

A BIZOTTSÁG 593/2012/EU RENDELETE

(2012. július 5.)

a légi járművek és repüléstechnikai termékek, alkatrészek és berendezések folyamatos légi alkalmasságának biztosításáról és az ezzel összefüggő feladatokban részt vevő szervezetek és személyek jóváhagyásáról szóló 2042/2003/EK rendelet módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tette és a 216/2008/EK rendelet 19. cikkének (1) bekezdésével összhangban a Bizottság elé tárta.

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

- (4) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a 216/2008/EK rendelet 65. cikkével létrehozott bizottság véleményével,

tekintettel a polgári repülés területén közös szabályokról és az Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EGK tanácsi rendelet, 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2008. február 20-i 216/2008/EK európai parlamenti és a tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ és különösen annak 5. cikke (5) bekezdésére,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 2042/2003/EK rendelet a következőképpen módosul:

mivel:

1. A 2. cikk k) pontja helyébe a következő szöveg lép:

- (1) A légi járművek és kapcsolódó termékek, alkatrészek és berendezések légi alkalmassági és környezetvédelmi tanúsítása, valamint a tervező és gyártó szervezetek tanúsítása végrehajtási szabályainak megállapításáról szóló, 2003. szeptember 24-i 1702/2003/EK bizottsági rendelet ⁽²⁾ – az európai légi közlekedés egységesen magas szintű biztonságának megtartása mellett – úgy módosult, hogy a nem komplex motoros meghajtású légi járművekre és a kedvtelési célú légi járművekre, valamint a kapcsolódó termékekre, alkatrészekre és berendezésekre az egyszerű kialakításuknak és üzemeltetésük jellegének megfelelő, arányos intézkedések vonatkozzanak.
- (2) A légi járművek és repüléstechnikai termékek, alkatrészek és berendezések folyamatos légi alkalmasságának biztosításáról és az ezzel összefüggő feladatokban részt vevő szervezetek és személyek jóváhagyásáról szóló, 2003. november 20-i 2042/2003/EK bizottsági rendeletet ⁽³⁾ indokolt úgy módosítani, hogy – különösen az „ELA1 légi jármű” fogalom meghatározására és az 1. számú EASA-úrlappal nem rendelkező egyes, biztonsági szempontból nem kritikus alkatrészek beszerelésre való elfogadásának lehetőségére való tekintettel – összhangban maradjon az 1702/2003/EK rendelet módosításaival.
- (3) A vonatkozó végrehajtási szabályok tervezetét az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (a továbbiakban: Ügynökség) az európai könnyű légi járműre (ELA) vonatkozó eljárásokról és a szabványos módosításokról és javításokról szóló 01/2011. sz. véleménye formájában elkészí-

„k) »ELA1 légi jármű«: az alábbi, személyzettel ellátott európai könnyű légi jármű:

- i. a legfeljebb 1 200 kg megengedett maximális felszállótömegű (MTOM), nem komplex motoros meghajtású légi járműként besorolt repülőgép;
- ii. a legfeljebb 1 200 kg megengedett maximális felszállótömegű (MTOM) vitorlázó repülőgép és segédmotoros vitorlázó repülőgép;
- iii. az olyan léghallon, amelynek tervezett maximális emelőgáz-, illetve meglevegő-térfogata nem haladja meg a 3 400 m³-t hőlégballonok esetében, az 1 050 m³-t gázzal töltött ballonok esetében és a 300 m³-t földhöz rögzített, gázzal töltött ballonok esetében;
- iv. azon legfeljebb négy személy részére tervezett léghajók, amelyek tervezett maximális emelőgáz-, illetve meglevegő-térfogata nem haladja meg a 3 400 m³-t meleg levegővel töltött léghajók esetében és az 1 000 m³-t gázzal töltött léghajók esetében.”

2. Az I. melléklet (M. rész) és a II. melléklet (145. rész) e rendelet mellékletének megfelelően módosul.

2. cikk

Ez a rendelet az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

⁽¹⁾ HL L 79., 2008.3.19., 1. o.

⁽²⁾ HL L 243., 2003.9.27., 6. o.

