

**AZ EURÓPAI REPÜLSÉSBIZTONSÁGI ÜGYNÖKSÉG**

**02/2006. sz. VÉLEMÉNYE**

**a légi járművek és repüléstechnikai termékek, alkatrészek és berendezések folyamatos légialkalmasságának biztosításáról és az ezzel összefüggő feladatokban részt vevő szervezetek és személyek jóváhagyásáról szóló 2042/2003/EK bizottsági rendelet 7. cikke (3) bekezdése c) pontjának módosítására vonatkozó lehetőségről**

## I. Általános rendelkezések

1. A vélemény célja, hogy tisztázza az Ügynökség álláspontját a 145.A.30 g) és a 145.A.30 h) 1. pont rendelkezéseinek az 5700 kg-ot meghaladó engedélyezett maximális felszálló tömegű nagy légi járművekre vonatkozóan a 2042/2003/EK bizottsági rendelet<sup>1</sup> 7. cikke (3) bekezdése c) pontjában megállapított végső hatálybalépési dátumának (2006. szeptember 28.) elhalasztási lehetőségét illetően.
2. A véleményt az Ügynökség igazgatótanácsa által meghatározott eljárás szerint<sup>2</sup>, az 1592/2002/EK<sup>3</sup> rendelet 14. cikkében szereplő rendelkezéseknek megfelelően fogadták el.

### HÁTTÉR:

3. 2003. november 20-án az Európai Bizottság elfogadta a 2042/2003/EK rendeletet. A rendelet II. függeléke (145. rész) előírja, hogy a tanúsítást végző személyeknek a III. melléklet (66. rész) rendelkezéseinek megfelelő képzettséggel kell rendelkezniük. A 66. rész a JAR-66-on alapul. A JAR-66 bevezetése 1998-ban kezdődött: a Társult Légügyi Hatóságok (JAA, Joint Aviation Authorities) tagállamai megállapodtak abban, hogy 2001 előtt mindannyian megkezdik a bevezetését, és a nemzeti szakképesítések JAR-66 szakszolgálati engedélyekké történő átalakítására szolgáló átmeneti időszak végét 2011-ben rögzítették.
4. A 2042/2003/EK bizottsági rendelet megalkotása során megállapodás született arról, hogy nincs szükség ilyen hosszú átmeneti időszakra, és az azonnali alkalmazás jobban szolgálná a közösségi fellépés teljes előnyének kihasználását. Bár a JAR-66 bevezetése 1998-ban kezdődött, néhány JAA-tagország elismerte, hogy elhalasztotta annak megvalósítását. Ezért a 66. rész bevezetésére halasztási lehetőséget kértek: nagy légi járművek esetében 2006. szeptember 28-ig, illetve kis légi járművek esetében 2008. szeptember 28-ig, mivel ez utóbbiakat a JAA korábban nem szabályozta. Ezt elfogadták, és jelenleg a 2042/2003/EK bizottsági rendelet 7. cikke (3) bekezdésének c) pontja biztosítja ennek a kívül maradási (opt-out) lehetőségnek az alapját.
5. A jelenlegi helyzet kívül maradási záradék alkalmazása tekintetében végzett elemzése során azt látjuk, hogy:
  - Minden tagállam és társult állam<sup>4</sup> úgy döntött, hogy alkalmazza a 2042/2003/EK bizottsági rendelet 7. cikke (3) bekezdése c) pontjának második sorát.
  - Egy kivétellel minden tagállam és társult állam úgy döntött, hogy alkalmazza a 2042/2003/EK bizottsági rendelet 7. cikke (3) bekezdése c) pontjának harmadik sorát.

<sup>1</sup> A Bizottság 2003. november 20-i 2042/2003/EK rendelete a légi járművek és repüléstechnikai termékek, alkatrészek és berendezések folyamatos légialkalmasságának biztosításáról, és az ezzel összefüggő feladatokban részt vevő szervezetek és személyek jóváhagyásáról (HL L 315., 2003.11.28., 1. o.). A 2006. május 8-i 707/2006/EK bizottsági rendelettel módosított rendelet (HL L 122., 2006.5.9., 17. o.).

