

AIC - ÍSLAND/ICELAND

Flugmálastjórn Íslands, Reykjavíkflugvelli, 101 Reykjavík /
Icelandic Civil Aviation Administration, Reykjavik Airport, IS-101 Reykjavik, Iceland
Sími/Telephone: + 354 569 4100 - Fax/Telefax: + 354 562 3619
Netfang/E-mail: fms@caa.is - Veffang/Internet address: http://www.caa.is

AIC
A 02 / 2005

24 NOV 2005

ICELANDIC



ENGLISH

Staða samþykkt fyrir breytingum og viðgerðum á notuðum flugvélum

Leiðsögn um rannsókn á stöðu samþykkt fyrir breytingar og viðgerðir á notuðum flugvélum áður en fyrsta lofthæfisskírteini er gefið út af ESB/EES ríki

EASA kröfur

Þann 1. júní 2005 gerðist Ísland aðili að Flugöryggisstofnun Evrópu (EASA). Þegar notuð flugvél er skráð á Íslandi, eða í einhverju öðru ESB/EES ríki, frá ríki sem ekki er innan ESB/EES þarf að gera greiningu á öll breytingum og viðgerðum til að tryggja að þær séu með EASA samþykki. Ef það er ekki fyrir hendi þarf að afla samþykkis EASA. Sjá hluta 21A.183 (2):

Approval status for changes and repairs of used aircraft

Guidance on investigation of changes and repairs approval status for used aircraft prior to first issuance of a certificate of airworthiness by an EU/EEA state

EASA requirements

On 1st of June 2005 Iceland became a full member of EASA. When a used aircraft is to be entered on the Icelandic register, or any other EU/EEA register, from a non-EU state an analysis of all changes and repairs must be carried out to ensure they are EASA approved, and if not, to obtain EASA approval. See Part 21A.183 (2):

COMMISSION REGULATION (EC) No 1702/2003

Part 21A.183 Issue of certificates of airworthiness

The competent authority of the State of registry shall issue a certificate of airworthiness for:

1. new aircraft:
2. used aircraft:
 - (i) upon presentation of the documentation required by 21A.174(b)(3) demonstrating that:
 - the aircraft conforms to a type design approved under a type-certificate and any supplemental type-certificate, change or repair approved in accordance with this Part, and to applicable airworthiness directives, and
 - the aircraft has been inspected in accordance with the applicable provisions of Part M; and
 - (ii) when the aircraft conforms to an approved design and is in condition for safe operation.
This may include inspections by the competent authority of the Member State of registry.

Áður skráning getur átt sér stað í ESB/EES ríki er gefin eftirfarandi leiðsögn um rannsóknir á breytingum og viðgerðum fyrir notaðar flugvélar:

I Skýrsla

Skýrsla með titilinn: „Rannsókn á stöðu samþykkt fyrir breytingar og viðgerðir á notaðri flugvél [tegund] [MSN] áður en fyrsta lofthæfisskírteini er gefið út af ESB/EES ríki“ skal unnin.

D/EMI: „Rannsókn á stöðu samþykkt fyrir breytingar og viðgerðir á notaðri flugvél B747-428 MSN 5664101 áður en fyrsta lofthæfisskírteini er gefið út af ESB/EES ríki.“

Prior to first registration in a EU/EEA member state the following guidance on investigation of changes (modifications) and repairs for used aircraft is given:

I Report

A report titled “Investigation of used aircraft [type] [MSN] change (modification) & repair approval status prior to first issuance of a certificate of airworthiness by an EU/EEA state” shall be prepared.”

EXAMPLE: “Investigation of used aircraft B747-428 MSN 5694101 change (modification) & repair approval status prior to first issuance of a certificate of airworthiness by an EU/EEA state.”

ATHUGASEMD: Allar breytingar og viðgerðir þurfa að hafa EASA samþykki áður en skráning getur farið fram á Íslandi. Í sumum tilfellum kann þetta að vera tímafrekt ferli, þ.e. sjálf rannsóknin og að fá EASA samþykki fyrir öllum breytingum og viðgerðum sem ekki hafa slíkt samþykki. Þess vegna er nauðsynlegt að skipuleggja strax í upphafi bæði rannsóknina og í kjölfarið möguleg EASA samþykktuferli, ef flugvél á að verða skráð á Íslandi á tilætluðum degi.

2 Rannsóknafyrirtæki

Til að flokka í minniháttar/meiriháttar og fyrir samþykki á minniháttar breytingum er krafist samþykks hönnunarfyrirtækis (DOA). Mælt með því að láta DOA fyrirtæki framkvæma rannsóknina og semja skýrsluna.

3 Auðkenning á flugvél

Auðkenning á þeirri flugvél sem átt er við ásamt grunnupplýsingum um flugvélinu og sögu hennar.

4 Grunnur tegundaskírteinis

Staðfesting á því að grunn tegundahönnun flugvélarinnar er um ræðir sé hluti tegundaskírteinis (TC) eins og það er tilgreint í grein 2 í 1702/2003.

