

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 593/2012

z dnia 5 lipca 2012 r.

zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2042/2003 w sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE⁽¹⁾, w szczególności jego art. 5 ust. 5,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Przyczyniając się do utrzymania jednolitego wysokiego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa w Europie, rozporządzenie Komisji (WE) nr 1702/2003 z dnia 24 września 2003 r. ustanawiające zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących⁽²⁾ zostało zmienione, tak aby objąć silnikowe statki lotnicze o nieskomplikowanej budowie, turystyczne statki powietrzne i powiązane z nimi wyroby, części i wyposażenie środkami, które są proporcjonalne do ich prostej konstrukcji i trybu eksploatacji.
- (2) Należy zmienić rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania⁽³⁾, aby zachować jego spójność ze zmianami wprowadzonymi do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003, w szczególności w odniesieniu do nowej definicji statku powietrznego ELA1 i możliwości dopuszczania niektórych części, które nie mają kluczowego znaczenia dla bezpieczeństwa, do instalacji bez formularza 1 EASA.
- (3) Agencja opracowała projekt przepisów wykonawczych oraz przedłożyła go Komisji w swojej opinii nr 01/2011 w sprawie dokumentów „ELA: proces” oraz „Standardowe zmiany i naprawy”, zgodnie z art. 19 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

- (4) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 65 rozporządzenia (WE) nr 216/2008,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (WE) nr 2042/2003 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 2 lit. k) otrzymuje brzmienie:

„k) »statek powietrzny ELA1« oznacza załogowy europejski lekki statek powietrzny:

- (i) samolot o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 1 200 kg, który nie jest sklasyfikowany jako złożony statek powietrzny z napędem silnikowym;
- (ii) szybowiec lub motoszybowiec o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 1 200 kg;
- (iii) balon o maksymalnej nominalnej ilości gazu wznoszącego lub ogrzanego powietrza nie większej niż 3 400 m³ w przypadku balonów na ogrzane powietrze, 1 050 m³ w przypadku balonów gazowych, 300 m³ w przypadku balonów gazowych na uwięzi;
- (iv) sterowiec zaprojektowany dla nie więcej niż czterech osób i o maksymalnej nominalnej ilości gazu wznoszącego lub ogrzanego powietrza nie większej niż 3 400 m³ w przypadku sterowców na ogrzane powietrze i 1 000 m³ w przypadku sterowców gazowych;”.

- 2) w załączniku I (część M) i załączniku II (część 145) wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

⁽¹⁾ Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s.1.

⁽²⁾ Dz.U. L 243 z 27.9.2003, s. 6.

⁽³⁾ Dz.U. L 315 z 28.11.2003, s. 1.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 5 lipca 2012 r.

W imieniu Komisji
José Manuel BARROSO
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

1) W załączniku I (część M) do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003 wprowadza się następujące zmiany:

a) w pkt M.A.302 lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) Program obsługi technicznej musi wykazywać zgodność z:

(i) instrukcjami wydanymi przez właściwy organ;

(ii) instrukcjami w zakresie ciągłej zdatności do lotu:

— wydanymi przez posiadaczy certyfikatu typu, ograniczonego certyfikatu typu, uzupełniającego certyfikatu typu, zatwierdzenia projektu poważnej zmiany, autoryzacji ETSO lub dowolnego innego stosownego zatwierdzenia wydanego zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1702/2003 i załącznikiem do niego (część 21); oraz

— zawartymi – w stosownych przypadkach – w specyfikacjach certyfikacyjnych, o których mowa w pkt 21A.90B lub 21A.431B załącznika (część 21) do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003;

(iii) dodatkowymi lub alternatywnymi instrukcjami zaproponowanymi przez właściciela lub instytucję zarządzającą ciągłą zdadnością do lotu, po ich zatwierdzeniu zgodnie z pkt M.A.302, z wyjątkiem przerw wynikających z zadań związanych z bezpieczeństwem określonych w lit. e), które mogą się zwiększać, pod warunkiem przeprowadzenia odpowiednich okresowych ocen zgodnie z lit. g) oraz wyłącznie pod warunkiem bezpośredniego zatwierdzenia zgodnie z pkt M.A.302 lit. b).”;

b) pkt M.A.304 otrzymuje brzmienie:

„M.A.304 Dane odnoszące się do modyfikacji i napraw

Uszkodzenia są oceniane, a modyfikacje i naprawy przeprowadzane, z wykorzystaniem, stosownie do przypadku:

a) danych zatwierdzonych przez Agencję; lub

b) danych zatwierdzonych przez organizację projektującą uprawnioną zgodnie z przepisami części 21; lub

c) danych zawartych w specyfikacjach certyfikacyjnych, o których mowa w pkt 21A.90B lub 21A.431B załącznika (część 21) do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003;”;

c) w pkt M.A.502 wprowadza się następujące zmiany:

(i) lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Z wyjątkiem podzespołów, o których mowa w pkt 21A.307 lit. c) załącznika (część 21) do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003, obsługa techniczna podzespołów prowadzona jest przez instytucje obsługi technicznej odpowiednio zatwierdzone zgodnie z przepisami sekcji A podsekcja F niniejszego załącznika (część M) lub załącznika II (część 145).”;

(ii) dodaje się lit. e) w brzmieniu:

„e) Obsługa techniczna podzespołów, o których mowa w pkt 21A.307 lit. c) załącznika (część 21) do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003, prowadzona jest przez organizację posiadającą kategorię klasy A zatwierdzoną zgodnie z sekcją A podsekcja F niniejszego załącznika (część M) lub częścią 145, przez personel certyfikujący, o którym mowa w pkt M.A.801 lit. b) ppkt 2 lub pilota-właściciela, o którym mowa w pkt M.A.801 lit. b) ppkt 3, podczas gdy podzespół ten jest montowany w statku powietrznym lub tymczasowo z niego wymontowywany w celu ułatwienia dostępu. Obsługa techniczna podzespołów przeprowadzana zgodnie z niniejszą literą nie uprawnia do wydania formularza 1 EASA i podlega wymogom dopuszczenia statku powietrznego, o których mowa w pkt M.A.801.”;

d) w pkt M.A.613 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Po zakończeniu całości wymaganej obsługi technicznej podzespołu zgodnie z niniejszą podsekcją wystawiany jest certyfikat dopuszczenia podzespołu do eksploatacji zgodnie z pkt M.A.802. Wystawiany jest formularz 1 EASA, z wyjątkiem podzespołów podlegających obsłudze technicznej zgodnie z przepisami pkt M.A.502 lit. b), pkt M.A.502 lit. d) lub pkt M.A.502 lit. e) oraz podzespołów wytwarzanych zgodnie z przepisami pkt M.A.603 lit. c).”;

e) w pkt M.A.614 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Uprawniona instytucja obsługi technicznej dostarcza kopie wszystkich certyfikatów dopuszczenia do eksploatacji właścicielowi statku powietrznego, włącznie z kopią wszelkich konkretnych danych dotyczących naprawy/modyfikacji, wykorzystanych do przeprowadzenia naprawy/modyfikacji.”;

f) w pkt M.A.710 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) W celu spełnienia wymagań w zakresie przeglądu zdatności do lotu statku powietrznego, o których mowa w pkt M.A.901, uprawniona instytucja zarządzająca ciągłą zdatnością do lotu przeprowadza pełny udokumentowany przegląd dokumentacji statku powietrznego, aby stwierdzić, czy:

1. właściwie zarejestrowano liczbę wylatanych godzin dla płatowca, silnika i śmigła, a także związaną z tym liczbę cykli lotów; oraz
2. instrukcja użytkowania w locie jest dostosowana do wyposażenia statku i odzwierciedla status ostatnich zmian; oraz
3. cała zaplanowana obsługa techniczna statku powietrznego została przeprowadzona zgodnie z zatwierdzonym programem obsługi technicznej; oraz
4. wszystkie stwierdzone usterki zostały naprawione lub, w stosownych przypadkach, naprawa została odłożona na późniejszy termin w kontrolowany sposób; oraz
5. wszystkie obowiązujące wytyczne dotyczące zdatności do lotu zostały zastosowane i prawidłowo zarejestrowane; oraz
6. wszystkie modyfikacje i naprawy statku powietrznego zostały zarejestrowane i są zgodne z przepisami załącznika (część 21) do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003; oraz
7. wszystkie podzespoły o ograniczonej żywotności zamontowane w statku powietrznym są prawidłowo oznakowane, zarejestrowane, a także nie upłynął termin ich zdatności do użytku; oraz
8. całość obsługi technicznej została zrealizowana zgodnie z przepisami załącznika I (część M); oraz
9. sprawozdanie dotyczące aktualnej masy i wyważenia nie straciło ważności i odzwierciedla wyposażenie statku; oraz
10. stan statku powietrznego odpowiada najnowszej wersji jego projektu typu zatwierdzonej przez Agencję; oraz
11. jeżeli istnieje taki wymóg, statek powietrzny posiada certyfikat hałasu odpowiadający jego obecnemu wyposażeniu, zgodne z przepisami podsekcji I załącznika (część 21) do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003.”;

g) w pkt M.A.802 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Autoryzowany certyfikat dopuszczenia do eksploatacji, określany jako formularz 1 EASA, stanowi certyfikat zezwolenia na dopuszczenie podzespołu do eksploatacji, z wyjątkiem sytuacji, gdy tego rodzaju obsługa techniczna podzespołów statku powietrznego została przeprowadzona zgodnie z pkt M.A.502 lit. b), pkt M.A.502 lit. d) lub pkt M.A.502 lit. e), w którym to przypadku obsługa techniczna podlega procedurom dopuszczania do eksploatacji statku powietrznego zgodnie z pkt M.A.801.”;

h) w pkt M.A.902 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Statek powietrzny nie może być eksploatowany, jeżeli jego certyfikat zdatności do lotu jest nieważny lub:

1. ciągła zdatność do lotu statku powietrznego lub zainstalowanego w nim podzespołu nie spełnia wymagań niniejszej części; lub
2. statek powietrzny przestał odpowiadać projektowi typu zatwierdzonemu przez Agencję; lub
3. nie podjęto odpowiednich działań, mimo że statek powietrzny był eksploatowany bez przestrzegania ograniczeń ujętych w zatwierdzonej instrukcji użytkowania w locie lub w certyfikacie zdatności do lotu; lub
4. statek powietrzny uczestniczył w wypadku lub incydencie, który ma wpływ na jego zdatność do lotu, po czym nie podjęto właściwych działań zmierzających do przywrócenia zdatności do lotu; lub
5. dokonano modyfikacji lub naprawy, która nie jest zgodna z przepisami załącznika (część 21) do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003.”;

i) w lit. b) (Zadania) dodatku VIII do załącznika I (część M) ust. 8 otrzymuje brzmienie:

„8. znajduje się w wykazie w dodatku VII lub jest zadaniem związanym z obsługą techniczną podzespołów zgodnie z pkt M.A.502 lit. a), b), c) lub d).”.

2) W załączniku II (część 145) do rozporządzenia (WE) nr 2402/2003 wprowadza się następujące zmiany:

a) w pkt 145.A.42 wprowadza się następujące zmiany:

(i) lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Wszystkie podzespoły są klasyfikowane i odpowiednio segregowane według następujących kategorii:

1. Podzespoły, których stan jest zadowalający, dopuszczone do eksploatacji na podstawie formularza 1 EASA lub formularza równoważnego oraz oznaczone zgodnie z podsekcją Q załącznika (część 21) do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003.

