

# AZ EURÓPAI REPÜLÉSBIZTONSÁGI ÜGYNÖKSÉG

04/2007 sz. VÉLEMÉNYE

**a légi járművek és kapcsolódó termékek, alkatrészek és berendezések légialkalmassági és környezetvédelmi tanúsítása, valamint a tervező és gyártó szervezetek tanúsítása végrehajtási szabályainak megállapításáról szóló 1702/2003/EK bizottsági rendelet módosításáról szóló bizottsági rendeletről**

**ÉS**

**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 módosításáról szóló bizottsági rendeletről**

***Repülési engedély:  
a folyamatos légialkalmasság-irányító szervezetek (CAMO-k) jogosultságai***

## I. Általános

1. E vélemény célja, hogy a Bizottságnak javasolja az 1702/2003/EK<sup>1</sup> és a 2042/2003/EK<sup>2</sup> bizottsági rendelet módosítását. E szabályalkotási eljárás okai lentebb kerülnek kifejtésre.
2. A véleményt az Ügynökség igazgatási tanácsa által meghatározott eljárást<sup>3</sup> követve, az 1592/2002/EK<sup>4</sup> rendelet 14. cikkének rendelkezéseivel összhangban fogadták el.

## II. Konzultáció

3. Az 1705/2003/EK és a 2042/2003/EK bizottsági rendeletet módosító bizottsági rendeletekre vonatkozó véleménytervezetet (módosítási javaslatról szóló értesítés – NPA-2007-06) az Ügynökség 2007. június 22-én tette közzé a weboldalán.
4. A 2007. szeptember 28-i határidőig az Ügynökség 62 észrevételt kapott 13 nemzeti légügyi hatóságtól, szakmai szervezettől és magánvállalattól.
5. A beérkezett észrevételeket az Ügynökség nyugtázta, és a weboldalán 2007. október 5-én közzétett észrevétel-válasz dokumentumba (CRD) foglalta. Ezen észrevételek egy része a javasolt módosítások megváltoztatásához vezetett, amelyeket a CRD is tükröz.
6. Észrevételek érkeztek azzal kapcsolatban, hogy a tervek szerint csak a folyamatos légialkalmasság-irányító szervezetek (CAMO-k) kapnak jogot a repülési engedélyek kiállítására, a jóváhagyott karbantartó szervezetek nem. Az Ügynökség azonban úgy vélte, hogy jóváhagyott karbantartó szervezetek számára nem célszerű megadni a repülési engedélyek kiállításának jogát, mert azok a saját jóváhagyási hatáskörükben nem tudják egyszerűen megállapítani a légi járművek konfigurációját. Az igaz, hogy a jóváhagyott karbantartó szervezetek harmadik felektől meg tudják szerezni az egy adott légi jármű légialkalmassági állapotának és konfigurációjának meghatározásához szükséges információkat. Azonban a légi járművek légialkalmassági állapotának és konfigurációjának kezelése nem tartozik a karbantartó szervezetek elsődleges feladatai közé, és ezért mindig mások által adott információkra kell támaszkodniuk. Mivel saját forrásaik alapján nem tudják minden esetben megállapítani a légialkalmassági állapotot és a konfigurációt, a karbantartó szervezetek nehezen tudnák ellátni a repülési engedélyek kiállítására vonatkozó jogosultsággal együtt járó feladatokat. Ezenkívül, a jóváhagyott karbantartó szervezetek személyzete nem feltétlenül rendelkezik a megfelelő

---

<sup>1</sup> A Bizottság 2003. szeptember 24-i 1702/2003/EK rendelete a légi járművek és kapcsolódó termékek, alkatrészek és berendezések légialkalmassági és környezetvédelmi tanúsítására, valamint a tervező és gyártó szervezetek tanúsítására vonatkozó végrehajtási szabályok megállapításáról (HL L 243., 2003.9.27., 6. o.). A legutóbb a 2007. március 30-i 375/2007/EK bizottsági rendelettel (HL L 94., 2007.4.4., 3. o.) módosított rendelet.

<sup>2</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 legutóbb a 2007. március 30-i 376/2007/EK bizottsági rendelettel (HL L 94., 2007.4.4., 18. o.) módosított rendelet.

<sup>3</sup> Az igazgatóság határozata az Ügynökségnél a vélemények, tanúsítási előírások és útmutatók kibocsátásakor alkalmazandó eljárásról. EASA MB/7/03 2003.6.27. (szabályalkotási eljárás).

<sup>4</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 (HL L 243., 2003.9.27., 5. o.) módosított rendelet.

szakértelemmel, amely egy adott légi jármű általános légialkalmassági állapotának és konfigurációjának megállapításához szükséges.

