

PL

PL

PL



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia [...] r., XXX
C

Projekt

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) nr .../2011

z dnia [...] r.

zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1702/2003 ustanawiające zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

Projekt

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) nr .../...

z dnia [...] r.

zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1702/2003 ustanawiające zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących

(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/WE¹,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W celu objęcia nieskomplikowanych technicznie statków powietrznych z napędem silnikowym, rekreacyjnych statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia środkami, które są proporcjonalne do ich prostej konstrukcji i rodzaju eksploatacji, przy jednoczesnym zachowaniu wysokiego jednolitego poziomu bezpieczeństwa lotniczego w Europie, konieczne jest wprowadzenie zmian w wymaganiach i procedurach certyfikacji rekreacyjnych statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia oraz certyfikacji organizacji projektujących i produkujących.
- (2) W związku z powyższym należy odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 1702/2003².
- (3) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu określono na podstawie opinii³ wydanej przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego (zwanej dalej „Agencją”) zgodnie z art. 17 ust. 2 lit. b) i art. 19 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
- (4) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu utworzonego na podstawie art. 65 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

¹ Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1108/2009 z dnia 21 października 2009 r. (Dz.U. L 309 z 24.11.2009, s. 51).

² Dz.U. L 243 z 27.9.2003, s. 6. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1194/2009 z dnia 30 listopada 2009 r. (Dz.U. L 321 z 8.12.2009, s. 5).

³ Opinia 01/2011 w sprawie „procesu ELA” oraz „standardowych zmian i napraw”.

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (WE) nr 1702/2003 wprowadza się następujące zmiany:

1. W art. 1 dodaje się następujące nowe definicje ELA1 i ELA2:
 - j) „statek powietrzny ELA1” oznacza załogowy europejski lekki statek powietrzny:
 - i) samolot o maksymalnej masie startowej nie większej niż 1200 kg, który nie jest sklasyfikowany jako złożony statek powietrzny z napędem silnikowym;
 - ii) szybowiec lub motoszybowiec o maksymalnej masie startowej nie większej niż 1200 kg;
 - iii) balon o maksymalnej nominalnej ilości gazu wznoszącego lub ogrzanego powietrza nie większej niż 3400 m³ w przypadku balonów na ogrzane powietrze, 1050 m³ w przypadku balonów gazowych, 300 m³ w przypadku balonów gazowych na uwięzi;
 - iv) sterowiec zaprojektowany dla nie więcej niż czterech pasażerów i o maksymalnej nominalnej ilości gazu wznoszącego lub ogrzanego powietrza nie większej niż 3400 m³ w przypadku sterowców na ogrzane powietrze i 1000 m³ w przypadku sterowców gazowych;
 - k) „statek powietrzny ELA2” oznacza załogowy europejski lekki statek powietrzny:
 - i) samolot o maksymalnej masie startowej nie większej niż 2000 kg, który nie jest sklasyfikowany jako złożony statek powietrzny z napędem silnikowym;
 - ii) szybowiec lub motoszybowiec o maksymalnej masie startowej nie większej niż 2000 kg;
 - iii) balon;
 - iv) sterowiec na ogrzane powietrze;
 - v) sterowiec gazowy spełniający wszystkie poniższe kryteria:
 - 3% maksymalnego ciężaru statycznego,
 - ciąg niewektorowany (z wyjątkiem ciągu odwrotnego),
 - konwencjonalna i prosta budowa:
 - konstrukcji,
 - systemu sterowania,
 - systemu balonetu,
 - układ sterowania bez wspomaganiania;
 - vi) bardzo lekki wiropląt.

Artykuł 2

Część 21 załącznika do rozporządzenia Komisji (WE) nr 1702/2003 zostaje zmieniona zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 3

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

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

Sporządzono w Brukseli, dnia [...] r.

W imieniu Komisji
[...]
Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK

W części 21 załącznika do rozporządzenia Komisji (WE) nr 1702/2003 wprowadza się następujące zmiany:

1) pkt 21A.14 lit. b) otrzymuje brzmienie:

21A.14 Wykazanie zdolności

„b) W drodze odstępstwa od lit. a), w drodze alternatywnej procedury wykazywania swoich zdolności, wnioskujący może starać się o zgodę Agencji na stosowanie procedur, które określają konkretne praktyki projektowe, zasoby i ciąg czynności niezbędne dla spełnienia wymagań niniejszej części, jeżeli wyrób jest jednym z następujących:

1. statkiem powietrznym ELA2;
2. silnikiem lub śmigłem zamontowanym w statku powietrznym ELA2;
3. silnikiem tłokowym;
4. śmigłem o stałym lub zmiennym skoku.”

