



**AZ EURÓPAI REPÜLESBIZTONSÁGI ÜGYNÖKSÉG
02/2008 SZ. VÉLEMÉNYE**

(2008. május 15.)

**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
1702/2003/EK bizottsági rendelet módosításáról szóló bizottsági rendeletről**

ÉS

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

***„A kereskedelmi célú légi fuvarozásban nem használt légi járművekre és a
pilóta/tulajdonos által végzett karbantartásra vonatkozó, M. részben szereplő
felülvizsgált követelmények”***

I. Általános rendelkezések

1. E vélemény célja, hogy javaslatot tegyen a Bizottságnak az 1702/2003/EK¹ (21. rész) és a 2042/2003/EK² bizottsági rendelet módosítására vonatkozóan. E szabályalkotási tevékenység okai lentebb kerülnek kifejtésre.
2. A véleményt az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (az Ügynökség) igazgatósága által meghatározott eljárást³ követően, a 216/2008/EK rendelet⁴ 19. cikkének rendelkezéseivel összhangban fogadták el.

II. Konzultáció

3. A 2042/2003/EK rendelet 6. cikkének (7) bekezdésében előírtaknak megfelelően a 2042/2003/EK rendelet I. mellékletében (M. rész) foglalt rendelkezések hatásainak értékelése érdekében az Ügynökség a kereskedelmi és nem kereskedelmi célú légi-közlekedési ágazat képviselőivel két találkozót szervezett, amelyek során elismerték, hogy az M. rész által a kereskedelmi célú légi fuvarozási tevékenységekre gyakorolt hatás minimális, és hogy a hatásvizsgálatnak más tevékenységekre kell irányulnia.
4. A fent említett hatásvizsgálat elvégzése érdekében az Ügynökség 2004. szeptember 21-én szerződést írt alá az Air EuroSafe tanácsadó céggel. Ennek eredményeképpen született meg az Air EuroSafe által 2005. február 21-én kiadott 2004/S 122-102598 szabályozási hatásvizsgálati jelentés, amelyet az alábbiakban ismertetett NPA07/2005 értesítés II. függelékeként tettek közzé.
5. Az Ügynökség arra használta fel a jelentést, hogy a kereskedelmi célú légi fuvarozásban nem érintett légi járművekre vonatkozóan javasolja az M. rész módosítását (M.007. szabályalkotási feladat). Az Ügynökség ezt a javaslatot a 07/2005. számú, javasolt módosításokra való felhívásként (NPA) tette közzé 2005. június 23-án, és nyilvános konzultációra bocsátotta, amelynek időtartamát az érdekelt felek többségének kérésére 5 hónappal meghosszabbította. A 2005. november 24-i határidőig az Ügynökség 441 észrevételt kapott nemzeti hatóságoktól, szakmai szervezetektől és magánszemélyektől.

¹ A Bizottság 2003. szeptember 24-i 1702/2003/EK rendelete a légi járművek és kapcsolódó termékek, alkatrészek és berendezések légi alkalmassági 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 2008. március 28-i 287/2008/EK bizottsági rendelettel (HL L 87., 2008.3.29., 3. o.) módosított rendelet.

² A Bizottság 2003. november 20-i 2042/2003/EK rendelete a légi járművek és repüléstechnikai termékek, alkatrészek és berendezések folyamatos légi alkalmasságának 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.

³ Az igazgatóság határozata az Ügynökség által a vélemények, tanúsítási előírások és útmutatók kibocsátásakor alkalmazandó eljárásról. 08-2007. számú EASA igazgatósági határozat, 2007.6.11. („Szabályalkotási eljárás”).

⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 2008 február 20-i 216/2008/EK rendelete a polgári repülés területén a közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EK tanácsi rendelet, 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 79., 2008.3.19., 1. o.)

6. A beérkezett észrevételek, valamint a javaslat kifejtése és megvitatása céljából szervezett workshop következtetéseit az a nézetet alakították ki az Ügynökségnél, hogy a tervezett változtatások elfogadtatására nincs esély, ha az Ügynökség egyidejűleg nem kezdeményez egy másik, a kapcsolódó magyarázó dokumentumok (AMC-k és GM-k) kidolgozására irányuló szabályalkotási feladatot (M.017.), nem terjeszt elő további módosításokat a szabályra vonatkozóan, és nem nyújtja be mindkét javaslatot egy időben, hogy a tervezett változtatásokról teljes áttekintést adjon. Ennek alapos megvitatására 2005 végén került sor az általános repülési közösség képviselőivel, akik hozzájárultak a folyamat támogatásához. Ennélfogva a szabályalkotási tevékenységet a következőkre terjesztettük ki:
- Az NPA07/2005-re válaszul beérkezett 441 észrevétel értékelése és válaszadás, a megfelelő, észrevételekre adott válasz összeállítása (CRD).
 - Vita és az M. rész további változtatásaira vonatkozó javaslat.
 - A kapcsolódó AMC/GM anyag elkészítése.
- Ezen kívül „a pilóta/tulajdonos által végzett karbantartással” kapcsolatos nagyon sajátos kérdések egy külön feladathoz (M.005.) kerültek át.
7. A feladatot két szabályalkotó csoport (M.005 és M.017) végezte el, amelyek az Ügynökség, az NAA-k, a gyártó és karbantartó ágazat, valamint a tulajdonosok/üzemeltetők képviselőiből állnak. Az általuk szolgáltatott információk alapján az Ügynökség a következő dokumentumokat adta ki nyilvános konzultáció céljából:
- a 2007. április 26-i CRD07/2005 dokumentum (az NPA07/2005 értesítésre beérkezett észrevételekre válaszul).
 - a 2007. június 28-i NPA2007-08 értesítés (amely további változtatásokat terjeszt elő az M. részre vonatkozóan, valamint megfelelő AMC/GM dokumentumokat).
8. Az említett dokumentumok tartalmának alátámasztása és kifejtése érdekében az Ügynökség 2007. július 4-én Kölnben rendezett egy workshopot, 2007. augusztus 28. és 2007. szeptember 13. között hat workshopra került sor Svájcban, az Egyesült Királyságban, Franciaországban, Dániában, Németországban és a Cseh Köztársaságban, valamint 2007. november 17-én egy további workshop került megrendezésre Ausztriában.
9. Az Ügynökség a Bizottság által elvégzendő jóváhagyási eljárás megkönnyítése, valamint annak érdekében, hogy minden érintett fél számára lehetővé tegye a könnyebb megértést, úgy határozott, hogy végleges véleményének három feladatra (M.007., M.005. és M.017.) kell kiterjednie, és vállalta egy közös CRD, valamint az M. rész egységes módosított szövegének összeállítását.
10. Az Ügynökséghez a CRD07/2005 dokumentumra 10 reakció érkezett, az NPA2007-08 értesítésre pedig 661 észrevétel, amelyek fő mondanivalója a következőképpen foglalható össze:
- Kételyek fogalmazódtak meg azzal kapcsolatban, hogy szükséges-e a meglévő nemzeti rendszereket európai előírásokkal felváltani.
 - Egy külön erre a célra szolgáló rendelet, az „egyszerűsített” M. rész kiadása az általános célú repülés folyamatos légi alkalmasságának tárgyalása céljából.
 - Az általános célú repülés jobb szabályozásával kapcsolatos MDM.032. szabályalkotási feladat eredményeinek beépítése.

- Az M.A. F. alrészben és az M.A. G. alrészben (a folyamatos légi alkalmasság felügyeletével foglalkozó szervezet (CAMO)) szereplő jóváhagyások egyesítése.
 - A javításokra és a módosításokra vonatkozó FAA AC43-13 dokumentum elfogadása.
 - A karbantartott komponensekre vonatkozó amerikai (FAA 8130-3) és kanadai (TCCA 24-0078) üzembehelyezési bizonyítványok közvetlen (kettős üzembe helyezés nélküli) elfogadása.
 - A pilóta/tulajdonos által végzett karbantartás hatókörének kiterjesztése és az önértékelés megszüntetése.
 - A megterhelő felügyeleti követelmények (minőségbiztosítási rendszerek / szervezeti felülvizsgálatok) könnyítése.
 - A CAMO első jóváhagyásának engedélyezése jóváhagyott karbantartási program hiányában.
 - A komponensek karbantartására és a komplex feladatokra vonatkozó feltételek pontosítása.
 - A nem üzemkész komponensek tulajdonosnak történő átadásának engedélyezése.
 - Új, egyszerűbb engedély létrehozása a légijármű-karbantartással foglalkozó személyek számára.
 - A légi alkalmassági felülvizsgálatban részt vevő személyekre vonatkozóan könnyített követelmények, a légi alkalmassági felülvizsgálatok elvégzésére és a légi alkalmassági felülvizsgálati bizonyítvány (ARC) kibocsátására vonatkozóan pedig egyszerűbb eljárások kiadása.
 - Több idő biztosítása a tervezett változtatások végrehajtásához.
11. Az Ügynökség ezen észrevételek áttekintése érdekében 2 csoportot (M.005. és M.017.) hozott létre, amelyek mindegyike az adott munkacsoport tagjaiból, a szabványosítással és a jóváhagyásokkal foglalkozó osztály (Ügynökség) egy-egy tagjából, valamint az ágazatot képviselő személyből állt, aki az NPA2007-08 értesítéssel kapcsolatos kisebbségi véleményt fejezte ki. Az áttekintés eredményeképpen az Ügynökség 2008. március 6-án kiadta a CRD2007-08 dokumentumot, amely tartalmazta az egyes észrevételekre adott válaszokat; a szabályra és az AMC-re/GM-re vonatkozóan javasolt szöveget; a magyarázó dokumentumot, amely feltünteti, hogy a fent említett leglényegesebb kérdéseket hogyan vitatták meg; a legfeljebb 2730 kg maximális felszálló tömegű (MTOM) magán légijárművek (többek között a bármilyen méretű hőlégballonok) tulajdonosainak szóló útmutatót, amely összefoglalja a tervezett szabályok által engedélyezett legegyszerűbb eljárásokat.
12. A CRD2007-08 dokumentummal kapcsolatos, 2008. május 6-án befejeződött külső konzultáció eredményeképpen az Ügynökséghez a következő felektől érkeztek be válaszok:
- 6 illetékes hatóság: AustroControl-Ausztria, CAA-Hollandia, CAA-Egyesült Királyság, DGAC-Franciaország, ENAC-Olaszország, FOCA-Svájc.
 - 12 szervezet és szövetség: Broadland Balloon Flights, British Balloon and Airship Club, GEFA-FLUG, Royal Danish Aeroclub, Europe Air Sports, Deutscher Aero Club, European Gliding Union, European Sailplane Manufacturers, Alitalia Servizi, French Gliding Union (FFVV), Norwegian Air Sports Federation, European Microlight Federation.
 - 27 magánszemély.

Ezeket a válaszok függelékben részletes elemzésre kerülnek. Valójában egyik sem érinti az Ügynökség által levont, a CRD-ben ismertetett következtetések lényegét. Ugyanakkor azonban több válasz érdekes javításokat javasolt az Ügynökség által ebben a véleményben bemutatott szöveg vonatkozásában. Más válaszok nem vehetők figyelembe a jelenlegi szabályalkotási tevékenységgel összefüggésben, mivel megfelelő nyílt konzultációt tennének szükségessé; ezért ezeket a jövőbeni szabályalkotásban veszik majd tekintetbe.

III. Az Ügynökség véleményének tartalma

13. Ez a vélemény – amennyire csak lehetséges – figyelembe veszi a konzultációban részt vevő és a CRD-re válaszoló számos érdekelt fél által előterjesztett javaslatokat. A vélemény a meglévő nemzeti rendszerekre épülő európai megközelítést javasol azon légi járművek folyamatos légi alkalmassága tekintetében, amelyek nem vesznek részt a kereskedelmi célú légi fuvarozásban, amennyiben ezek a rendszerek egyenértékű eszközöket írnak elő a megfelelő biztonsági szint biztosításához, annak érdekében, hogy egyes légi járműveket minimális megszakítással üzemeltethessenek; ezáltal azon rendszereket is engedélyezi, amelyek bizonyították hatékonyságukat abban a tekintetben, hogy minden európai polgár számára elérhető.
14. Az, hogy egyidejűleg kell létrehozni a követelményeket és a megfelelés eszközeit, valamint hogy szigorúan minden érdekelt felet be kell vonni és velük konzultációt kell folytatni, magyarázatul szolgál arra vonatkozóan, hogy ezt a szabályalkotási feladatot – amelyet 2005-ben be kellett volna fejezni – csak most, az M. rész nem kereskedelmi célú légi járművekre alkalmazandó rendelkezéseinek hatálybalépéséről szóló ideiglenes jelentés befejezése előtt néhány hónappal tudjuk lezárni. Ez természetesen jogosan vetett fel aggályokat az érintett érdekelt felek részéről. Ezért ez a vélemény teljes mértékben figyelembe veszi ezeket az aggályokat, és a megszüntetésük érdekében átmeneti intézkedéseket javasol.
15. Tekintettel az EASA-szabályok hierarchiájára, ez a vélemény csak azon változtatásokkal foglalkozik, amelyeket az Ügynökség az alkalmazandó bizottsági rendeletek (M. rész, 145. rész és 21. rész) tekintetében javasol; a kapcsolódó, a megfelelés elfogadható eszközeit (AMC) és az útmutató dokumentumot (GM) – amelyeket a CRD részletesen ismertetett – csak akkor bocsáthatja ki és csak akkor fogja kibocsátani, amikor a Bizottság elfogadja a fent említett rendeleteket. Egyértelművé kell tenni azonban, hogy a véleményben ismertetett intézkedéseket az említett AMC-vel és GM-mel összefüggésben, egy elfogadott csomag részeként kell értelmezni.

a) A közös szabályok szükségessége

16. Jóllehet több magánszemély és szervezet kétségbe vonta a változás szükségességét, és az egyes jelenlegi nemzeti rendszerek fenntartását támogatta, tény, hogy az Európai Parlament és a Tanács már határozott arról, hogy a tagállamokban lajstromozott valamennyi légi jármű folyamatos légi alkalmasságának közös szabályokat kell teljesítenie, hogy a polgárok az EASA-rendszernek tulajdonított fő célkitűzések közül kettőnek hasznát lássák.

a) Biztonság

Az egyik fő célkitűzés a biztonsági szint összehangolása. Jóllehet nincs arra utaló bizonyíték, hogy a jelenlegi nemzeti rendszerek tekintetében biztonsági aggályok merültek volna fel, ez nem jelenti azt, hogy a biztonság nem fejleszthető. Alapjában véve a nemzeti rendszerek biztonsági szintje országonként változó, és a közös szabályok létrehozásának, valamint a megfelelő normáknak növelnie kell az európai általános biztonsági szintet.

b) Közös piac

Az EASA-rendszer létrehozásakor a Közösség másik célja az volt, hogy megkönnyítse a belső piac működését. Az áruk, szolgáltatások és személyek szabad mozgása szükségessé teszi a közös szabályok elfogadását annak biztosítása érdekében, hogy a használt légi járműveket a közös piacon belül mindenhol értékesíteni lehessen; a karbantartással és a folyamatos légi alkalmasság felügyeletével foglalkozó szervezetek minden tagállamban nyújthatnak szolgáltatást, az uniós polgárok pedig bármelyik tagállamban szabadon repülhetnek légi járműveikkel.

17. Következésképpen nem jelenthet alternatívát az általános célú repülésre vonatkozó M. rész megszüntetésének előirányzása. Továbbá az sem lehet alternatíva, hogy semmit nem teszünk, mivel ez azt jelentené, hogy az M. részt a jelenlegi formájában kellene végrehajtani 2008. szeptember 28-tól kezdve. Ezért a jelenlegi jogszabályi környezetben az előrehaladás egyetlen módja az M. rész módosítása, hogy jobban megfeleljen a különböző légijármű-kategóriák és -méretek, valamint a különböző típusú üzemeltetések igényeinek. Ennek során az Ügynökség különösen a konzultáció idején meghatározott fő kérdésekkel foglalkozott.

b) Az általános célú repülésre vonatkozó folyamatos légi alkalmassági követelmények formátuma

18. Számos magánszemély és szervezet gondolja úgy, hogy a jelenlegi követelmények értelmezése túl bonyolult és nehéz; ezért kérték egy külön az általános célú repülésre vonatkozó M. rész (az úgynevezett "egyszerűsített" M. rész) létrehozását. Az Ügynökség egyetért azzal, hogy a szabályozás által érintett személyek számára nem mindig könnyű a jogi szövegek alkalmazása, még akkor sem, ha az Ügynökség minden tőle telhetőt elkövetett annak érdekében, hogy egyszerű nyelven fogalmazzon, és hogy a szövegeket az alkalmazásukat megkönnyítő módon alakítsa ki. Ez annak tulajdonítható, hogy a jogi szövegek a kézikönyvekkel ellentétben nem közvetlenül a napi tevékenységekhez való használat céljából készülnek. Ezenfelül az ilyen szövegek jogokat hoznak létre a szabályozás által érintett személyek számára, akiknek jogában áll, hogy a számukra legkedvezőbb módon értelmezzék azokat. Az M. részben szereplő számos követelmény valóban általános jellegű, és azokat minden egyes kérelmező a szervezet és az üzemeltetés nagyságához és típusához igazíthatja.

19. Ezzel összefüggésben azt is tekintetbe kell venni, hogy az M. rész nagyon sokféle, különböző típusú üzemeltetésben érintett légi járműre vonatkozik:

- Nagy légi járművek (a 2042/2003/EK rendeletben szereplő meghatározásnak megfelelően);
- 2730 kg feletti maximális felszálló tömegű (MTOM) nem nagy légi járművek;
- Legfeljebb 2730 kg maximális felszálló tömegű (MTOM) légi járművek és hőlégballonok;
- ELA1 légi járművek (az e véleményben meghatározottaknak megfelelően, az „ELA-eljárással” kapcsolatos NPA2008-07 értesítést előre jelezve; „Szokásos változtatások és javítások” „A könnyű sportrepülőgépekre vonatkozó típusalkalmassági előírások”); és
- CS-VLA, CS-22 és LSA légi járművek (LSA az e véleményben szereplő meghatározásnak megfelelően, az NPA2008-07 értesítést előre jelezve).

Ha külön az általános célú repülésre vonatkozó M. rész létrehozásának logikáját követnénk, nem csupán egy, hanem számos „egyszerűsített M. részt” kellene összeállítani, hogy minden egyes légijármű-kategóriával és lehetőleg minden típusú üzemeltetéssel külön foglalkozzunk.

Tekintettel az Európai Bíróság joggyakorlatára, ez rengeteg zavart okozna, mivel minden egyes szöveget a többitől függetlenül kellene értelmezni, így egy azonos szöveg különböző követelményekhez vezethetne.

20. Ennélfogva a jogi követelményeket a megfelelő, a szabályozó hatóságok és a szabályozás által érintett személyek által összeállított értelmező dokumentummal összefüggésben kell alkalmazni. Az utóbbi esetben ilyen értelmező dokumentumot a szakmai szövetségek is kiadhatnak tagjaik részére.
21. A fenti észrevételek ellenére az Ügynökség megérti, hogy az általános célú repülésben érdekelt feleknek támogatásra van szükségük az általuk teljesítendő követelmények megértéséhez és végrehajtásához. Ezért az Ügynökség minden tőle telhetőt megtesz, hogy a felhasználók számára olyan útmutatókat adjon ki, mint amelyet a hőlégballonok és a legfeljebb 2730 kg maximális felszálló tömegű (MTOM) magán-légijárművek tulajdonosaira vonatkozó CRD-hez csatoltak. Ezen kívül az Ügynökség magyarázó feljegyzések, levelek, workshopok stb. segítségével közli az illetékes hatóságokkal, a szabályozás által érintett személyekkel és szervezetekkel az adott szabály tartalmát és célját.

c) Az általános célú repülés jobb szabályozásával kapcsolatos MDM.032. szabályalkotási feladat eredményeinek beépítése.

22. Számos magánszemély és szervezet javasolta az MDM.032. szabályalkotási feladat alapján előirányzott, a könnyű légi járművekre vonatkozó egyszerűsített eljárások figyelembevételét. Bár meg kell jegyeznünk, hogy ez a feladat főleg a légi üzemeltetésre, a pilóták szakszolgálati engedélyeire és az első légi alkalmasságra vonatkozó követelményekkel kapcsolatos, az igaz, hogy összhangot kell biztosítani a folyamatos légi alkalmasságra vonatkozó követelmények, valamint a változtatások és javítások tanúsításával kapcsolatos követelmények, továbbá az alkatrészek és berendezések cseréjének tanúsítása esetén alkalmazandó követelmények között. Az e feladattal összefüggésben végzett munka megfelelően haladt ahhoz, hogy közzé lehessen tenni az NPA2008-07 értesítést, amely létrehozta az „Európai könnyű légi járművek” új eljárást, amely 2 alkategóriát (ELA1 and ELA2) foglal magában, és az LSA-ra (könnyű sportrepülőgépek) vonatkozóan egy új típusalkalmassági előírást (CS) javasol. Mivel számítottunk erre a fejleményre, ez a vélemény további, az ilyen légi járművekre jellemző könnyítéseket tartalmaz:

- a) Olyan komponensek beszerelésének lehetősége, amelyek nem rendelkeznek üzembehelyezési bizonyítvánnyal, amennyiben a 21. rész lehetővé teszi (lásd az M.A.501(a) részt). Ez előre jelzi azt a lehetőséget, hogy a tulajdonos üzembehelyezési bizonyítvány nélkül szereljen össze bizonyos alkatrészeket, amit az MDM.032. feladat célul tűzött ki.
- b) Az a lehetőség, hogy független tanúsító személyek a komponensek karbantartásával kapcsolatos és összetett feladatokat végezzenek el az ELA1 légi járművekkel kapcsolatban (lásd: M.A.502(d) és M.A.801(c)).
- c) Az a lehetőség, hogy független tanúsító személyek ajánlásokat adjanak ki az ELA1 légi járművek légi alkalmassági felülvizsgálati bizonyítványának (ARC) kibocsátására vonatkozóan (lásd: M.A.901(g)).

d) Az M.A. F. alrészben és az M.A. G. alrészben (a folyamatos légi alkalmasság felügyeletével foglalkozó szervezet (CAMO)) szereplő jóváhagyások egyesítése.

23. Javaslát született az M.A. F. alrészben és az M.A.G. alrészben szereplő jóváhagyások egyesítésére vonatkozóan a szabályzatok, vizsgálatok, ellenőrzések és díjak felesleges ismétlődésének elkerülése érdekében. Az Ügynökség azonban nincs meggyőződve arról, hogy a javaslat meghozza a várt előnyöket. Először is egyértelmű, hogy fenn kell tartani a külön bizonyítványok rendszerét annak érdekében, hogy azok a szervezetek se maradjanak ki, amelyek csak egy jóváhagyást szeretnének. Még ha adódna is lehetőség az említett bizonyítványok egyesítésére, ez nem garantálna egységes tanúsítási eljárást, mert az illetékes hatóságok mindig határozhatnak úgy, hogy külön alkalommal végzik el az ellenőrzéseket, és hogy különböző osztályok foglalkoznak a karbantartással és a folyamatos légi alkalmassággal kapcsolatos kérdésekkel. Következésképpen nincs arra garancia, hogy alacsonyabbak lesznek a díjak, mert a hatóság a szükséges vizsgálat szintjéhez igazíthatja a díjakat, amelyek az összevont jóváhagyás esetében magasabbak, mint az egyetlen különálló jóváhagyás esetében. Bárhog is legyen, az Ügynökség nem szabályozhatja az illetékes hatóságok által felszámított díjakat.

24. Ezért az Ügynökség az összevont jóváhagyás létrehozása helyett a következők mellett döntött:

- a) Az AMC M.A.602. és az AMC M.A.702. rész egyértelművé fogja tenni, hogy azon szervezetek, amelyek mindkét jóváhagyás iránt kérelmet nyújtanak be, egyetlen, 2. sz. EASA-nyomtatványt használhatnak a kérelem benyújtásához.
- b) Az AMC M.B.604(b) és az AMC M.B.704(b) rész ajánlani fogja, hogy az illetékes hatóság úgy rendezze az ellenőrzéseket, hogy azok mindkét jóváhagyásra kiterjedjenek, hogy egy bizonyos területtel kapcsolatban ne tegyenek kétszer, feleslegesen látogatásokat.
- c) Az AMC M.A.704. rész tartalmazni fogja az olyan szervezetekre vonatkozó összevont szabályzat példáját, amelyek mindkét jóváhagyással rendelkeznek (M.A. F. alrész és CAMO).

Ez várhatóan biztosítja a alapot ahhoz, hogy a díjakat a szükséges vizsgálat szintjéhez igazítsák, függetlenül attól, hogy egy végleges összevont bizonyítványról vagy két külön bizonyítványról van szó.