DÆMI: Sá lofthæfisstaðall sem á við EASA samþykki á breytingum og viðgerðum fyrir Boeing 757-231 er „FAA Type Certificate Data Sheet (TCDS) A2NM“ skv. grein 2 í reglugerð ESB 1702/2003.

5 Viðgerðir

Sérhver viðgerð sem borin er kennsl á skal innihalda eftirfarandi atriði:

- lýsingu á viðgerð og staðsetningu
- flokkun á viðgerð
- samþykkt viðgerðar
- óviðgerða skemmd skal farið með eins og viðgerð

Sérhver viðgerð sem felur í sér takmörkun eða er með líftímamörk undir hönnunartakmarki flugvélarinnar ætti að tilgreina sérstaklega.

NOTE: Víska skal til raunverulegra fyrirliggjandi gagna sem bera með sér "Dirty Fingerprints".

6 Breytingar

Bera þarf kennsl á sérhverja breytingu og gefa lýsingu á henni ásamt stöðu samþykka fyrir hana (EASA númer, afaréttur eða ekkert EASA samþykki). Skrá ætti þær breytingar sem eru ísettar í flugvélinu en verða teknar úr áður en að lofthæfisskírteini er gefið út.

NOTE: All changes and repairs must be EASA approved prior to the aircraft is entered on the Icelandic register. This can in some cases be a time consuming process, i.e; to do the actual investigation and obtain EASA approval for non EASA approved changes and repairs. Therefore both the investigation and the possible subsequent EASA approval processes need to be scheduled in a timely manner from the beginning, if the aircraft is to enter Icelandic registry on a planned date.

2 Investigating Organisation

For any major/minor classification and approval of minor changes, a Design Organisation Approval (DOA) is required. For practical reasons it is therefore recommended to have a DOA organisation to carry out the investigation and prepare the report.

3 Identification of aircraft

Identification of aircraft concerned complete with basic aircraft information and history.

4 Type Certificate Basis

Confirmation that the basic type design of the aircraft concerned is part of a type certificate as specified in article 2 of 1702/2003.

EXAMPLE: The applicable standard of Airworthiness code to be applied for EASA approval of changes and repairs on the Boeing 757-231 is the FAA Type Certificate Data Sheet (TCDS) A2NM (as per EU Regulation 1702/2003 Article 2).

5 Repairs

For each repair identified include the following:

- description of repair and location
- classification of repair
- approval of repair
- unrepaired damage should be treated as repair

Any repair that includes limitations or has a life limit below the design service goal of the aircraft should be highlighted.

NOTE: Reference should be made to actual existing Sign-Off ("Dirty Fingerprints") documents.

6 Changes

Each change should be identified complete with a description and it's approval status (EASA number, grandfather right or no EASA approval). Changes that are installed on the aircraft but are to be deleted (removed) prior to the issuance of a Certificate of Airworthiness should be recorded.

7 Ábyrgð rannsóknafyrirtækisins

Það er á ábyrgð rannsóknafyrirtækisins að tryggja að skýrslan sé nákvæm samantekt á raunverulegri heildarútfærslu flugvélarinnar. Flugmálastjórn Íslands gerir ráð fyrir að ef rannsóknafyrirtækið framkvæmir ekki sjálft grunnrannsóknina, t.d. ber kennsl á sérhverja viðgerð og breytingu með því að rýni að fullu allar skrár flugvélarinnar, þá skulu það hið minnsta gera úttekt á tilteknu safni af raunverulegum gögnum og sjálfri flugvélinni til að tryggja að allar skrár séu tiltækar og að gögnin sem sett eru fram séu heildstæð og endurspegli raunverulega heildarútfærslu flugvélarinnar. Rannsóknafyrirtækið ætti að lýsa yfir því hvað það raunverulega gerði í þessu tilliti.

8 Beint samþykki (á aðeins við DOA)

Ef að rannsóknafyrirtækið hefur DOA samþykki frá EASA getur það gefið beint samþykki fyrir viðgerð(um) eða minnháttar breytingu(m) og það skal skrá í skýrsluna.

Aðrir þættir, þar með talið JAR OPS kaflar K & L og hlítning við AD nótur er ekki viðfangsefni þessarar skýrslu.

7 Investigating organisation responsibility

It is the investigating organisation's responsibility to ensure that the report is an accurate summary of the actual aircraft configuration. ICAA expects that if the investigating organisation is not carrying out the basic research i.e; identifying each repair and change from a complete review of actual aircraft records, then the investigating organisation shall carry out a sample audit of both the actual data records and the aircraft itself to ensure that all records are available and that the data presented is complete and reflect the actual aircraft configuration. The investigating organisation should make a statement of what it actually did in this regard.

8 Direct approvals (only applies to DOA)

If the investigating organisation has DOA approval from EASA it can issue direct approval for a repair or minor change and this should be recorded in the report.

Other areas including JAR OPS subparts K & L and compliance with Airworthiness Directives are not required for this report.

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK