

AZ EURÓPAI REPÜLÉSBIZTONSÁGI ÜGYNÖKSÉG

04/2006. sz. VÉLEMÉNYE

**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 bizottsági rendelet módosításáról**

„Hivatalosan elismert szabvány”

I. Általános rendelkezések

1. E vélemény célja, hogy előirányozza a 2042/2003/EK bizottsági rendelet¹ M.A.301.(2) és 147.A.105.f) pontjainak módosítását. E szabályalkotási eljárást az indokolja, hogy pontosítani kell a „hivatalosan elismert szabvány” fogalmának jelentését.
2. Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (a továbbiakban: az Ügynökség) közvetlenül részt vesz a szabályalkotási folyamatban. Az 1592/2002/EK rendelet² (a továbbiakban: az alaprendelet) végrehajtása céljából rendelettervezetek és azok módosításainak előkészítésével – amelyeket „vélemények” formájában fogad el – támogatja a Bizottságot végrehajtási feladatainak ellátásában (14. cikk (2) bekezdés). Elfogadja a megfelelőség elfogadható módozatait és az útmutató anyagokat is, amelyeket a tanúsítási eljárás során kell alkalmazni (14. cikk (2) bekezdés).
3. E vélemény szövegét az Ügynökség fogalmazta meg. Az alaprendelet 43. cikkével és az EASA szabályalkotási eljárása³ 5. cikkének (3) bekezdésével és 6. cikkével összhangban konzultáció céljából valamennyi érdekelt félnek előterjesztették a véleményt.
4. E szabályalkotási tevékenységet beépítették az Ügynökség 2006. évi szabályalkotási programjába. A tevékenység az MDM.013 szabályalkotási feladatot hajtja végre.
5. A véleményt az EASA szabályalkotási eljárásában meghatározott eljárást követően az 1592/2002/EK rendelet 14. cikkének rendelkezéseivel összhangban fogadták el.

II. Az Ügynökség véleményének tartalma

6. A 2042/2003/EK bizottsági rendelet és az AMC/GM-mel kapcsolatos anyagok elfogadása céljából előterjesztett konzultációs dokumentumokra adott válaszukban a nemzeti hatóságok és az iparág a „hivatalosan elismert szabvány” fogalmának pontosítását kérték, amely az említett rendelet M.A.301(2), M.A.402.b), M.A.606.f), M.A.608.b), 145.A.30.f), 145.A.40.b) és 147.A.105.f) pontjában szerepel.
7. Néhány hozzászóló a „hivatalos” kifejezést túlzottan nagyra törőnek tartotta, míg mások arra mutattak rá, hogy nem világos, melyik az a hatóság/szerv, amelyik

¹ HL L 315., 2003.11.28., 1. o.

² 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 (HL L 243., 2003.9.27., 5. o.) módosított rendelet.

³ Az igazgatótanács határozata az Ügynökség által a vélemények, típusalkalmassági előírások és útmutatók kibocsátásakor alkalmazandó eljárásról (szabályalkotási eljárás). EASA MB/7/03, 2003.6.27.

hivatalosnak nyilvánítja a szabványt. Több megoldást is javasoltak, köztük elsősorban azt, hogy azt AMC/GM anyagokban pontosítsák a fogalmat; másodsorban azt javasolták, hogy a „hivatalosan elismert szabvány” szöveg helyébe az „illetékes hatóság által elismert szabvány” megfogalmazás lépjen; végezetül pedig arra tettek javaslatot, hogy a „hivatalosan elismert szabvány” szöveg a „vagy nemzeti szabályozások” szöveggel egészüljön ki. Az ezekre az észrevételekre adott válaszában az Ügynökség elismerte, hogy ezt a fogalmat AMC/GM dokumentum bevezetésére irányuló határozattal kell kialakítani, hogy eloszlassák az e területen felmerült kétségeket.

