

KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) Nr. 593/2012

af 5. juli 2012

om ændring af 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 —

»ELA-proces« og »standardændringer og -reparationer« i overensstemmelse med artikel 19, stk. 1, i forordning (EF) nr. 216/2008.

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

(4) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, der er nedsat ved artikel 65 i forordning (EF) nr. 216/2008 —

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⁾, særlig artikel 5, stk. 5, og

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

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

ud fra følgende betragtninger:

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

(1) Under opretholdelse af et højt, ensartet sikkerhedsniveau for civil luftfart i Europa blev Kommissionens forordning (EF) nr. 1702/2003 af 24. september 2003 om gennemførelsesbestemmelser for luftdygtigheds- og miljøcertificering af luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele og apparatur og for certificering af konstruktions- og produktionsorganisationer⁽²⁾ ændret således, at ikke-komplicerede motordrevne luftfartøjer, fritidsluftfartøjer og hermed forbundet materiel, -dele og -apparatur blev underlagt foranstaltninger, som står i forhold til deres enkle konstruktion og type af operationer.

»k) »ELA1-luftfartøj«: et af følgende bemandede luftfartøjer (ELA står for »European Light Aircraft«):

i) et luftfartøj med en maksimal startmasse (MTOM) på 1 200 kg eller derunder, der ikke er klassificeret som et komplekst motordrevet luftfartøj

ii) et svævefly eller motorsvævefly med en maksimal startmasse på 1 200 kg eller derunder

(2) Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 af 20. november 2003 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver⁽³⁾ bør ændres for at bevare sammenhængen med de ændringer, som er foretaget i forordning (EF) nr. 1702/2003, bl.a. med hensyn til den nye definition af ELA1-luftfartøjer og muligheden for at godkende montering af visse ikke-sikkerhedskritiske dele uden en EASA-formular 1.

iii) en ballon konstrueret til et maksimalt løftegasvolumen eller varmluftsvolumen på ikke mere end 3 400 m³ for varmluftballoner, 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 ikke mere end 3 400 m³ for varmluftsluftskibe og 1 000 m³ for gasluftskibe.«

(3) Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (i det følgende benævnt »agenturet«), udarbejdede et udkast til gennemførelsesbestemmelser og forelagde disse for Kommissionen i form af udtalelse nr. 01/2011 om

2) Bilag I (del-M) og bilag II (del-145) ændres i overensstemmelse med bilaget til nærværende forordning.

Artikel 2

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

⁽¹⁾ EUT L 79 af 19.3.2008, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 243 af 27.9.2003, s. 6.

⁽³⁾ EUT L 315 af 28.11.2003, s. 1.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 5. juli 2012.

På Kommissionens vegne
José Manuel BARROSO
Formand

BILAG

1) Bilag I (del-M) til forordning (EF) nr. 2042/2003 ændres således:

a) M.A.302, litra d), affattes således:

»d) Vedligeholdelsesprogrammet for luftfartøjet skal være i overensstemmelse med:

i) den kompetente myndigheds instruktioner

ii) instruktioner om vedvarende luftdygtighed:

— der er givet af indehavere af typecertifikatet, det begrænsede typecertifikat, det supplerende typecertifikat, godkendelsen af større reparationskonstruktioner, ETSO-godkendelsen eller enhver anden relevant godkendelse, som er udstedt i henhold til forordning (EF) nr. 1702/2003 og bilaget hertil (del-21), og

— indgår i de certificeringsspecifikationer, der er omhandlet i 21A.90B eller 21A.431B i bilaget (del-21) til forordning (EF) nr. 1702/2003, hvis relevant

iii) de yderligere eller alternative instruktioner, der foreslås af ejeren eller organisationen til sikring af vedvarende luftdygtighed efter godkendelse i overensstemmelse med M.A.302, bortset fra de i litra e) omhandlede intervaller mellem sikkerhedsrelaterede opgaver, der kan intensiveres, med forbehold af, at der udføres et tilstrækkeligt antal eftersyn efter litra g), og udelukkende når de er blevet godkendt direkte i overensstemmelse med M.A.302(b).«

b) M.A.304 affattes således:

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

Skader skal vurderes og ændringer og reparationer skal udføres på baggrund af:

a) oplysninger, der er godkendt af agenturet, eller

b) oplysninger, der er godkendt af en del-21-konstruktionsorganisation, eller

c) oplysninger i de certificeringsspecifikationer, der er omhandlet i 21A.90B eller 21A.431B i bilaget (del-21) til forordning (EF) nr. 1702/2003.«

c) M.A.502 ændres således:

i) Litra a) affattes således:

»a) Bortset fra komponenter, der er omhandlet i 21A.307(c), i bilaget (del-21) til forordning (EF) nr. 1702/2003 skal vedligeholdelsen af komponenter foretages af vedligeholdelsesorganisationer, som er behørigt godkendt efter sektion A, subpart F, i dette bilag (del-M) eller bilag II (del-145).«

ii) Der indsættes et nyt litra e):

»e) Vedligeholdelsen af komponenter, der er omhandlet i 21A.307(c), i bilaget (del-21) til forordning (EF) nr. 1702/2003 skal udføres af en organisation med en kategori-A-klasseretighed, der er godkendt i overensstemmelse med sektion A, subpart F, i dette bilag (del-M) eller bilag II (del-145), af det i M.A.801(b)2 omhandlede certificeringspersonale, eller af piloten/ejeren som omhandlet i M.A.801(b)3, hvis den pågældende komponent er monteret på luftfartøjet eller afmonteret midlertidigt med henblik på at forbedre adgangen. Vedligeholdelse af komponenter udført i overensstemmelse med dette punkt giver ikke ret til udstedelse af en EASA-formular 1 og er omfattet af de krav i forbindelse med frigivelse af luftfartøjer, der er fastsat i M.A.801.«

d) M.A.613, litra a), affattes således:

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

e) M.A.614, litra b), affattes således:

»b) Den godkendte vedligeholdelsesorganisation skal give 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.«

f) M.A.710, litra a), affattes således:

- »a) For at opfylde kravet om luftdygtigheds eftersynet, som omhandlet i 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 flyvecykler 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 er i overensstemmelse med 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
 10. luftfartøjet opfylder kravene i den seneste revision af luftfartøjets typekonstruktion, der er godkendt af agenturet, og
 11. om fornødent besidder luftfartøjet et støjcertifikat svarende til luftfartøjets aktuelle konfiguration i overensstemmelse med subpart I i bilaget (del-21) til forordning (EF) nr. 1702/2003.«

g) M.A.802, litra b), affattes således:

- »b) Det autoriserede frigivelsesbevis, der betegnes EASA-formular 1, er det, der anvendes som certifikat om frigivelse til tjeneste for komponenter, undtagen hvis denne vedligeholdelse af luftfartøjskomponenter er udført i overensstemmelse med M.A.502(b), M.A.502(d) eller M.A.502(e), idet vedligeholdelsen i så fald vil være omfattet af procedurer for frigivelse af luftfartøjer i overensstemmelse med M.A.801.«

h) M.A.902, litra b), affattes således:

- »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 blevet godkendt i henhold til bilaget (del-21) til forordning (EF) nr. 1702/2003.«

i) Bilag I (del-M), tillæg VIII, b) Opgaver, nr. 8), affattes således:

- »8) er anført i tillæg VII eller er en komponentvedligeholdelsesopgave i overensstemmelse med M.A.502(a),(b),(c) eller (d).«

2) I bilag II (del-145) til forordning (EF) nr. 2402/2003 foretages følgende ændringer:

a) I 145.A.42 foretages følgende ændringer:

i) Litra a) affattes således:

- »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 subpart Q i bilaget (del-21) til forordning (EF) nr. 1702/2003

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 punkt 21A.307(c), i bilaget (del-21) til forordning (EF) nr. 1702/2003«.
- ii) Følgende nye litra e) tilføjes:
- »e) Komponenter, der er omhandlet i punkt 21A.307(c), i bilaget (del-21) til forordning (EF) nr. 1702/2003, må kun installeres, hvis luftfartøjssejeren anser dem for egnede til installation på eget luftfartøj.«
- b) 145.A.50, litra d), affattes således:
- »d) Et certifikat om frigivelse til tjeneste skal udstedes ved færdiggørelsen af enhver vedligeholdelse af en komponent, der er afmonteret luftfartøjet. Det autoriserede frigivelsesbevis »EASA-formular 1«, der er omhandlet i tillæg II til bilag I (del-M), udgør certifikatet om frigivelse til tjeneste for komponenter, medmindre andet er specificeret 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.«
- c) 145.A.55, litra b), affattes således:
- »b) Organisationen skal stille en kopi af hvert certifikat om frigivelse til tjeneste til rådighed for luftfartsforetaget sammen med en kopi af alle specifikke reparations-/ændringsdata, som har været anvendt til de reparationer/ændringer, der er udført.«
- d) 145.A.65, litra b), affattes således:
- »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 en 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 fastsættes vedligeholdelsesprocedurer for at sikre, at skader vurderes, og ændringer og reparationer udføres på baggrund af de oplysninger, der er specificeres i M.A.304.«
-