2) Wprowadza się nowy pkt 21A.14 lit. c) w brzmieniu:

„c) W drodze odstępstwa od lit. a) w celu wykazania zdolności wnioskujący może postanowić przedłożyć Agencji program certyfikacji wymagany na podstawie pkt 21A.20 lit. b)⁴, jeżeli wyrób jest jednym z następujących:

1. statkiem powietrznym ELA1;
2. silnikiem lub śmigłem zamontowanym w statku powietrznym ELA1.”

3) Pkt 21A.35 lit. b) otrzymuje brzmienie:

21A.35 Próby w locie

„b) Wnioskujący wykonuje wszelkie próby w locie, jakie Agencja uzna za niezbędne:

1. dla ustalenia zgodności z mającą zastosowanie podstawą certyfikacji typu i wymogami ochrony środowiska; oraz
2. dla statków powietrznych certyfikowanych na mocy niniejszej sekcji, z wyłączeniem:
 - i) szybowców i motoszybowców oraz
 - ii) balonów i sterowców określonych w definicji ELA1 lub ELA2 oraz
 - iii) samolotów o maksymalnej masie startowej nie większej niż 2722 kg,

celem ustalenia, czy istnieje wystarczająca pewność, że statek powietrzny, jego część lub wyposażenie są niezawodne i prawidłowo funkcjonują.”

4) Pkt 21A.90 otrzymuje brzmienie:

„21A.90A Zakres

Niniejsza podczęść ustanawia procedury dla zatwierdzania zmian w projektach typu i certyfikatach oraz ustanawia prawa i obowiązki wnioskujących o wydanie takich zatwierdzeń i ich posiadaczy. Niniejsza podczęść określa również standardowe zmiany, które

⁴ Pkt 21A.20 lit. b) zaproponowany w opinii 01/2010.

nie podlegają procesowi zatwierdzania na mocy niniejszej podczęści. W niniejszej podczęści odniesienia do certyfikatów typu powinny być rozumiane jako odniesienia do certyfikatu typu i ograniczonego certyfikatu typu.”

5) Wprowadza się nowy pkt 21A.90B w brzmieniu:

„21A.90B Standardowe zmiany

a) Standardowymi zmianami są zmiany projektu typu:

1. w odniesieniu do:

- i) samolotów o maksymalnej masie startowej nie większej niż 5700 kg;
- ii) wiroplątów o maksymalnej masie startowej nie większej niż 3175 kg;
- iii) szybowców, motoszybowców, balonów i sterowców określonych w definicji ELA1 lub ELA2,

2. które są zgodne z danymi projektowymi zawartymi w specyfikacjach certyfikacyjnych wydanych przez Agencję, obejmujących akceptowalne metody, techniki i praktyki dokonywania i identyfikowania standardowych zmian, łącznie ze związanymi z nimi instrukcjami dotyczącymi nieprzerwanej zdatności do lotu; oraz

3. które nie są sprzeczne z danymi posiadaczy CT.

b) Do standardowych zmian nie mają zastosowania pkt 21A.91–21A.109.”

6) W pkt 21A.112B dodaje się lit. c) w brzmieniu:

„c) W drodze odstępstwa od lit. a) i b) wnioskujący może postanowić o wykazaniu zdolności za pomocą zatwierdzonego przez Agencję programu certyfikacji wyszczególniającego sposoby wykazania spełnienia wymagań w przypadku uzupełniającego certyfikatu typu statku powietrznego, silnika lub śmigła określonego w pkt 21A.14 lit. c).”

7) Pkt 21A.116 otrzymuje brzmienie:

„21A.116 Zbywalność

Uzupełniający certyfikat typu może być przeniesiony tylko na osobę prawną lub fizyczną będącą w stanie podjąć się zobowiązań zgodnie z pkt 21A.118A, i która, w tym celu, wykazała zdolność do zakwalifikowania się według kryteriów z pkt 21A.112B, z wyjątkiem statków powietrznych ELA1, w przypadku których osoba fizyczna lub prawna starała się o zgodę Agencji na stosowanie procedur, które określają jej czynności mające na celu podjęcie się tych zobowiązań.”

