

## NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 593/2012

ze dne 5. července 2012,

**kterým se mění nařízení (ES) č. 2042/2003 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů**

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

(4) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného článkem 65 nařízení (ES) č. 216/2008,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví (dále jen „agentura“), kterým se ruší směrnice Rady 91/670/EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES<sup>(1)</sup>, a zejména na čl. 5 odst. 5 uvedeného nařízení,

### Článek 1

Nařízení (ES) č. 2042/2003 se mění takto:

1) V článku 2 se písmeno k) nahrazuje tímto:

vzhledem k těmto důvodům:

„k) „letadlem ELA1“ se rozumí tato evropská lehká letadla s pilotem na palubě:

(1) Nařízení Komise (ES) č. 1702/2003 ze dne 24. září 2003, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro certifikaci letové způsobilosti letadel a souvisejících výrobků, letadlových částí a zařízení a certifikaci ochrany životního prostředí, jakož i pro certifikaci projekčních a výrobních organizací<sup>(2)</sup>, bylo pozměněno s cílem uplatnit na nesložité motorová letadla, rekreační letadla a související výrobky, letadlové části a zařízení opatření přiměřená jejich jednoduché konstrukci a druhu provozu, a to za zachování vysoké jednotné úrovně bezpečnosti letectví v Evropě.

i) letoun s maximální vzletovou hmotností (MTOM) 1 200 kg nebo nižší, který není klasifikován jako složité motorové letadlo,

(2) Nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 ze dne 20. listopadu 2003 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů<sup>(3)</sup> by mělo být pozměněno, aby zůstalo v souladu se změnami provedenými v nařízení (ES) č. 1702/2003, zejména s ohledem na novou definici letadel ELA1 a na možnost přijmout k zástavbě některé letadlové části, jež nejsou kritické pro bezpečnost, bez formuláře 1 EASA.

ii) kluzák nebo motorový kluzák s MTOM 1 200 kg nebo nižší,

iii) balon s maximálním konstrukčním objemem nosného plynu nebo horkého vzduchu 3 400 m<sup>3</sup> pro horkovzdušné balony, 1 050 m<sup>3</sup> pro plynové balony a 300 m<sup>3</sup> pro upoutané plynové balony,

iv) vzducholod' projektovaná pro nejvýše čtyři osoby na palubě a s maximálním konstrukčním objemem nosného plynu nebo horkého vzduchu 3 400 m<sup>3</sup> pro horkovzdušné vzducholodi a 1 000 m<sup>3</sup> pro plynové vzducholodi;

(3) Agentura připravila návrh prováděcích pravidel a předložila je Komisi jako své stanovisko č. 01/2011 k „procesu ELA a standardním změnám a opravám“ v souladu s čl. 19 odst. 1 nařízení (ES) č. 216/2008.

2) Příloha I (část M) a příloha II (část 145) se pozměňují v souladu s přílohou tohoto nařízení.

### Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v Úředním věstníku Evropské unie.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 79, 19.3.2008, s. 1.

<sup>(2)</sup> Úř. věst. L 243, 27.9.2003, s. 6.

<sup>(3)</sup> Úř. věst. L 315, 28.11.2003, s. 1.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 5. července 2012.

*Za Komisi*  
José Manuel BARROSO  
*předseda*

---

## PŘÍLOHA

1) Příloha I (část M) nařízení (ES) č. 2042/2003 se mění takto:

a) V bodě M.A.302 se písmeno d) nahrazuje tímto:

„d) Program údržby letadla musí vyhovět:

i) instrukcím vydaným příslušným úřadem,

ii) instrukcím pro zachování letové způsobilosti:

— které byly vydány držitelem typového osvědčení, typového osvědčení pro zvláštní účely, doplňkového typového osvědčení, schválení návrhu významné opravy, oprávnění ETSO nebo jakéhokoliv jiného odpovídajícího schválení vydaného podle nařízení (ES) č. 1702/2003 a jeho přílohy (část 21), a

— případně instrukcím uvedeným v certifikačních specifikacích uvedených v bodě 21A.90B nebo 21A.431B přílohy (část 21) nařízení (ES) č. 1702/2003,

iii) doplňujícím nebo alternativním instrukcím navrženým vlastníkem nebo organizací k řízení zachování letové způsobilosti po jejich schválení podle bodu M.A.302, vyjma intervalů pro provádění úkolů souvisejících s bezpečností a uvedených v písmenu e), které lze rozšiřovat, s výhradou dostatečných revizí prováděných v souladu s písmenem g) a pouze s výhradou přímého schválení v souladu s bodem M.A.302 písm. b).“

b) Bod M.A.304 se nahrazuje tímto:

**„M.A.304 Údaje pro modifikace a opravy**

Poškození musí být podle potřeby posouzeno a modifikace a opravy prováděny za použití:

a) údajů schválených agenturou, nebo

b) údajů schválených projekční organizací podle části 21, nebo

c) údajů uvedených v certifikačních specifikacích stanovených v bodě 21A.90B nebo 21A.431B přílohy (část 21) nařízení (ES) č. 1702/2003.“

c) Bod M.A.502 se mění takto:

i) písmeno a) se nahrazuje tímto:

