

**PL**

**PL**

**PL**



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia [...] r.  
C

Projekt

**ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) nr .../2011**

**z dnia [...] r.**

**zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2042/2003 w sprawie nieprzerwanej zdolności 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)**

Projekt

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

**z dnia [...] 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 uchylając dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE <sup>(1)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1056/2008 wprowadziło istotne poprawki do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003 w celu dostosowania obowiązujących wymogów do złożoności różnych kategorii statków powietrznych i rodzajów eksploatacji bez uszczerbku dla poziomu bezpieczeństwa.
- (2) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu, oparte na opinii <sup>(2)</sup> 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, zawierają zmianę definicji statku powietrznego ELA 1.
- (3) Rozporządzenie (WE) nr 2042/2003 <sup>(3)</sup> również zawiera definicję statku powietrznego ELA1, w związku z czym powinno zostać zmienione, aby zachowało zgodność ze zmianą definicji ELA1 w rozporządzeniu (WE) nr 1702/2003.
- (4) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu utworzonego na podstawie art. 65 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> Opinia 01/2011 w sprawie „procesu ELA” oraz „standardowych zmian i napraw”.

<sup>3</sup> Dz.U. L 315 z 28.11.2003, s. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 962/2010 z dnia 30 listopada 2009 r. (Dz.U. L 321 z 8.12.2009, s. 5).

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

*Artykuł 1*

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

1. 2) W art. 2 lit. k) otrzymuje brzmienie:

„k) „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 masie startowej nie większej niż 1200 kg;
- (iii) balon o maksymalnej nominalnej ilości gazu wznoszącego lub ogrzanego powietrza nie większej niż 3400 m<sup>3</sup> w przypadku balonów na ogrzane powietrze, 1050 m<sup>3</sup> w przypadku balonów gazowych, 300 m<sup>3</sup> 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 m<sup>3</sup> w przypadku sterowców na ogrzane powietrze i 1000 m<sup>3</sup> w przypadku sterowców gazowych;

*Artykuł 2*

Część M i część 145 załącznika do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 zostają zmienione 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 M załącznika do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003 wprowadza się następujące zmiany:

1) Pkt M.A.302 lit. d) otrzymuje brzmienie:

### **M.A.302 Program obsługi technicznej**

„d) Program obsługi technicznej musi wykazywać zgodność z:

- (i) instrukcjami wydanymi przez właściwy organ;
- (ii) instrukcjami w zakresie nieprzerwanej zdatności do lotu:
  - wydanymi przez posiadaczy certyfikatu typu, ograniczonego certyfikatu typu, uzupełniającego certyfikatu typu, zatwierdzenia projektu poważnej zmiany, autoryzacji ETSO lub jakiegokolwiek innego stosownego zatwierdzenia wydanego zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1702/2003 i załącznikiem do niego (część 21);
  - w stosownych przypadkach zawartymi w specyfikacjach certyfikacyjnych, o których mowa w pkt 21A.90B lub 21A.431B;
- (iii) dodatkowymi lub alternatywnymi instrukcjami zaproponowanymi przez właściciela lub instytucję zarządzającą nieprzerwaną zdatnością do lotu, po ich zatwierdzeniu zgodnie z pkt M.A.302, z wyjątkiem przerw wynikających z zadań związanych z bezpieczeństwem, o których mowa w lit. e), które mogą się zwiększać, pod warunkiem przeprowadzenia odpowiednich okresowych ocen zgodnie z lit. g) oraz tylko pod warunkiem bezpośredniego zatwierdzenia zgodnie z pkt M.A.302 lit. b).”

2) 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, gdzie właściwe:

1. danych zatwierdzonych przez Agencję lub
2. danych zatwierdzonych przez uprawnioną instytucję projektową zgodnie z przepisami części 21 lub
3. danych zawartych w specyfikacjach certyfikacyjnych, o których mowa w pkt 21A.90B lub 21A.431B.”

3) Pkt M.A.502 lit. a) otrzymuje brzmienie:

### **M.A.502 Obsługa techniczna podzespołu**

„a) Z wyjątkiem podzespołów, o których mowa w pkt 21A.307 lit. c), obsługa techniczna podzespołów prowadzona jest przez organizacje obsługowe odpowiednio zatwierdzone zgodnie z przepisami sekcji A podsekcja F niniejszego załącznika (część M) lub załącznika II (część 145).”

4) W pkt M.A.502 dodaje się lit. e) w brzmieniu:

### **M.A.502 Obsługa techniczna podzespołu**

„e) Obsługa techniczna podzespołów, o których mowa w pkt 21A.307 lit. c), 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 przez pilota-właściciela, o którym mowa w pkt M.A.801 lit. b) ppkt 3, w przypadku gdy podzespoły te zamontowane są w statku powietrznym lub tymczasowo wymontowane w celu poprawy 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.”

5) Pkt M.A.613 lit. a) otrzymuje brzmienie:

**„M.A.613 Certyfikat dopuszczenia podzespołu do eksploatacji**

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) i pkt M.A.502 lit. d) lub pkt M.A.502 lit. e) oraz podzespołów wytwarzanych zgodnie z przepisami pkt M.A.603 lit. b).”