2. Podzespoły nienadające się eksploatacji, które wymagają obsługi technicznej zgodnie z niniejszą sekcją.
 3. Podzespoły, których odzyskanie nie jest możliwe, sklasyfikowane zgodnie z pkt 145.A.42 lit. d).
 4. Części standardowe używane w statku powietrznym, silniku, śmigle lub w innym podzespołe statku powietrznego, jeżeli są wymienione w ilustrowanym katalogu części wydanym przez producenta i/lub danych dotyczących obsługi technicznej.
 5. Surowce i materiały zużywalne używane przy wykonywaniu czynności związanych z obsługą techniczną, jeżeli organizacja uzna, że surowce i materiały odpowiadają w sposób zadowalający wymaganym specyfikacjom oraz można je odpowiednio zidentyfikować. Do wszystkich surowców i materiałów musi być dołączona dokumentacja wyraźnie odnosząca się do poszczególnych surowców i materiałów oraz zawierająca deklarację zgodności ze specyfikacjami i informację na temat pochodzenia producenta i dostawcy.
 6. Podzespoły, o których mowa w pkt 21A.307 lit. c) załącznika (część 21) do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003.;
- (ii) dodaje się lit. e) w brzmieniu:
- „e) Podzespoły, o których mowa w pkt 21A.307 lit. c) załącznika (część 21) do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003, są instalowane wyłącznie, jeżeli zostały uznane przez właściciela statku powietrznego za kwalifikujące się do instalacji w jego własnym statku powietrznym.”;
- b) w pkt 145.A.50 lit. d) otrzymuje brzmienie:
- „d) Certyfikat dopuszczenia do eksploatacji jest wydawany po zakończeniu wszelkich czynności związanych z obsługą techniczną podzespołu wymontowanego ze statku powietrznego. Certyfikat dopuszczenia do eksploatacji »formularz 1 EASA«, o którym mowa w dodatku II do załącznika I (część M), stanowi certyfikat dopuszczenia podzespołu do eksploatacji, chyba że postanowiono inaczej w pkt M.A.502 lit. b) lub pkt M.A.502 lit. e). Jeżeli organizacja zajmuje się obsługą techniczną podzespołu na własny użytek, formularz 1 EASA może okazać się zbędny, w zależności od wewnętrznych procedur organizacji w zakresie dopuszczania do eksploatacji określonych w specyfikacji.”;
- c) w pkt 145.A.55 lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) Organizacja dostarcza kopię każdego certyfikatu dopuszczenia do eksploatacji podmiotowi eksploatującemu statek powietrzny, wraz z kopią wszelkich konkretnych danych dotyczących naprawy/modyfikacji, która została przeprowadzona.”;
- d) w pkt 145.A.65 lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) Organizacja ustanawia procedury uzgodnione przez właściwy organ, uwzględniając czynniki ludzkie oraz wydajność ludzką w celu zapewnienia dobrych praktyk obsługi technicznej oraz zgodności z niniejszą częścią, które muszą obejmować wyraźne zlecenie lub umowę o wykonanie prac, w taki sposób, aby statek powietrzny i podzespoły statku powietrznego mogły zostać dopuszczone do eksploatacji zgodnie z pkt 145.A.50.
1. Procedury obsługi technicznej na mocy niniejszej litery mają zastosowanie do pkt 145.A.25–145.A.95.
 2. Procedury obsługi, które organizacja ustanowiła lub ustanowi na mocy niniejszej litery, obejmują wszystkie aspekty przeprowadzania działań związanych z obsługą techniczną, włącznie ze świadczeniem i kontrolą specjalnych usług, oraz ustanawiają normy, w oparciu o które organizacja zamierza pracować.
 3. W odniesieniu do liniowej i podstawowej obsługi technicznej statków powietrznych, organizacja ustanawia procedury mające na celu minimalizację ryzyka powielania błędów oraz wykrywanie błędów w systemach krytycznych oraz dopilnowuje, aby nikt nie musiał wykonywać i sprawdzać zadań związanych z obsługą techniczną, zakładających wykonanie czynności demontażu lub ponownego montażu kilku podzespołów tego samego typu, zamontowanych w więcej niż jednym systemie w tym samym statku powietrznym, podczas przeprowadzania pojedynczej kontroli obsługi technicznej. Jednakże jeżeli wyłącznie jedna osoba jest dyspozycyjna, aby wykonać te zadania, należy uzupełnić karty lub formularze pracy organizacji przez dodanie etapu ponownej inspekcji pracy przeprowadzanej przez tę osobę po wykonaniu wszystkich identycznych zadań.
 4. Procedury obsługi technicznej są ustanawiane w celu dopilnowania, aby usterki poddawane były ocenie, a modyfikacje i naprawy przeprowadzane z wykorzystaniem danych określonych w pkt M.A.304.”.