli 2012

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

(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⁾, insbesondere Artikel 5 Absatz 5,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Bei Aufrechterhaltung eines hohen einheitlichen Niveaus der Flugsicherheit in Europa wurde die Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 der Kommission vom 24. September 2003 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 ⁽²⁾ geändert, um auf nicht technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge, Freizeitluftfahrzeuge und zugehörige Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen Maßnahmen anzuwenden, die ihrer einfachen Konstruktion und Betriebsart angemessen sind.
- (2) Die Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission 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 ⁽³⁾, sollte geändert werden, um mit den in der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 eingeführten Änderungen Schritt zu halten, insbesondere hinsichtlich der neuen Definition von ELA1-Luftfahrzeugen und der Möglichkeit, den Einbau bestimmter nicht sicherheitsrelevanter Teile ohne EASA-Formular 1 zu akzeptieren.
- (3) Die Europäische Agentur für Flugsicherheit (nachstehend „die Agentur“) hat Entwürfe der Durchführungsbestimmungen ausgearbeitet und sie als Stellungnahme Nr. 01/2011 zu ELA-Verfahren und Standardänderungen

und -reparaturen der Kommission im Einklang mit Artikel 19 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 vorgelegt.

- (4) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des gemäß Artikel 65 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 eingesetzten Ausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

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

1. Artikel 2 Buchstabe k erhält folgende Fassung:

- „k) ‚ELA1-Luftfahrzeug‘ eines der folgenden bemannten europäischen leichten Luftfahrzeuge (European Light Aircraft):
- i) ein Flugzeug mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von 1 200 kg oder weniger, das nicht als technisch kompliziertes motorgetriebenes Luftfahrzeug einzustufen ist;
 - ii) ein Segelflugzeug oder Motorsegler mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von 1 200 kg oder weniger;
 - iii) ein Ballon mit einem bauartbedingt 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 Luftschild mit einem bauartbedingt höchstzulässigen Traggas- oder Heißluftvolumen von nicht mehr als 3 400 m³ für Heißluft-Luftschilder von nicht mehr als 1 000 m³ für Gas-Luftschilder.“

2. Anhang I (Teil-M) und Anhang II (Teil-145) werden gemäß dem Anhang zur vorliegenden Verordnung geändert.

Artikel 2

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

⁽¹⁾ ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 243 vom 27.9.2003, S. 6.

⁽³⁾ ABl. L 315 vom 28.11.2003, S. 1.

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

Brüssel, den 5. Juli 2012

Für die Kommission
Der Präsident
José Manuel BARROSO

ANHANG

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

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

„d) Das Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm muss folgenden Anforderungen entsprechen:

i) den von der zuständigen Behörde herausgegebenen Anweisungen;

ii) Anweisungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit,

— die von den Inhabern der Musterzulassung, der eingeschränkten Musterzulassung, 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

— in den in 21A.90B bzw. 21A.431B des Anhangs (Teil-21) der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 genannten Zertifizierungsspezifikationen, falls zutreffend;

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 verlängert werden können, sofern ausreichende Überprüfungen gemäß Buchstabe g vorgenommen werden und wenn sie der direkten Genehmigung gemäß M.A.302(b) unterliegen.“

b) M.A.304 erhält folgende Fassung:

„M.A.304 Unterlagen für Änderungen und Reparaturen

Die Bewertung von Schäden sowie die Durchführung von Änderungen und Reparaturen müssen, wie jeweils zutreffend, auf folgender Grundlage erfolgen:

a) von der Agentur genehmigte Unterlagen oder

b) von einem nach Teil-21 anerkannten Entwicklungsbetrieb genehmigte Unterlagen oder

c) von in den in 21A.90B bzw. 21A.431B des Anhangs (Teil-21) der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 genannten Zertifizierungsspezifikationen enthaltene Unterlagen.“

c) M.A.502 wird wie folgt geändert:

i) Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) Außer für in 21A.307(c) des Anhangs (Teil-21) der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 genannte Komponenten muss die Instandhaltung von Komponenten von Instandhaltungsbetrieben durchgeführt werden, die gemäß Abschnitt A Unterabschnitt F dieses Anhangs (Teil-M) oder gemäß Anhang II (Teil-145) genehmigt sind.“

ii) Es wird ein neuer Buchstabe e angefügt:

„e) Die Instandhaltung von in 21A.307(c) des Anhangs (Teil-21) der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 genannten Komponenten muss von einem gemäß Abschnitt A Unterabschnitt F dieses Anhangs (Teil-M) oder gemäß Teil-145 genehmigten Betrieb mit einer Berechtigung der Kategorie A, von in M.A.801(b)2 genanntem freigabeberechtigten Personal oder von dem in M.A.801(b)3 genannten Piloten/Eigentümer durchgeführt werden, und zwar im in das Luftfahrzeug eingebauten Zustand oder vorübergehend ausgebaut, um die Zugänglichkeit zu erleichtern. 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.“

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

„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-Formblatt 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(c) gefertigt wurden.“

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

„b) Der genehmigte Instandhaltungsbetrieb muss dem Luftfahrzeugeigentümer eine Kopie jeder Freigabebescheinigung zusammen mit einer Kopie etwaiger spezifischer Reparatur-/Änderungsunterlagen übergeben, die für die durchgeführten Reparaturen/Änderungen verwendet wurden.“

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

„a) Um der Anforderung an die in M.A.901 genannte Prüfung der Lufttüchtigkeit gerecht zu werden, muss das anerkannte Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit eine vollständige 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. die gesamte für das Luftfahrzeug fällige Instandhaltung in Übereinstimmung mit dem genehmigten Instandhaltungsprogramm durchgeführt wurde und
4. alle bekannten Mängel behoben oder, wenn zutreffend, ordnungsgemäß zurückgestellt 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 sind und Anhang (Teil-21) der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 entsprechen 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 aktuelle 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.“

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

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

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

„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 Anforderungen 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 dem Anhang (Teil-21) der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 entspricht.“

i) Buchstabe b (Aufgaben) von Anlage VIII des Anhangs I (Teil-M) Nummer 8 erhält folgende Fassung:

„8. in Anlage VII aufgeführt sind oder eine Instandhaltungsaufgabe an Komponenten gemäß M.A.502(a), (b), (c) oder (d) darstellen.“

2. Anhang II (Teil-145) der Verordnung (EG) Nr. 2402/2003 wird wie folgt geändert:

a) 145.A.42 wird wie folgt geändert:

i) Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) Alle Komponenten müssen klassifiziert und ordnungsgemäß in die folgenden Kategorien eingeteilt werden:

1. Komponenten in einem zufrieden stellenden Zustand, die entsprechend dem ‚EASA-Formular 1‘ oder einem gleichwertigen Dokument freigegeben und gemäß Unterabschnitt Q des Anhangs (Teil-21) der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 gekennzeichnet wurden.

2. Nicht betriebstüchtige 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 Teilkatalog 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. In 21A.307(c) des Anhangs (Teil-21) der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 genannte Komponenten.“
- ii) Es wird ein neuer Buchstabe e angefügt:
- „e) In 21A.307(c) des Anhangs (Teil-21) der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 genannte Komponenten dürfen nur eingebaut werden, wenn sie als zum Einbau durch den Luftfahrzeugeigentümer im eigenen Luftfahrzeug zugelassen gelten.“
- b) 145.A.50 Buchstabe d erhält folgende Fassung:
- „d) Nach Abschluss von Instandhaltungsarbeiten, die an einer Komponente im ausgebauten Zustand durchgeführt werden, muss eine Freigabebescheinigung ausgestellt werden. Die Freigabebescheinigung ‚EASA-Formular 1‘ in Anlage II zu Anhang I (Teil-M) stellt die Freigabebescheinigung für die Komponente dar, sofern nicht in M.A.502(b) oder M.A.502(e) etwas anderes bestimmt ist. 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.“
- c) 145.A.55 Buchstabe b erhält folgende Fassung:
- „b) Der Betrieb muss dem Luftfahrzeugbetreiber eine Kopie jeder Freigabebescheinigung zusammen mit einer Kopie etwaiger spezifischer Reparatur-/Änderungsunterlagen übergeben, die für die durchgeführten Reparaturen/Änderungen verwendet wurden.“
- d) 145.A.65 Buchstabe b erhält folgende Fassung:
- „b) Der Betrieb muss unter Berücksichtigung menschlicher Faktoren und des menschlichen Leistungsvermögens mit Zustimmung der zuständigen Behörde 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 Schäden bewertet und Änderungen und Reparaturen unter Verwendung von Unterlagen durchgeführt werden, die in M.A.304 angegeben sind.“