7. Számos észrevételt beküldő szervezet jelezte azt, hogy a repülési engedélyek kiállítására vonatkozó jogosultságot a légialkalmassági felülvizsgálati bizonyítványok (ARC) kiállítására vonatkozó jogosultsághoz hasonlóan korlátozni kellene. Ezen észrevételeket követően az Ügynökség úgy döntött, hogy a repülési engedélyek kiállítására vonatkozó jogosultságot egyértelműen összekapcsolja az ARC bizonyítványok kiállítására vonatkozó jogosultsággal. Az Ügynökség véleménye szerint ahhoz, hogy egy szervezet repülési engedélyeket állítson ki, képesnek kell lennie az érintett légi járművek légialkalmassági állapotának és konfigurációjának megállapítására, ami pontosan az ARC bizonyítványok kiállításához szükséges jogosultság előfeltétele. Mindkét jogosultsággal kapcsolatban azonos korlátozásokat célszerű alkalmazni, ezért az Ügynökség úgy döntött, hogy összekapcsolja azokat.
8. 2007. december 5-ig tíz válasz érkezett a CRD-re a hat észrevételt beküldőtől. Ezek némelyike a megfelelőség elfogadható módozataira és az útmutató anyagokra vonatkozott, amelyek nem képezik e vélemény tárgyát. A többi választ alább tárgyaljuk.  
Az egyik észrevételt beküldő arra kérte az Ügynökséget, hogy ismételten vizsgálja meg a CAMO nevében kiadott repülési engedélyek kiállítására feljogosított személyekre vonatkozó személyi követelményeket. Az ezt az észrevételt beküldő szervezet azt javasolja, hogy a CAMO állandó munkatársai is kiállíthassák a repülési engedélyt. Az Ügynökség azonban azon a véleményen van, hogy ahhoz, hogy valaki vállalni tudja a repülési engedély jóváhagyott szervezet nevében történő aláírásának felelősségét, az illetőnek hosszabb ideje kell az adott területen dolgoznia és megfelelő felhatalmazással kell rendelkeznie a szervezeten belül. Előfordulhat, hogy ennek a személynek a szervezet más munkatársai által készített nyilatkozatokra kell támaszkodnia, de olyan beosztásban kell dolgoznia, amely lehetővé teszi számára a többiek által végzett munka áttekintését. Az Ügynökség az ilyen munkatársak esetében igazoltnak véli az állandó munkatársakra vonatkozó követelményeken túl további, illetve azoknál magasabb szintű kiegészítő képzettségi követelmények előírását. Az Ügynökség úgy véli, hogy a légialkalmasságot felülvizsgáló munkatársak számára előírt képzettségek a repülési engedélyek kiállításához is megfelelnek.  
Egy másik észrevételt beküldő úgy gondolja, hogy továbbra sem világos, mi történik, ha a lajstromozó állam és a CAMO székhelyéül szolgáló állam nem azonos. Az Ügynökség úgy véli, hogy a kérdés eléggé egyértelmű. A repülési engedély kiállításának eljárását egyeztetni kell a CAMO-jóváhagyást kiállító hatósággal. Amennyiben a CAMO egy másik tagállamban lajstromozott légi jármű részére állít ki repülési engedélyt, akkor a repülési engedély egy példányát be kell nyújtania az adott állam hatóságához.  
Egy másik észrevételt beküldő további magyarázatot fűzött az észrevételéhez, amely szerint jóváhagyott tervező szervezetek is kaphatnának repülési engedély kiállítására vonatkozó jogosultságot azokkal a légi járművekkel kapcsolatban, amelyek repülési feltételeit az adott szervezet hagyta jóvá, feltéve, hogy ez a szervezet ellenőrzi a légi jármű konfigurációját és tanúsítja a megfelelőségét. Az Ügynökség úgy döntött, hogy ezzel a kiegészítő magyarázattal elfogadja az észrevételt, és ennek megfelelően módosította a 21A.263. c) 7. alpontot.
9. Azt követően, hogy az Ügynökség elvégezte a tervezett intézkedés végső minőségellenőrzését, a CAMO-k jogosultságát meghatározó M.A.711. b) 3. alpontot úgy

módosítja, hogy annak szövegezése logikusabb legyen, és összhangba kerüljön a gyártószervezeti jóváhagyás tulajdonosaira vonatkozó megfelelő rendelkezéssel.

### III. Az Ügynökség véleményének tartalma

10. Az Ügynökségnek a 21.023 számú szabályalkotási feladathoz tartozó, repülési engedélyekkel kapcsolatos javaslatai alapján hozott bizottsági rendeletek elfogadására 2007. március 30-án, közzétételére pedig 2007. április 4-én került sor. Az Ügynökség javaslatának megvitatása során döntés született arról, hogy kiveszik a javaslatból a CAMO-k repülési engedélyek kiállítására vonatkozó tervezett jogosultságát annak érdekében, hogy alaposabban megvizsgálják annak minden összefüggését. Ez a jogosultság a későbbiekben nem jelent meg a jogalkotási eljárás eredményeként elkészült 375/2007/EK és 376/2007/EK bizottsági rendeletben. Ebből adódóan az Ügynökségnek új szabályalkotási folyamatot kellett kezdeményeznie ebben a konkrét kérdésben.
11. A CAMO-k fő jogosultsága a repülési engedély kiállítása lesz azt követően, hogy a megfelelő hatóság vagy jóváhagyott szervezet jóváhagyta a repülési feltételeket. Ezenkívül előreláthatóan sor fog kerülni a repülési feltételek jóváhagyásához kapcsolódó jogosultságra is, de ez azokra az esetekre fog korlátozódni, amelyekben az ilyen jóváhagyás nem függ össze a tervezés biztonságával. Ilyen eset olyan repüléseknél fordulhat elő, amelyekre azért van szükség, hogy bizonyítsák egy adott légi jármű folyamatos megfelelőségét az Ügynökség által a légi járműnek a légialkalmassági bizonyítvány megszerzéséhez szükséges minősítéséhez vagy újraminősítéséhez korábban jóváhagyott tervezési szabványokkal kapcsolatban.

Köln, 2007. december xx.

P. GOUDOU  
ügyvezető igazgató