8) Pkt 21A.307 otrzymuje brzmienie:

„21A.307 Dopuszczanie części lub wyposażenia do montażu

Części lub wyposażenie kwalifikują się do montażu na wyrobie certyfikowanym jako typ, jeżeli są w stanie zapewniającym bezpieczną eksploatację oraz:

a) towarzyszy im autoryzowane poświadczenie produkcji/obsługi (formularz 1 EASA), poświadczające, że zostały wyprodukowane zgodnie z zatwierdzonymi danymi projektowymi i są oznakowane zgodnie z podczęścią Q, lub

b) są częściami znormalizowanymi lub

- c) są częściami lub wyposażeniem statku powietrznego ELA1 lub ELA2, które spełniają następujące kryteria:
1. nie mają ograniczonej żywotności, nie są częścią konstrukcji podstawowej ani częściami układu sterowania oraz
 2. są uważane za kwalifikujące się do zamontowania na własnym statku powietrznym przez właściciela statku powietrznego oraz
 3. są oznakowane zgodnie z podczęścią Q oraz
 4. są oznakowane jako przeznaczone do montażu na konkretnym statku powietrznym.”
- 9) Pkt 21A.431 otrzymuje brzmienie:

„21A.431A Zakres

- a) Niniejsza podczęść ustanawia procedurę zatwierdzania projektów napraw oraz prawa i obowiązki wnioskujących o takie zatwierdzenia i ich posiadaczy.
- b) Niniejsza podczęść określa standardowe naprawy, które nie podlegają procesowi zatwierdzania na mocy niniejszej podczęści.
- c) „Naprawa” oznacza usunięcie uszkodzenia i/lub przywrócenie stanu zdatności wyrobu, części lub wyposażenia po początkowym dopuszczeniu do użytkowania przez ich producenta.
- d) Usunięcie uszkodzenia w drodze wymiany części lub wyposażenia bez konieczności podejmowania działań projektowych jest uznawane za czynność obsługową i dlatego nie wymaga zatwierdzenia według niniejszej części.
- e) Naprawa artykułu ETSO jest traktowana jako zmiana w projekcie ETSO i dlatego jest rozpatrywana według pkt 21A.611.”
- 10) Wprowadza się nowy pkt 21A.431B w brzmieniu:

„21A.431B Standardowe naprawy

- a) Standardowymi naprawami są naprawy:
- 1) w odniesieniu do:
 - i) samolotów o maksymalnej masie startowej nie większej niż 5700 kg;
 - ii) wiroplątów o maksymalnej masie startowej nie większej niż 3175 kg;
 - iii) szybowców i motoszybowców, balonów i sterowców określonych w definicji ELA1 lub ELA2.
 2. które są zgodne z danymi projektowymi zawartymi w specyfikacjach certyfikacyjnych wydanych przez Agencję, obejmujących akceptowalne metody, techniki i praktyki dokonywania i identyfikowania standardowych napraw, łącznie ze związanymi z nimi instrukcjami dotyczącymi nieprzerwanej zdatności do lotu; oraz
 3. które nie są sprzeczne z danymi posiadaczy CT.
- b) Do standardowych napraw nie mają zastosowania pkt 21A.432A–21A.451.”
- 11) Pkt 21A.432B otrzymuje brzmienie:

„21A.432B Wykazanie zdolności

- a) Wnioskujący o zatwierdzenie projektu naprawy poważnej wykazuje swoją zdolność poprzez posiadanie zatwierdzenia organizacji projektującej, wydanego przez Agencję na podstawie podczęści J.
 - b) W drodze odstępstwa od lit. a), w drodze alternatywnej procedury wykazania swojej zdolności, wnioskujący może starać się o zgodę Agencji na zastosowanie procedur, które określają konkretne praktyki projektowe, zasoby i ciąg czynności niezbędne dla spełnienia wymagań niniejszej podczęści.
 - c) W drodze odstępstwa od lit. a) i b) wnioskujący może starać się o zgodę Agencji na zatwierdzenie programu certyfikacji, który określa konkretne praktyki projektowe, zasoby i ciąg czynności niezbędne dla spełnienia wymagań niniejszej części w przypadku naprawy wyrobu określonego w pkt 21A.14 lit. c).”
- 12) Pkt 21A.441 otrzymuje brzmienie:

„21A.441 Realizacja naprawy

- a) Realizacja naprawy jest dokonywana odpowiednio zgodnie z częścią M lub częścią 145 lub przez organizację produkującą stosownie zatwierdzoną zgodnie z podczęścią G, w oparciu o uprawnienie pkt 21A.163 lit. d).
- b) Organizacja projektująca przekazuje organizacji wykonującej naprawę wszelkie niezbędne instrukcje montażu.”