

## AIC B 04/15. Procedure for EASA-godkendelse af visse ændringer og reparationer installeret i brugte luftfartøjer, der ønskes bragt ind i EU fra et ikke-EU land

(Erstatter AIC B 43/05)

Som bekendt er det langtfra alle ændringer og reparationer installeret i brugte luftfartøjer kommende fra et ikke-EU land, der er automatisk accepteret af EASA. Der er således en godkendelsesproces, som man som køber eller lejer af et luftfartøj må tage stilling til allerede under købs- eller lejeforhandlingerne. Som udgangspunkt skal alle ændringer og reparationer være godkendt i EU, inden der søges om luftdygtighedsbevis i et EU-land.

### Følgende ændringer og reparationer er dog allerede godkendt/accepteret af EASA:

1. Ændringer udført i overensstemmelse med Type Certificate Holder's service bulletiner eller tilsvarende.
2. Reparationer udført i overensstemmelse med Type Certificate Holder's Structural Repair Manual eller tilsvarende.
3. Ændringer (herunder Supplemental Type Certificates (STCs) og reparationer godkendt af luftfartsmyndigheden i et EU-land før den 28. september 2003 (ikrafttrædelsesdatoen for Kommissionsforordning (EF) 1702/2003).
4. Visse ændringer og reparationer, som er godkendt af luftfartsmyndigheden i Canada, Brasilien eller USA, er, på basis af bilaterale aftaler, automatisk accepteret af EASA ved følgende ED Decisions: Decision 2004/02/CF, Decision 2004/03/CF og Decision 2004/04/CF, gældende for henholdsvis Canada, Brasilien og USA i nævnte rækkefølge.

### BEMÆRK:

Det pågældende land skal være State of Design for det produkt (luftfartøj, motor eller propel) ændringen eller reparationen er gældende for.

STC'er fra Canada, Brasilien og USA er ikke automatisk accepteret af EASA.

### Disse ED Decisions kan findes på følgende EASA Web Sites:

<http://easa.europa.eu/document-library/agency-decisions/ed-decision-2004004cf>

<http://easa.europa.eu/document-library/agency-decisions/ed-decision-2004003cf>

<http://easa.europa.eu/document-library/agency-decisions/ed-decision-2004002cf>

Ovenstående efterlader imidlertid en lang række ændringer og reparationer installeret i brugte luftfartøjer, som skal være godkendt i EU, inden de luftfartøjer, de er installeret i, kan få udstedt et luftdygtighedsbevis i et EU land.

### Følgende ændringer og reparationer kræver EASA godkendelse:

1. Større og mindre ændringer fra alle ikke-EU lande, der ikke har en tilsvarende bilateral aftale med EASA, som USA, Canada og Brasilien.
2. Større og mindre reparationer fra alle ikke-EU lande, der ikke har en tilsvarende bilateral aftale med EASA, som USA, Canada og Brasilien.
3. Større reparationer designet i USA, Canada eller Brasilien af andre end Type Certificate Holder for det pågældende produkt.
4. Supplemental Type Certificates (STCs) fra alle ikke-EU lande (også fra USA, Canada og Brasilien).
5. Større ændringer (inklusive major alterations) designet i et ikke-EU land.  
*Note:* EASA vil ikke acceptere en ansøgning om godkendelse af en større ændring, hvis godkendelsesgrundlaget er en FAA Form 337 (field approval) eller tilsvarende. Der skal foreligge et STC eller foretages en ny certificering i overensstemmelse med Part 21 Subpart E.
6. Ændringer og reparationer godkendt i USA, Canada eller Brasilien for produkter, for hvilke de pågældende lande ikke er State of Design.

Hidtil har man kunnet søge Trafikstyrelsen om EASA-godkendelse af ændringer og reparationer installeret i brugte luftfartøjer. Det kan man ikke mere!

Fremover skal "Design Holder" søge EASA om godkendelse af det installerede design. Design Holder er den organisation, der har designet og fået den pågældende ændring eller reparation godkendt. For at sikre, at Design Holder stadigvæk varetager forpligtelserne vedrørende det pågældende design, skal ansøgningen gå gennem den luftfartsmyndighed, der oprindeligt godkendte designet. For et installeret STC er det således STC Holder, der skal søge om EASA-godkendelse. Som noget nyt, bliver STC'et normalt ikke begrænset til det aktuelle luftfartøjsindivid.

### Ansøgningsformularerne findes på følgende EASA Web Site:

<http://easa.europa.eu/document-library/application-forms>

### Design Holder gør følgende:

1. Udfylder den gældende formular og gør opmærksom på, at der er tale om en installation i et luftfartøj, der skal registreres i Danmark.
2. Vedlægger en kopi af det oprindelige certificeringsmateriale og sender det hele til den luftfartsmyndighed, der foretog den oprindelige godkendelse.

3. Anmoder myndigheden om en påtegning, der godtgør, at godkendelsen stadigvæk er gældende.
4. Anmoder myndigheden om at videresende materialet til EASA. (Adressen fremgår af formularen.)

Dette rejser straks spørgsmålet: Hvad nu, hvis Design Holder ikke længere eksisterer eller ikke ønsker at søge om godkendelse? I så fald skal der findes en anden organisation, der kan (og vil) påtage sig ansvaret for den fortsatte luftdygtighed for ændringen eller reparati-  
onen installeret på det pågældende luftfartøj.

**Der er følgende muligheder for godkendelse af de enkelte typer af design, hvis Design Holder ikke eksisterer eller ikke ønsker at deltage i godkendelsesprocessen:**

#### **Supplemental Type Certificate (STC):**

1. En kompetent EU design organisation, som har en relevant Design Organisation Approval (DOA) og de nødvendige privilegier ansøger EASA om godkendelse ved et EASA STC og overtager ansvaret for dets fortsatte luftdygtighed. Som udgangspunkt skal designorganisationen indgå aftale med STC Holder og have adgang til alle relevante designdata. EASA's STC vil som udgangspunkt blive begrænset til det aktuelle luftfartøjsindvid.

#### **Større ændringer, som ikke er godkendt ved et STC:**

Note: EASA vil, som allerede nævnt, ikke acceptere en ansøgning om godkendelse af en større ændring, hvis godkendelsesgrundlaget er en FAA Form 337 eller tilsvarende. Der skal foreligge et STC eller foretages en ny certificering i overensstemmelse med Part 21 Subpart E.

1. En kompetent design organisation i det pågældende ikke-EU land overtager ansvaret for den fortsatte luftdygtighed og søger om et STC hos den luftfartsmyndighed, der foretog den oprindelige godkendelse. Når et STC foreligger ansøges EASA om godkendelse i overensstemmelse med procedurer gældende for STC'er. Eller
2. En kompetent EU design organisation, som har en relevant DOA og de nødvendige privilegier ansøger EASA om godkendelse ved et EASA STC i overensstemmelse med Part 21 Subpart E og overtager ansvaret for dens fortsatte luftdygtighed. Eller
3. Type Certificate Holder (TC-Holder) for det pågældende produkt sørger for at få den aktuelle større ændring certificeret (ved f.eks. en service bulletin) og dermed godkendt af EASA. TC Holder overtager dermed ansvaret for dens fortsatte luftdygtighed

#### **Mindre ændringer:**

1. En fysisk eller juridisk person overtager designet og ansvaret for den fortsatte luftdygtighed og søger EASA om godkendelse i overensstemmelse med Part 21 Subpart D. Eller
2. En kompetent EU design organisation, som har en relevant DOA og de nødvendige privilegier, godkender den aktuelle mindre ændring og overtager designet og ansvaret for dens fortsatte luftdygtighed. Eller

3. TC-Holder for det pågældende produkt sørger for at få den aktuelle mindre ændring certificeret (ved f.eks. en service bulletin) og dermed godkendt af EASA. TC Holder overtager dermed ansvaret for dens fortsatte luftdygtighed. Er der tale om en EU TC-Holder, der samtidig har en DOA, kan TC-Holder godkende en mindre ændring.

#### **Større reparationer:**

1. En kompetent design organisation i et ikke-EU land overtager ansvaret for designet og den fortsatte luftdygtighed og søger EASA om godkendelse gennem luftfartsmyndigheden i design organisationens hjemland. Eller
2. En kompetent EU design organisation, som har en relevant DOA og de nødvendige privilegier, ansøger EASA om godkendelse af den aktuelle større reparation og overtager designet og ansvaret for dens fortsatte luftdygtighed. Eller
3. TC-Holder for det pågældende produkt sørger for at få den aktuelle større reparation certificeret og dermed godkendt eller accepteret af EASA. TC Holder overtager dermed ansvaret for dens fortsatte luftdygtighed. Er der tale om en EU TC-Holder, der samtidig har en DOA, kan TC-Holder godkende reparationen.

#### **Mindre reparationer:**

1. En fysisk eller juridisk person overtager designet og ansvaret for den fortsatte luftdygtighed og søger EASA om godkendelse i overensstemmelse med Part 21 Subpart M. Eller
2. En kompetent EU design organisation, som har en relevant DOA og de nødvendige privilegier, godkender den aktuelle mindre reparation og overtager designet og ansvaret for dens fortsatte luftdygtighed. Eller
3. TC-Holder for det pågældende produkt sørger for at få den aktuelle mindre reparation certificeret og dermed godkendt eller accepteret af EASA. TC-Holder overtager dermed ansvaret for dens fortsatte luftdygtighed. Er der tale om en EU TC-Holder, der samtidig har en DOA, kan TC-Holder godkende reparationen.

En dansk ejer/bruger kan stadigvæk søge Trafikstyrelsen om dispensation for den endelige EASA godkendelse i overensstemmelse med Hovedforordning (EF) 1592/2002, artikel 10.3. En sådan dispensation vil som hidtil være begrænset til 2 måneder og vil først kunne gives, når der foreligger et Technical Visa fra en luftfartsmyndighed i et EU-land og der er et operativt behov for det.

Et Technical Visa udarbejdes af den EU luftfartsmyndighed, der af EASA bliver udvalgt til at foretage den tekniske undersøgelse i forbindelse med godkendelsen af en given ændring eller reparation.

Et færdigt Technical Visa dokumenterer over for EASA, at den pågældende ændring/reparation opfylder de gældende Certification Specifications (CS) for det produkt, den er installeret i.

Ønsker man en dispensation for den endelige EASA godkendelse, skal man altså sørge for, at det aktuelle Technical Visa bliver fremsendt til Trafikstyrelsen. Normalt skal man blot aftale med den organisation, der står som ansøger, at Technical Visa skal fremsendes til Trafikstyrelsen, når det foreligger.

(TLC)