⁽³⁾ HL L 315., 2003.11.28., 1. o.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2012. július 5-én.

a Bizottság részéről
az elnök
José Manuel BARROSO

MELLÉKLET

1. A 2042/2003/EK rendelet I. melléklete (M. rész) a következőképpen módosul:

a) Az M.A.302. d) pont helyébe a következő szöveg lép:

„d) A légi jármű-karbantartási programnak az alábbiaknak való megfelelést kell biztosítania:

i. az illetékes hatóság által kibocsátott utasítások;

ii. a folyamatos légi alkalmasságra vonatkozó azon utasítások, amelyeket:

— a típusalkalmassági bizonyítvány, a korlátozott típusalkalmassági bizonyítvány, a kiegészítő típusalkalmassági bizonyítvány, a jelentős javítási terv jóváhagyása, az ETSO-engedély, illetve bármely más, az 1702/2003/EK rendelet és melléklete (21. rész) szerint kiadott vonatkozó jóváhagyás birtokosa bocsátott ki, és

— az 1702/2003/EK rendelet mellékletének (21. rész) 21A.90B. vagy 21A.431B. pontjában említett tanúsítási előírások esetleg tartalmaznak;

iii. a tulajdonos vagy a légi alkalmasság-irányító szervezet által javasolt további vagy alternatív utasítások, amennyiben azok az M.A.302. pont alapján jóváhagyásra kerültek, eltekintve a biztonsággal kapcsolatos feladatoknak az e) pontban említett gyakoriságától, amely – a g) ponttal összhangban végzett megfelelő felülvizsgálatok esetén – növelhető, amennyiben az M.A.302. b) ponttal összhangban közvetlen jóváhagyás tárgyát képezi.”

b) Az M.A.304. pont helyébe a következő szöveg lép:

„M.A.304. Adatok módosításokhoz és javításokhoz

A károk felmérése és a módosítások és a javítások elvégzése során az adott körülményeknek megfelelően:

a) olyan adatokra kell támaszkodni, amelyeket az ügynökség jóváhagyott; vagy

b) olyan adatokra kell támaszkodni, amelyeket egy, a 21. rész szerinti tervező szervezet jóváhagyott; vagy

c) olyan adatokra kell támaszkodni, amelyeket az 1702/2003/EK rendelet mellékletének (21. rész) 21A.90B. vagy 21A.431B. pontjában említett tanúsítási előírások tartalmaznak.”

c) Az M.A.502. pont a következőképpen módosul:

i. az a) pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) Az 1702/2003/EK rendelet mellékletének (21. rész) 21A.307. c) pontjában meghatározott komponensek kivételével a komponensek karbantartását e melléklet (M. rész) A. szakaszának F. alrésze vagy a II. melléklet (145. rész) szerint megfelelően jóváhagyott karbantartó szervezetek végzik.”;

ii. a pont a következő e) ponttal egészül ki:

„e) Az 1702/2003/EK rendelet mellékletének (21. rész) 21A.307. c) pontjában meghatározott komponensek karbantartását e melléklet (M. rész) A. szakaszának F. alrésze vagy a 145. rész szerint jóváhagyott, az A jóváhagyási kategóriába tartozó szervezet, egy, az M.A.801. b) 2. pontban említett tanúsító személy vagy az M.A.801. b) 3. pontban említett pilóta-tulajdonos végzi, miközben a komponens a légi járműbe be van szerelve vagy onnan a hozzáférés megkönnyítése érdekében el van távolítva. Az ezen e) pont alapján végzett komponens-karbantartás nem ad alapot az 1. számú EASA-úrlap kibocsátására, és meg kell felelnie a légi jármű üzembe helyezésére vonatkozóan az M.A.801. pontban meghatározott követelményeknek.”

d) Az M.A.613. a) pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) Az ezen alrész szerinti összes komponens-karbantartási munka befejezése után az M.A.802. pont szerint ki kell bocsátani a komponens üzembehelyezési bizonyítványát. Az M.A.502. b), az M.A.502. d) és az M.A.502. e) pont szerint karbantartott, valamint az M.A.603. c) pont szerint gyártott komponensek kivételével ki kell adni az 1. számú EASA-úrlapot.”

e) Az M.A.614. b) pont helyébe a következő szöveg lép:

„b) A jóváhagyott karbantartó szervezet köteles minden üzembehelyezési bizonyítványt másolatban – az elvégzett javításhoz/módosításhoz esetleg felhasznált javítási/módosítási adatok másolatával együtt – átadni a légi jármű tulajdonosának.”

f) Az M.A.710. a) pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) A légi járműnek az M.A.901. pont szerinti légi alkalmassági felülvizsgálatára vonatkozó követelmény teljesítése érdekében a jóváhagyott légi alkalmasság-irányító szervezet teljes körűen dokumentálva átvizsgálja a légi jármű nyilvántartásait, és ennek során meggyőződik a következőkről:

1. a légi jármű sárkányszerkezete, hajtóműve és légcsonkai által teljesített repülési időt és az ehhez kapcsolódó repülési ciklusokat megfelelően nyilvántartásba vették; továbbá
2. a repülési kézikönyv az adott légi jármű-konfigurációra vonatkozik, és megfelel a legutóbbi felülvizsgálati státusznak; továbbá
3. a légi járművön a jóváhagyott karbantartási program szerint minden esedékes karbantartási munkát végrehajtottak; továbbá
4. minden ismert hibát kijavítottak, illetve, ha alkalmazható, a javítást ellenőrzött módon halasztották el; továbbá
5. minden alkalmazandó légi alkalmassági irányelvet alkalmaztak és megfelelően nyilvántartásba vettek; továbbá
6. a légi járművön végrehajtott összes módosítást és javítást nyilvántartásba vették, és azok megfelelnek az 1702/2003/EK rendelet mellékletének (21. rész); továbbá
7. a légi járműbe beépített összes korlátozott üzemidejű komponenst megfelelően azonosították, nyilvántartásba vették, és azok élettartama nem haladta meg jóváhagyott maximális üzemidejüket; továbbá
8. a légi járművet minden karbantartási munka után az I. mellékletnek (M. rész) megfelelően bocsátották üzembe; továbbá
9. az aktuális tömeg- és súlypontjelentés megfelel a légi jármű tényleges konfigurációjának és érvényes; továbbá
10. a légi jármű megfelel a típusterven végrehajtott és az ügynökség által jóváhagyott legutóbbi felülvizsgálatnak; továbbá
11. ha alkalmazandó, a légi jármű rendelkezik az 1702/2003/EK rendelet melléklete (21. rész) I. alrészének megfelelő, a légi jármű aktuális konfigurációjához tartozó zajbizonyítvánnyal.”

g) Az M.A.802. b) pont helyébe a következő szöveg lép:

„b) A légi jármű komponenseinek üzembehelyezési bizonyítványaként az 1. számú EASA-úrlapként azonosított üzemképességi bizonyítvány szolgál, kivéve azokat az eseteket, amikor a légi jármű komponenseinek karbantartását az M.A.502. b), az M.A.502. d) vagy az M.A.502. e) pont szerint végezték, amikor is a karbantartást az M.A.801. pont rendelkezéseinek megfelelő légi jármű-üzembehelyezési eljárások szerint kell elvégezni.”

h) Az M.A.902. b) pont helyébe a következő szöveg lép:

„b) A légi jármű nem repülhet, ha légi alkalmassági bizonyítványa érvénytelen, vagy:

1. a légi jármű vagy a légi járműbe beépített bármely komponens folyamatos légi alkalmassága nem felel meg e rész előírásainak; vagy
2. a légi jármű már nem felel meg az ügynökség által jóváhagyott típustervnek; vagy
3. a légi járművet a repülési kézikönyv vagy a légi alkalmassági bizonyítvány jóváhagyott korlátozásait túllépve működtették anélkül, hogy megfelelő intézkedést tettek volna; vagy
4. a légi jármű olyan baleset vagy esemény részese volt, amely befolyásolta a légi jármű légi alkalmasságát, és nem tettek megfelelő intézkedéseket a légi alkalmasság helyreállítására; vagy
5. valamelyik módosítás vagy javítás nem felel meg az 1702/2003/EK rendelet mellékletének (21. rész).”

i) Az I. melléklet (M. rész) VIII. függelékének „Feladatok” című b) pontjában található 8. pont helyébe a következő szöveg lép:

„8. szerepel a VII. függelék felsorolásában, vagy az M.A.502. a), az M.A.502. b), az M.A.502. c) vagy az M.A.502. d) pont értelmében vett komponens-karbantartási feladatnak minősül.”

2. A 2402/2003/EK rendelet II. melléklete (145. rész) a következőképpen módosul:

a) A 145.A.42. pont a következőképpen módosul:

i. az a) pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) Minden komponenst osztályozni kell és az alábbi kategóriák szerint megfelelő módon el kell különíteni:

1. kielégítő állapotú komponensek, amelyeket az 1. számú EASA-úrlappal vagy ezzel egyenértékű dokumentummal üzembe helyeztek és az 1702/2003/EK rendelet mellékletének (21. rész) Q. alrészére szerint megjelöltek;