8. Ezen kívül, a 2042/2003/EK bizottsági rendelet végrehajtásának első évében néhány hibát és következetlenséget találtak a rendelet mellékleteiben foglalt két olyan pont szövegében, amelyek a „hivatalosan elismert szabvány” fogalmat említik. Jelen vélemény e kérdések tekintetében is tartalmaz javaslatokat. A 2042/2003/EK bizottsági rendelet M.A.301(2) és 147.A.105.f) pontjában felmerült hibák és következetlenségek kijavításának szükségessége miatt az Ügynökség kénytelen volt egy véleményt is kiadni azon ügyvezető igazgatói határozat mellett, amelyet eredetileg be akartak nyújtani az MDM-13 szabályalkotási feladat keretében.
9. A 2042/2003/EK bizottsági rendelet alapos elemzése után megállapították, hogy a „hivatalosan elismert szabvány” fogalmat többször használják a rendeletben, azonban négy, egyértelműen megkülönböztethető kontextusban:
 - a) M.A.301 (2) A folyamatos légi alkalmasság fenntartásával kapcsolatos feladatok: *„A légi jármű légi alkalmassága fenntartását és az üzemi és a vészhelyzeti berendezések üzemképességét az alábbiakkal kell biztosítani: [...] biztonságos üzemelést befolyásoló minden hiba és károsodás hivatalosan elismert szabvány szerinti kijavítása”*.
 - b) M.A.402.b), M.A. 608.b) és 145.A.40.b): *„minden szerszámot, felszerelést [...] ellenőrizték és a hivatalosan elismert szabvány szerint olyan gyakorisággal kalibrálják”*.
 - c) M.A.606.f) és 145.A.30f): *„szakfeladatokat [...] ellátó személyeknek valamely hivatalosan elismert szabvány szerinti szakképesítéssel kell rendelkezniük”*.
 - d) 147.A.105f): *„Az oktatók és az elméleti és gyakorlati vizsgáztatók szakmai tapasztalatát és szakképzettségét hivatalosan elismert szabvány alapján kell igazolni”*.
10. Az 1702/2003/EK bizottsági rendelet⁴ K alrészének (Alkatrészek és berendezések) 21.A.303. pontja megállapítja, hogy *„A típusalkalmassági bizonyítvánnyal rendelkező termékbe beszerelésre kerülő alkatrészek és berendezések megfelelőségének igazolását a következőképpen végzik el: [...] Szabványos alkatrészek esetében a hivatalosan elismert szabványoknak megfelelően”*. Iránymutató anyagot készítettek, hogy a 21.A.303.c) ponthoz kapcsolódó 2. sz.

⁴ HL L 243., 2003.9.27., 6. o.

GM-ről szóló 2003/1/RM⁵ határozatban megmagyarázzák a „hivatalosan elismert szabvány” fogalom jelentését: „*a hivatalosan elismert szabvány olyan szabvány, amelyet egy hivatalos szerv fogadott el vagy tett közzé – függetlenül attól, hogy jogi személy-e vagy sem –, és amelyet a légiközlekedési ágazat bevált gyakorlatként széles körben elismer*”.

11. Az Ügynökség úgy ítéli meg, hogy a 21.A.303.c) ponthoz kapcsolódó 2. sz. GM tartalmát analóg módon kell alkalmazni az M.A. 402.b), M.A. 608.b), 145.A.40.b), M.A. 606.f) és 145.A.30.f) pontokra, mivel ez megegyezik azzal a műszaki tartalommal és szabvánnyal, amely az iparágban már használatos. Ezért a fent említett pontokhoz következetesen ebben az értelemben AMC-anyagokat készítették.
12. Az M.A.301. (2) esetében a „hivatalosan elismert szabvány” helyébe „az M.A.304. és/vagy M.A.401. pontban meghatározott adatokkal összhangban” szöveg lép, mivel a jogalkotó szándéka szerint ez az alkalmazandó rendeletek szerint jóváhagyott adatokat jelenti.
13. Végezetül a „hivatalosan elismert szabvány” a 147.A.105.f) pontban valószínűleg szerkesztői hiba; ez a következőképpen szól: „Az oktatók és az elméleti és gyakorlati vizsgáztatók szakmai tapasztalatát és szakképzettségét hivatalosan elismert szabvány alapján kell igazolni”. A jogalkotó szándéka a 2042/2003/EK bizottsági rendelet elfogadásakor az volt, hogy az oktatók és az elméleti és gyakorlati vizsgáztatók szakmai tapasztalatát és szakképzettségét az illetékes hatóság állapítsa meg. Ezért a „hivatalosan elismert szabvány alapján kell igazolni” mondatrész helyébe „az illetékes hatóságok által közzétett kritériumokkal összhangban kell megállapítani” szöveg lép.

III. Konzultáció

14. A megfelelő konzultáció érdekében 2006. január 12-én közzétették a javasolt módosításról szóló 01/2006. sz. értesítést (NPA – Notice of Proposed Amendment) az Ügynökség weboldalán (www.easa.europa.eu). Az Ügynökség az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség véleménytervezetével együtt is közzétette ezt a módosítástervezetet.
15. A határidő lejártáig az Ügynökség 12 észrevételt kapott a nemzeti hatóságtól, szakmai szervezettől és magánszemélyektől.
16. A beérkezett észrevételek mindegyikét elfogadták és egy Észrevétel-Válasz Dokumentumba [*Comment Response Document, CRD*] foglalták, amelyet közzétettek az Ügynökség weboldalán. Ez a dokumentum tartalmazza az észrevételeket benyújtó személyek és szervezetek felsorolását, valamint az Ügynökség válaszait.

⁵ Az Ügynökség ügyvezető igazgatójának 2003. október 17-i határozata a 21. részhez kapcsolódóan a megfelelés elfogadható módoszatairól és az útmutató anyagokról (a 21. részhez tartozó AMC és GM).

17. A legtöbb észrevétel támogatta a szabályalkotási feladatot, szerkesztési változtatásokat kértek (szövegbeosztás, átszámolás stb.); ezeket az Ügynökség figyelembe vette.
18. Az EASA szabályalkotási eljárásának 8. cikke szerint a CRD-t 2006. július 5-én közzétették az Ügynökség weboldalán (www.easa.europa.eu).
19. A határidő lejártáig (2006. szeptember 5.) az Ügynökség nem kapott újabb észrevételt.

IV. Szabályozási hatásvizsgálat

20. A vélemény célja

Az 1/2006. sz. NPA célja az volt, hogy az M. részhez és a 145. részhez kapcsolódó AMC-vel pontosítsa a hivatalosan elismert szabvány fogalmát, és az M.A.301.(2) és 147.A.105.f) pontokban található hibák és következetlenségek kijavítása érdekében módosítsa a 2042/2003/EK bizottsági rendeletet.

21. Lehetőségek

Nem történik intézkedés: A hivatalosan elismert szabvány fogalmát nem pontosítják az érdekelt felek kérése szerint, és megmaradnak a 2042/2003/EK bizottsági rendeletben talált hibák és következetlenségek.

A jelenlegi vélemény: Pontosítja a hivatalosan elismert szabvány fogalmát, és kijavítja a 2042/2003/EK bizottsági rendelet hibáit és következetlenségeit.

22. Érintett ágazatok:

Légi járműveket üzemeltető személyek és szervezetek, valamint oktatók, elméleti és gyakorlati vizsgáztatók és képzési intézmények.

23. Hatások

Biztonságra gyakorolt hatás: A vélemény egyértelművé teszi a helyzetet, csökkenti a kérdéses esetek és a félreértések lehetőségét, és így biztonsági szempontból előnyös.

Gazdasági hatás: Az első esetben az érdekelt felek az eddigiek szerint folytatják tevékenységüket, a gazdasági hatás a nullával egyenlő. A meglévő gyakorlatot hivatalossá tevő második eshetőség pénzügyi következményei mérsékeltek.

Környezeti hatás: Nincs várható hatás

Társadalmi hatás: Nincs várható hatás

Egyéb, az EASA alkalmazási körén kívül eső légi közlekedési követelmény: Nincs várható hatás

Hasonló külső szabályozási követelmény: Nincs

24. A szabályozási hatásvizsgálat következtetései

Jelen szabályozási hatásvizsgálat alapján az Ügynökség úgy ítéli meg, hogy a javaslatban foglalt lépések igazoltak.

Köln, 2006, december 13.

P.GOUDOU
ügyvezető igazgató