<sup>2</sup> Az igazgatótanács határozata az Ügynökség által a vélemények, típus-alkalmassági előírások és útmutatók kibocsátásakor alkalmazandó eljárásról (szabályalkotási eljárás). EASA MB/7/03, 2003.6.27.

<sup>3</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2002. július 15-i 1592/2002/EK rendelete a polgári repülés területén a közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról (HL L 240., 2002.9.7., 1.o.). A legutóbb a 2003. szeptember 24-i 1701/2003/EK bizottsági rendelettel módosított rendelet (HL L 243., 2003.9.27., 5. o.).

<sup>4</sup> A társult államok: Izland, Lichtenstein, Norvégia és Svájc.

Ez alapján nyilvánvaló, hogy a kívül maradás választásakor mindegyik, a 145. rész rendelkezéseinek hatálya alá eső állam tudta, hogy meg kell terveznie a 66. rész szerinti szakszolgálati engedélyek kiadását, illetve a nemzeti engedélyek megfelelő átalakítását annak érdekében, hogy 2006. szeptember 28-ig teljes mértékben meg tudjanak felelni a 66. rész azon rendelkezéseinek, amelyek a tanúsítást végző személyzet 5700 kg-ot meghaladó engedélyezett maximális felszálló tömegű légi járművek üzemelési és alapkarbantartásához szükséges szakképesítésére vonatkoznak.

6. E hatálybalépési dátum betartásának jelenlegi készültségi foka tekintetében az Ügynökség által végzett áttekintés a következőket mutatja:
  - A tagállamok és társult államok fele már megkezdte a nemzeti szakképesítések 66. résznek megfelelő szakszolgálati engedélyekké történő átalakítását, illetve azok kiadását, és időben teljesíteni tudja majd az összes követelményt.
  - Kilenc tagállam és társult állam ugyancsak megkezdte ezt a folyamatot, azonban késésben van, és úgy véli, hogy nehézségei lesznek a megfelelés kitűzött dátumának teljesítését illetően.
  - A követelmények hatálya alá eső huszonnyolc tagállam és társult állam közül négy jelentős mértékben elmaradt az ütemtervtől, és nem volt olyan helyzetben, amely lehetővé teszi az időben történő megfelelést. Közülük három még egyetlen átalakítási jelentést sem állított össze.

Az Ügynökség 2006. január 31-én elküldte az Európai Bizottság részére éves szabványosítási jelentését, amelyben kiemelte a 66. részben foglalt átalakítási folyamat kritikus állapotát a 2006. szeptember 28-i határidőt illetően.

7. A kérdés akkor az volt, hogy – a meghosszabbítás összes hatását figyelembe véve – meg kell-e hosszabbítani az átmeneti időszakot.

## II. Konzultáció

8. Az EASA szokásos szabályalkotási eljárása szerint 2006. július 12-én az Ügynökség webhelyén ([www.easa.europa.eu](http://www.easa.europa.eu)) közzétettek egy, a javasolt módosításról szóló értesítést („Notice of Proposed Amendment” – NPA 08/2006<sup>5</sup>). Az észrevételek összegyűjtésére és megválaszolására szolgáló konzultációs időszakot az NPA közzétételétől számított hat hétre korlátozták, hogy 2006. szeptember 28-a előtt kiadható legyen a vonatkozó vélemény.
9. A 2006. augusztus 21-i határnápig az Ügynökség 15 észrevételt kapott 12 nemzeti hatóságtól, szakmai szervezettől és magánszemélytől.
10. A beérkezett észrevételek mindegyikét elfogadták és egy „Észrevételre adott válasz” dokumentumba (Comment Response Document, CRD) foglalták, amelyet ezzel a véleménnyel együtt tesznek közzé az Ügynökség weboldalán. Ez a dokumentum tartalmazza az észrevételeket benyújtó személyek és szervezetek felsorolását, valamint az Ügynökség válaszait.
11. Egy kivétellel mindegyik beérkezett észrevétel azt támogatja, hogy a 145. rész tanúsítást végző személyzet 5700 kg-ot meghaladó engedélyezett maximális felszálló tömegű légi