e) A javításokra és a módosításokra vonatkozó FAA AC43-13 dokumentum elfogadása

25. Számos magánszemély és szervezet kérte a javításokra és a módosításokra vonatkozó FAA AC43-13 dokumentum alkalmazásának elfogadását. Jóllehet egyetért azzal, hogy egyszerűbb módszereket kell találni a könnyű légi járművek változtatásainak és javításainak kezeléséhez, az Ügynökség úgy gondolja, hogy közvetlenül nem lehet alkalmazni az FAA-szabályt, amelyet más szabályozási környezetben dolgoztak ki, ahol a javítások „nagyobb”, illetve „kisebb” javítások szerinti csoportosítása, valamint a szabályozási feladatok megosztása eltérő. Ennélfogva egyesek azt javasolták, hogy a javításoknak az FAA AC43-13 dokumentum által meghatározott jóváhagyási eljárását helyezzük át az EASA-rendszerbe. Ennek vizsgálata az MDM.032.szabályalkotási feladat keretében jelenleg is tart, mivel ez nem karbantartással, hanem a 21. rész D. és M. alrészében – amelyek tartalmazzák a változtatások és a javítások esetén betartandó követelményeket – tárgyalt folyamatos légi alkalmassággal kapcsolatos kérdés. Ezért az Ügynökség megfelelő tanúsítási követelményeket mérlegel, ahogy azt az NPA2008-07 értesítés ismerteti, amelyek ugyanolyan típusú rugalmasságokat biztosítanak, mint az AC43-13 dokumentumban foglaltak, de az EASA-val összefüggésben.

f) A karbantartott komponensekre vonatkozó amerikai és kanadai üzembehelyezési bizonyítványok közvetlen elfogadása

26. Sok szervezet és légi jármű-tulajdonos jelenleg raktáron tart olyan komponenseket, amelyeket karbantartást követően helyeztek üzembe a megfelelő FAA 8130-3 vagy TCCA 24-0078 formanyomtatványok felhasználásával; ezeket a nyomtatványokat azonban nem a közösségi jognak megfelelően jóváhagyott szervezetek bocsátották ki, és ennél fogva ezek a komponensek 2008. szeptember 28. után nem szerelhetők be. Ezenfelül úgy tűnik, hogy az általános repülési célú légi járművekbe beszerelt komponensek karbantartását végző amerikai és kanadai karbantartó szervezetek nem érdekeltek abban, hogy európai jóváhagyással rendelkezzenek. Ez olyan helyzetet idézhet elő, hogy nem lesz elegendő jóváhagyott karbantartó szervezet ahhoz, hogy az európai általános repülési közösség igényeit kielégítse.
27. Ezért az Ügynökség az AMC M.A.613(a) részben tisztázni fogja, hogy az M.A. F. alrész vagy a 145. rész alá tartozó karbantartó szervezet (amely nem rendelkezik a komponensekre vonatkozó minősítéssel) megfelelő ellenőrzéseket és vizsgálatokat követően 1. sz. nyomtatványt adhat ki az olyan komponensekhez, amelyeket karbantartást követően 8130-3 (FAA) vagy TCCA 24-0078 (Kanada) bizonyítvánnyal helyeztek üzembe, kettős üzembe helyezés nélkül. Ez a könnyített eljárás a szervezetek műszaki kapacitásán, valamint azon alapul, hogy megbízhatunk az amerikai és a kanadai illetékes hatóságok által elvégzett felügyeletben, továbbá az ezen országokkal megkötendő kétoldalú repülésbiztonsági megállapodások érdekében végzett vizsgálatok képezik alapját.

g) A pilóta/tulajdonos által végzett karbantartás hatókörének kiterjesztése és az önértékelés megszüntetése

28. Ami a pilóta/tulajdonos által végzett karbantartást illeti, az Ügynökség egyetért azzal, hogy bizonyos tagállamok és más szabályozási rendszerek tapasztalatai bizonyították, hogy a légi jármű tulajdonosa többet tehet, mivel őt érinti leginkább az általa használt légi jármű biztonságának biztosítása érdekében elvégzett munka. Ezért az Ügynökség úgy határozott, hogy teljesen felülvizsgálja a pilóta/tulajdonos által végzett karbantartási feladatok listáját, amelyet légi jármű-kategóriánként határoznak meg, és áthelyezi azt az AMC dokumentumba (új AMC az M. rész VIII. függelékéhez). Az ilyen listákból egyértelműen kizárja a biztonsági szempontból veszélyes tételeket. Ellenben a nagyobb bizonyosság kedvéért a VIII. függelék pontosítja azon feladatkategóriákat, amelyek nem jogosítanak fel a pilóta/tulajdonos által végzett karbantartásra.
29. Annak biztosítása érdekében, hogy kellő bizalom alakuljon ki azzal kapcsolatban, hogy a pilóta/tulajdonos képes elvégezni az ilyen karbantartási feladatokat, a VIII. függelék tartalmazza a pilóta/tulajdonos által a következők tekintetében teljesítendő alapelveket:
- Kompetencia és hatáskör.
 - A karbantartás elvégzése és nyilvántartás.