2. üzemképtelen komponensek, amelyeket e rész rendelkezései szerint kell karbantartani;
 3. újra fel nem használható komponensek, amelyeket a 145.A.42. d) pont szerint kell osztályozni;
 4. a légi járműveken, hajtóműveken, légszűrőkonokon vagy más légi jármű-komponenseken használt szabványos alkatrészek, ha ezeket a gyártó illusztrált alkatrész-katalógusa és/vagy karbantartási dokumentációja tartalmazza;
 5. nyersanyagok és fogyóeszközök, amelyeket a karbantartás során felhasználnak, abban az esetben, ha a szervezet meggyőződött arról, hogy a nyersanyag vagy fogyóeszköz megfelel a vonatkozó előírásoknak és származása megfelelően nyomon követhető. Minden nyersanyagot és fogyóeszközt dokumentációnak kell kísélnie, amely egyértelműen az adott nyersanyaghoz vagy fogyóeszközhöz kapcsolódik, és tartalmaz egy, az előírásoknak való megfelelést tanúsító nyilatkozatot, valamint a gyártó és a beszállító adatait;
 6. az 1702/2003/EK rendelet mellékletének (21. rész) 21A.307. c) pontjában meghatározott komponensek.”;
- ii. a pont a következő új e) ponttal egészül ki:
- „e) Az 1702/2003/EK rendelet mellékletének (21. rész) 21A.307. c) pontjában meghatározott komponens csak akkor építhető be, ha a légi jármű tulajdonosa alkalmasnak tartja a légi járművébe való beépítésre.”
- b) A 145.A.50. d) pont helyébe a következő szöveg lép:
- „d) A légi járműből eltávolított komponensen elvégzett karbantartást követően üzembehelyezési bizonyítványt kell kibocsátani. Ha az M.A.502. b) vagy az M.A.502. e) pont másként nem rendelkezik, a komponens üzembehelyezési bizonyítványa az I. melléklet (M. rész) II. függeléke szerinti üzemképességi tanúsítvány (1. számú EASA-úrlap). Ha a szervezet a komponens karbantartását saját használatra végzi, akkor az 1. számú EASA-úrlap kiállítása attól függően szükséges vagy sem, hogy a szervezet kézikönyve milyen belső üzembehelyezési eljárásokról rendelkezik.”
- c) A 145.A.55. b) pont helyébe a következő szöveg lép:
- „b) A szervezet köteles minden üzembehelyezési bizonyítványt másolatban – az elvégzett javításhoz/módosításhoz esetleg felhasznált javítási/módosítási adatok másolatával együtt – átadni a légi jármű üzemeltetőjének.”
- d) A 145.A.65. b) pont helyébe a következő szöveg lép:
- „b) A szervezet az emberi tényező és az emberi teljesítőképesség figyelembevételével, az illetékes hatósággal egyeztetve eljárásokat állapít meg a helyes karbantartási gyakorlat és az e résznek való megfelelés biztosítására, melynek ki kell terjednie az egyértelmű munkamegbízásokra, illetve munkaszerződésekre is, és biztosítania kell, hogy a légi jármű és a komponensek üzembe helyezése a 145.A.50. pont rendelkezései szerint történjék.
1. Az ezen b) pont szerinti karbantartási eljárásokat a 145.A.25–145.A.95. ponttal összefüggésben kell alkalmazni.
 2. A szervezet által ezen b) pont alapján létrehozott vagy létrehozandó karbantartási eljárásoknak a karbantartási tevékenység ellátásának minden vonatkozására ki kell terjedniük, beleértve a szakszolgáltatások nyújtását és ellenőrzését is, továbbá meg kell határozniuk azokat a feltételeket, amelyeknek megfelelően a szervezet a munkáját végzi.
 3. A légi járművek üzemeltetési és alapkarbantartása tekintetében a szervezet eljárásokat köteles megállapítani a többszörös hibák, illetve a kritikus rendszerek figyelmen kívül hagyásából adódó hibái kockázatának minimalizálására, valamint annak biztosítására, hogy olyan karbantartási feladat esetén, amikor egy karbantartási ellenőrzés keretében ugyanazon légi jármű több rendszerében alkalmazott ugyanazon típusú több komponens kivételére vagy beépítésére kerül sor, a karbantartást és az ellenőrzést ne ugyanaz a személy végezze. Ha azonban csak egyetlen személy áll rendelkezésre e feladatok elvégzésére, a szervezet munkakártyájára vagy munkalapjára egy további ismételt ellenőrzési fázist kell felvenni, melyet ez a személy az összes feladat befejezése után végez el.
 4. Karbantartási eljárásokat kell megállapítani annak biztosítására, hogy a károk felmérése és a módosítások és a javítások elvégzése az M.A.304. pontban meghatározott adatok felhasználásával történjék.”