<sup>5</sup> <http://www.easa.europa.eu/doc/Rulemaking/NPA/NPA-08-2006.pdf>

járművek üzemelési és alapkarbantartásához szükséges képezésére vonatkozó rendelkezéseinek hatálybalépési dátuma ne kerüljön elhalasztásra. Egyetlen tagállam sem adott olyan értelmű tájékoztatást, amely szerint nehézségei lesznek a jelenlegi szabályozás bevezetésével.

12. Az EASA szokásos szabályalkotási eljárásának 8. cikke alapján a CRD közzétételének napját követő 2 hónapon belül az ügyvezető igazgató nem foglalhat állást egy adott kérdésben annak érdekében, hogy az érintetteknek elég idő álljon rendelkezésére a CRD tartalmára történő reagálásra. Mindazonáltal a fenti 8. bekezdésben felsorolt okok miatt az Ügynökség véleményét a lehető leghamarabb nyilvánosságra kell hozni, hogy minden érintett értesüljön arról, hogy a 2042/2003/EK bizottsági rendelet 7. cikke (3) bekezdése c) pontjának rendelkezései nem kerülnek módosításra, és ennek megfelelően a 145. rész tanúsítást végző személyzet 5700 kg-ot meghaladó engedélyezett maximális felszálló tömegű légi járművek üzemelési és alapkarbantartásához szükséges képezésére vonatkozó rendelkezéseinek hatálybalépési dátuma (2006. szeptember 28.) nem kerül elhalasztásra.

### III. Az Ügynökség véleményének tartalma

13. A CRD eredményei (lásd: 11. bekezdés) alapján az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség azt javasolja a Bizottságnak, hogy ne módosítsa a 2042/2003/EK bizottsági rendelet 7. cikke (3) bekezdésének c) pontját.

### IV. Szabályozási hatásvizsgálat

14. Érintett ágazatok

Az elsődlegesen érintett ágazat a nagy légi járműveket üzemeltetők ágazata. Mivel a 66. résznek megfelelő szakszolgálati engedéllyel nem rendelkező karbantartó szerelők nem adhatják át ezeket a légi járműveket üzemeltetésre, az üzemeltetőknek olyan szerelőket kell keresniük, akik megfelelő képezéssel rendelkeznek ennek elvégzésére.

Azok a karbantartást végző szervezetek, amelyek nem tudnak megfelelő szakszolgálati engedélyekkel rendelkező szerelőket felvenni, elveszíthetik szerződéseik egy részét, mivel az átmeneti időszakban nem tudnak megfelelni a 145. rész rendelkezéseinek.

Addig, amíg képezésüket nem alakítják át, az egyes karbantartó szerelők is elveszíthetik a nemzeti rendszerekben élvezett privilégiumaikat.

Azoknak a nemzeti légügyi hatóságoknak, amelyek eddig nem alakították át nemzeti képezéseiket a 66. résznek megfelelő szakszolgálati engedélyekké, illetve nem adtak ki eleget ilyen engedélyekből, fokozniuk kellene az ilyen irányú erőfeszítéseiket, és az Európai Bizottság által indított szabálysértési eljárással kell szembenézniük.

15. Biztonságra gyakorolt hatás:

Elvileg az egyeztetett hatálybalépési dátum fenntartására vonatkozó döntés a legcélravezetőbb a Közösségen belüli biztonság növelése tekintetében, mivel annak értelmében csak olyan légi járműveket adhatnának át üzemeltetésre, amelyeken a legjobb képezési követelményeknek megfelelő szerelők végezték el a megfelelő ellenőrzéseket.