„a) Vyjma letadlových celků uvedených v bodě 21A.307 písm. c) přílohy (část 21) nařízení (ES) č. 1702/2003 musí být údržba letadlových celků prováděna organizacemi odpovídajícím způsobem oprávněnými k údržbě v souladu s oddílem A hlavou F této přílohy (část M) nebo přílohy II (část 145).“

ii) doplňuje se nové písmeno e):

„e) Údržbu letadlových celků uvedených v bodě 21A.307 písm. c) přílohy (část 21) nařízení (ES) č. 1702/2003 musí provádět organizace s kvalifikací kategorie A oprávněná v souladu s oddílem A hlavou F této přílohy (část M) nebo částí 145, osvědčující personál uvedený v bodě M.A.801 písm. b) odst. 2 nebo pilot-vlastník uvedený v bodě M.A.801 písm. b) odst. 3, jsou-li takové letadlové celky zastavěny v letadle nebo dočasně sejmuty pro usnadnění přístupu. Údržba letadlových celků prováděná v souladu s tímto písmenem nepodléhá vystavení formuláře 1 EASA, ale podléhá požadavkům na uvolnění letadla stanoveným v bodě M.A.801.“

d) V bodě M.A.613 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) Po dokončení veškeré požadované údržby letadlového celku v souladu s touto hlavou musí být vydáno osvědčení o uvolnění letadlového celku do provozu podle bodu M.A.802. Formulář 1 EASA se vydá pouze k letadlovým celkům, u nichž údržba nebyla provedena v souladu s bodem M.A.502 písm. b), bodem M.A.502 písm. d) nebo bodem M.A.502 písm. e), a letadlovým celkům, jež nebyly vyrobeny v souladu s bodem M.A.603 písm. b).“

e) V bodě M.A.614 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) Organizace oprávněná k údržbě poskytne vlastníkovi letadla kopii každého osvědčení o uvolnění do provozu spolu s kopií jakýchkoliv specifických údajů o opravě/modifikaci použitých při prováděných opravách/modifikacích.“

f) V bodě M.A.710 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) Ke splnění požadavků kontroly letové způsobilosti letadel podle bodu M.A.901 se provede plně dokumentovaná kontrola záznamů letadla organizací oprávněnou k řízení zachování letové způsobilosti, aby se přesvědčila, že:

1. byly řádně zaznamenány letové hodiny, a s tím spojené počty letů, draku, motoru a vrtule a
2. letová příručka je použitelná pro konfiguraci letadla a odpovídá poslední změně a
3. byla provedena veškerá údržba plánovaná na letadle v souladu se schváleným programem údržby a
4. veškeré známé závady byly odstraněny či případně postoupeny dále řízeným způsobem a
5. veškeré použitelné příkazy k zachování letové způsobilosti byly uplatněny a řádně zapsány a
6. veškeré modifikace a opravy provedené na letadle byly zapsány a jsou v souladu s přílohou (část 21) nařízení (ES) č. 1702/2003 a
7. všechny letadlové celky s omezenou provozní lhůtou zastavěné na letadle jsou řádně označeny, zapsány a nepřekročily schválené omezené provozní lhůty a
8. veškerá údržba byla uvolněna v souladu s přílohou I (část M) a
9. aktuální dokument hmotnosti a vyvážení odráží konfiguraci letadla a je platný a
10. letadlo vyhovuje poslední změně jeho typového návrhu, který je schválen agenturou a
11. pokud je vyžadováno, má letadlo osvědčení hlukové způsobilosti odpovídající aktuální konfiguraci letadla v souladu s hlavou I přílohy (část 21) nařízení (ES) č. 1702/2003.“

g) V bodě M.A.802 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) Osvědčení o uvolnění oprávněnou osobou označené jako formulář 1 EASA představuje osvědčení o uvolnění letadlového celku do provozu, s výjimkou případů, kdy údržba letadlových celků byla provedena v souladu s bodem M.A.502 písm. b), bodem M.A.502 písm. d) nebo bodem M.A.502 písm. e), neboť v těchto případech údržba podléhá postupům pro uvolnění letadla podle bodu M.A.801.“

h) V bodě M.A.902 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) Letadlo nesmí létat, jestliže je osvědčení letové způsobilosti neplatné, nebo pokud:

1. zachování letové způsobilosti letadla nebo jakéhokoliv zastavěného letadlového celku v letadle nespĺňuje požadavky této části, nebo
2. letadlo nezůstává ve shodě s typovým návrhem schváleným agenturou, nebo
3. letadlo bylo provozováno mimo omezení schválené letové příručky nebo osvědčení letové způsobilosti, bez přijetí vhodného opatření, nebo
4. letadlo bylo účastníkem letecké nehody nebo incidentu, které ovlivnily letovou způsobilost letadla, bez následného vhodného opatření k obnovení letové způsobilosti, nebo
5. modifikace nebo oprava není v souladu s přílohou (část 21) nařízení (ES) č. 1702/2003.“

i) V dodatku VIII přílohy I (část M) se v písmeni b) (Úkoly) odst. 8 nahrazuje tímto:

„8) je uveden na seznamu v dodatku VII nebo se jedná o úkol údržby letadlového celku v souladu s bodem M.A.502 písm. a), M.A.502 písm. b), M.A.502 písm. c) nebo M.A.502 písm. d).“

2) Příloha II (část 145) nařízení (ES) č. 2402/2003 se mění takto:

a) Bod 145.A.42 se mění takto:

i) písmeno a) se nahrazuje tímto:

„a) Veškeré letadlové celky musí být rozříděny a náležitě odděleny do následujících skupin:

1. letadlové celky, které jsou ve způsobilém stavu, uvolněné formulářem 1 EASA nebo rovnocenným způsobem a označeny v souladu s hlavou Q přílohy (část 21) nařízení (ES) č. 1702/2003,

2. letadlové celky neschopné provozu, které musí být udržovány v souladu s tímto oddílem,
  3. nepoužitelné letadlové celky, které jsou rozříděny podle bodu 145.A.42 písm. d),
  4. normalizované součásti používané na letadle, motoru, vrtuli nebo jiných letadlových celcích, kdy je to přesně stanoveno v ilustrovaném katalogu dílů výrobce a/nebo údajích pro údržbu,
  5. materiál, jak polotovar tak spotřební, použitý v průběhu údržby, když je organizace přesvědčena, že tento materiál splňuje požadované podmínky a má odpovídající výsledovatelnost. Veškerý materiál musí být doprovázen dokumentací, vztahující se jednoznačně ke konkrétnímu materiálu a obsahující prohlášení o shodě s technickými podmínkami a navíc jak výrobní, tak i dodavatelský zdroj,
  6. letadlové celky uvedené v bodě 21A.307 písm. c) přílohy (část 21) nařízení (ES) č. 1702/2003.“
- ii) Doplňuje se nové písmeno e), které zní:
- „e) Letadlové celky uvedené v bodě 21A.307 písm. c) přílohy (část 21) nařízení (ES) č. 1702/2003 lze použít k zástavbě, pouze pokud je vlastník letadla považuje za vhodné k zástavbě do svého vlastního letadla.“
- b) V bodě 145.A.50 se písmeno d) nahrazuje tímto:
- „d) Osvědčení o uvolnění do provozu se vydává při dokončení jakékoliv údržby na letadlovém celku, když je tento vyjmut z letadla. Osvědčení o uvolnění oprávněnou osobou „Formulář 1 EASA“ uvedený v dodatku II přílohy I (část M) představuje osvědčení o uvolnění letadlového celku do provozu, pokud není v bodě M.A.502 písm. b) nebo M.A.502 písm. e) uvedeno jinak. Když organizace provádí údržbu letadlového celku pro svoji vlastní potřebu, nemusí být použit formulář 1 EASA nutné a závisí na vnitřních postupech pro uvolnění stanovených ve výkladu organizace.“
- c) V bodě 145.A.55 se písmeno b) nahrazuje tímto:
- „b) Organizace musí provozovateli letadla poskytnout kopii každého osvědčení o uvolnění do provozu společně s kopií jakýchkoli specifických údajů o opravě/modifikaci použitých při prováděných opravách/modifikacích.“
- d) V bodě 145.A.65 se písmeno b) nahrazuje tímto:
- „b) Organizace musí k zajištění správného provádění údržby a splnění všech odpovídajících požadavků této části zavést postupy schválené příslušným úřadem, přičemž musí vzít v úvahu lidské činitele a lidskou výkonnost. Toto musí zahrnovat jasnou objednávku nebo smlouvu tak, aby letadlo a letadlové celky mohly být uvolněny do provozu podle bodu 145.A.50.
1. Postupy údržby podle tohoto písmene se vztahují na bod 145.A.25 až 145.A.95.
  2. Postupy údržby stanovené organizací nebo postupy, které je třeba organizací podle tohoto písmene stanovit, musí obsahovat všechna hlediska provádění údržby, včetně zajišťování a řízení specializovaných služeb a stanovení úrovně, na které organizace zamýšlí pracovat.
  3. Pokud se týká traťové údržby a údržby letadel na technické základně, musí organizace stanovit postupy k minimalizaci rizika vícenásobných chyb a k zachycení chyb na kritických systémech a zajistit, že na žádné osobě není požadováno provádění a prohlížení úkolů údržby zahrnující některé části demontáže/opětné montáže několika letadlových celků téhož typu zastavěného na více než na jednom systému téhož letadla během určité údržbové kontroly. Avšak je-li k dispozici pouze jedna osoba pro provádění těchto úkolů, potom technologická karta nebo technologický postup musí zahrnovat dodatečný stupeň opětné prohlídky této práce touto osobou po dokončení všech totožných úkolů.
  4. Musí být stanoveny postupy údržby, aby bylo zajištěno, že poškození bude posouzeno a modifikace a opravy prováděny za použití údajů uvedených v bodě M.A.304.“