6) Pkt M.A.614 lit. b) otrzymuje brzmienie:

**M.A.614 Dokumentacja obsługi technicznej (lit. b))**

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

7) Pkt M.A.710 lit. a) otrzymuje brzmienie:

**M.A.710 Ocena zdatości do lotu**

„a) W celu spełnienia wymagań w zakresie przeglądu zdatości do lotu statku powietrznego, o których mowa w pkt M.A.901, uprawniona instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatością 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 użytkownika 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 odkryte usterki zostały naprawione lub, gdzie stosowne, odłożone na późniejszy termin w kontrolowany sposób; oraz
5. wszystkie odpowiednie wytyczne dotyczące zdatości do lotu zostały zastosowane i prawidłowo zarejestrowane; oraz
6. wszystkie modyfikacje i naprawy statku powietrznego zostały zarejestrowane i są zgodne z przepisami załącznika (części 21) do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003; oraz

7. wszystkie podzespoły o ograniczonej żywotności zamontowane w statku powietrznym są prawidłowo zidentyfikowane, 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 najnowszym zmianom w projekcie jego typu zatwierdzonym przez Agencję; oraz
11. jeżeli istnieje taki wymóg, statek powietrzny posiada certyfikat hałasu odpowiadający jego obecnemu wyposażeniu, zgodnie z przepisami podsekcji I załącznika (część 21) do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003.”

8) Pkt M.A.802 lit. b) otrzymuje brzmienie:

#### **M.A.802 Certyfikat dopuszczenia podzespołu do eksploatacji**

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

9) Pkt M.A.902 lit. b) otrzymuje brzmienie:

#### **M.A.902 Ważność certyfikatu oceny zdatności do lotu**

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

1. nieprzerwana 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. statek powietrzny był eksploatowany niezgodnie z ograniczeniami ujętymi w zatwierdzonej instrukcji użytkownika w locie lub certyfikatem zdatności do lotu, bez podejmowania odpowiednich działań; lub
4. statek powietrzny brał udział 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. modyfikacja lub naprawa nie jest zgodna z przepisami załącznika (części 21) do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003.

W części 145 załącznika do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 wprowadza się następujące zmiany:

10) Pkt 145.A.42 lit. a) otrzymuje brzmienie:

#### **145.A.42 Zatwierdzanie części statku powietrznego**

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

1. Części, których stan jest zadowalający, dopuszczone do eksploatacji na podstawie formularza 1 EASA lub formularza równoważnego oraz oznaczone zgodnie z częścią 21 podsekcja Q.
2. Części nienadające się eksploatacji, które wymagają konserwacji zgodnie z niniejszą sekcją.
3. Części, których odzyskanie nie jest możliwe, sklasyfikowane zgodnie z pkt 145.A.42 lit. d).
4. Części standardowe używane w statku powietrznym, silniku, śmigle lub innej części statku powietrznego, jeżeli są wymienione w ilustrowanym katalogu części wydanym przez producenta i/lub danych dotyczących obsługi.
5. Surowce i materiały zużywalne używane przy wykonywaniu czynności związanych z obsługą, 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. Części, o których mowa w pkt 21A.307 lit. c).

11) W pkt 145.A.42 dodaje się lit. e) w brzmieniu:

#### **145.A.42 Zatwierdzanie części statku powietrznego**

e) Części, o których mowa w pkt 21A.307 lit. c), są montowane, wyłącznie jeżeli są uważane za kwalifikujące się do zamontowania przez właściciela statku powietrznego na własnym statku powietrznym.

12) Pkt 145.A.50 lit. d) otrzymuje brzmienie:

#### **145.A.50 Certyfikacja obsługi**

d) Certyfikat dopuszczenia do eksploatacji jest wydawany po zakończeniu obsługi technicznej 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 przepisy pkt M.A.502 lit. b) lub M.A.502 lit. e) stanowią inaczej. 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.

13) Pkt 145.A.55 lit. b) otrzymuje brzmienie:

#### **145.A.55 Zapis czynności związanych z obsługą**

b) Organizacja dostarcza kopię każdego certyfikatu dopuszczenia do eksploatacji podmiotowi eksploatującemu statek powietrzny, wraz z kopią każdej zatwierdzonej specyficznej naprawy lub zmiany, która została przeprowadzona.

14) Pkt 145.A.65 lit. b) otrzymuje brzmienie:



#### **145.A.65 Polityka bezpieczeństwa i jakości, procedury obsługi i systemu jakości**

- b) Organizacja ustanawia procedury uzgodnione przez właściwy organ uwzględniając czynniki ludzkie oraz wydajność ludzką w celu zapewnienia dobrych praktyk obsługi oraz zgodności z niniejszą częścią, która musi zawierać wyraźne zlecenie lub umowę o wykonanie prac, w taki sposób, aby statek powietrzny i części statku powietrznego mogły zostać dopuszczone do eksploatacji zgodnie z pkt 145.A.50.
1. Procedury obsługi na mocy niniejszego ustępu mają zastosowanie do pkt 145.A.25–145.A.95.
  2. Procedury obsługi, które organizacja ustanowiła lub ustanowi na mocy niniejszego ustępu, obejmują wszystkie aspekty przeprowadzania działań związanych z obsługą, włącznie ze zleceniem i kontrolą specjalnych usług oraz ustanawiają normy, w oparciu o które organizacja pracuje.
  3. Jeżeli chodzi o liniową i podstawową obsługę statków powietrznych, organizacja ustanawia procedury mające na celu minimalizację ryzyka powielania błędów oraz wykrycia błędów w systemach krytycznych, oraz zapewnienia, że nikt nie musi wykonywać i sprawdzać zadań związanych z obsługą, zakładających wykonanie czynności demontażu lub łączenia wielu części tego samego typu, pasujących do więcej niż jednego systemu w tym samym statku powietrznym, podczas przeprowadzania poszczególnych kontroli obsługi. 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 są ustanawiane w celu zapewnienia oceny usterek oraz przeprowadzenia zmian i napraw przy użyciu danych określonych w pkt M.A.304.