Ugyanakkor ez néhány tagállamot arra kényszeríthet, hogy a nemzeti képezéseknek a 66. résznek megfelelő szakszolgálati engedélyekké történő átalakítását kapkodva, a megfelelő

igazolás/átalakítási jelentés nélkül végezze el, és egyes karbantartást végző szerelőknek őket meg nem illető előjogokat biztosítson. Ennek természetesen akár biztonsági következményei is lehetnek, amennyiben ily módon esetleg repülésre nem megfelelően felkészített légi járműveket adnának át üzemeltetésre.

Mindazonáltal úgy tűnik, hogy ez a kockázat azokra a nagy légi járművekre korlátozódik, amelyek a folyamatos légialkalmasságot biztosító karbantartó szervezetek kiegészítő felügyelete alá tartoznak. Az Ügynökség ezen kívül szabványosítási ellenőrzéseket is folytat annak ellenőrzése céljából, hogy ilyen gyakorlat alkalmazására ne kerüljön sor, illetve azt a megfelelő módon, azonnal orvosolják.

#### 16. Gazdasági hatás:

Ennek a változatnak elvileg semmilyen globális gazdasági hatása nem lehet, mivel a Közösség által elfogadott új szabályozási rendszerre való átálláshoz szükséges befektetést egyébként is végre kellene hajtani annak érdekében, hogy minden érintett élvezhesse a belső piac e területének kiteljesedése által kínált előnyöket.

Egyes tagállamokban a megfelelő szakszolgálati engedéllyel rendelkező szerelők esetleges hiánya késleltetheti a légi járművek üzemeltetésre történő átadását, és jelentős közvetett költséget jelenthet az üzemeltetők számára. Ez a képesítéssel rendelkező szerelők piacának működésére is hatással lehet: megnövelheti az átlagfizetésüket, ami közvetlen hatással lehet a karbantartást végző szervezetekre, és közvetett módon hathat azok ügyfeleire is. Mindazonáltal nem kell eltúlozni azokat a következményeket, amelyek a nemzeti légügyi hatóságok számára a felzárkózáshoz szükséges időszakhoz kapcsolódnak, mivel a piacon az ilyen típusú tanúsítási szolgáltatásokra jellemző alacsony mobilitási szint valószínűsíthetően csak azokra az országokra van hatással, amelyek eddig nem haladtak megfelelően az átállási folyamattal.

A legtöbb nemzeti légügyi hatóságot ez nem fogja érinteni, mivel már elegendő számú szakszolgálati engedélyt adtak ki. Csak a késésben lévőknek kell fokozniuk az erőfeszítéseiket, ami valamelyest növelheti a költségeiket, amennyiben további szakembereket kell igénybe venniük a nemzeti rendszerükben használt szakszolgálati engedélyeknek a 2042/2003/EK bizottsági rendeletnek megfelelő átalakításához.

#### 17. Környezeti hatás:

Nincs.

#### 18. Társadalmi hatás:

Valószínű, hogy néhány tanúsító szerelőt, aki a 66. résznek megfelelő szakszolgálati engedélyt nem szerezte meg, jelentős mértékben érinteni fog, mivel 2006. szeptember 28-át követően nem lesznek jogosultak üzemképességi tanúsítványt kiállítani nagy légi járművekhez. Ez hatással lehet a munkavállalási körülményeikre.

## **V. Összegzés**

A 145.A.30 g) és A.30 h) 1. pontnak az 5700 kg vagy azt meghaladó megengedett maximális felszálló tömegű légi járművek üzemképességét tanúsító (üzemelési és alapkarbantartás) személyek képzésére vonatkozó rendelkezései hatálybalépési dátumának elhalasztási lehetőségével kapcsolatban végzett elemzés alapján az Ügynökség arra a következtetésre jutott, hogy a 2042/2003/EK bizottsági rendelet 7. cikke (3) bekezdése c) pontjának rendelkezéseit nem kell módosítani, és az általuk meghatározott dátumot továbbra is fenn kell tartani.

Köln, 2006. szeptember 25.

P. GOUDOU