Ezek a rendelkezések „a pilóta önértékelése” elvén alapulnak. A kapcsolódó kockázatokat csökkenti az, hogy egy adott pilóta/tulajdonos által elvégzett feladatokat fel kell sorolni a karbantartási programban. Következésképpen, ha a légi járművet a folyamatos légi alkalmasság felügyeletével foglalkozó szervezet (CAMO) irányítja, a szervezet ellenőrizni fogja, hogy a karbantartást megfelelően elvégzik; ha a légi járművet nem egy CAMO irányítja, a hasonló minőségellenőrzést az illetékes hatóság hajtja végre az időszakos légi alkalmassági felügyelet során. Ennek megfelelően a pilóta-tulajdonos által végzett karbantartás

hatékonyágát értékelni fogják és a karbantartási programot módosítani fogják, hogy szükség esetén a pilóta/tulajdonos feladatait a tényleges képességeihez igazítsák.

h) A megterhelő felügyeleti követelmények (minőségbiztosítási rendszerek / szervezeti felülvizsgálatok) könnyítése.

30. A CAMO jóváhagyásával kapcsolatos követelményeket, különösen a belső / külső minőségellenőrzéseket, illetve a belső szervezeti felülvizsgálatokat egyesek aránytalanul tartják, mivel véleményük szerint a CAMO csak bürokratikus feladatokat lát el, amelyek nem foglalják magukban a légi járművel kapcsolatos tényleges munkát. Következésképpen azt javasolták, hogy legyen elegendő az illetékes hatóság által elvégzett ellenőrzés. Az Ügynökségnek először azt kell tisztáznia, hogy a légi járművek folyamatos légi alkalmassági irányítása ugyanolyan fontos-e a légi jármű biztonsága szempontjából, mint a ténylegesen elvégzett karbantartás. Amennyiben a folyamatos légi alkalmassággal kapcsolatos feladatokat nem megfelelően hajtják végre, egyértelműen fennáll annak a kockázata, hogy nem végzik el az összes szükséges karbantartást. Ezért ezt komolyan kell venni, és azoknak, akik ezzel a feladattal vannak megbízva, csak akkor adhatók jogosultságok, ha megfelelően ellenőrizték, hogy azokkal a jogosultságokkal helyesen tudnak élni.

31. Ebben a vonatkozásban kizárólag az illetékes hatóság által végzett ellenőrzések alkalmazása nem tekinthető elfogadhatónak a következő okok miatt:

- A CAMO-knak nyújtott valamennyi jogosultság (amelyek megegyeznek az M.A.F. alrész, a 145. rész és a 147. rész szerinti szervezeteknek biztosított jogosultságokkal) azon alapul, hogy létezik egy belső eljárás, amely ellenőrzi az előírások teljesítését. A szervezet méretétől függően ezt szervezeti felülvizsgálatok vagy minőségbiztosítási rendszer segítségével kell végrehajtani.
- A minőségbiztosítási rendszer alapvető fontosságú, amikor a szervezet összetetté válik, mert ezen a ponton számos munkafolyamat alakul ki, és szükség van a különböző osztályok és feladatok közötti megfelelő kommunikáció biztosítására.
- A szervezet az egyetlen, amely állandóan tisztában van a meglévő problémákkal, nehézségekkel és az előírások teljesítésének elmulasztásával, és az egyetlen, amely biztosíthatja a megfelelő korrekciós intézkedést és ellenőrzést.

32. Mindazonáltal az Ügynökség elismeri, hogy a szervezeti jóváhagyással kapcsolatos követelményeknek a szervezet méretével és komplexitásával arányban kell állniuk. Az Ügynökség ennek megfelelően módosítani fogja az AMC M.A.616. rész VIII. függelékét, és létrehoz egy új XIII. függelékét az AMC M.A.712(f) részhez, hogy a rendelkezéseket az M.A.F. alrész és M.A.G. alrész szerinti kisebb szervezetek alacsonyabb fokú komplexitásához igazítsa. Ezzel összefüggésben az Ügynökség arra is szeretne emlékeztetni, hogy – több érdekelt fél értelmezésével ellentétben – a rendelet nem kötelezi a légi alkalmassági felülvizsgálatban részt vevő személyeket arra, hogy függetlenek legyenek, még az egyszemélyes CAMO-nál nagyobb szervezetek esetében sem.

i. A CAMO első jóváhagyásának engedélyezése jóváhagyott karbantartási program hiányában

33. A független (légijármű-üzemeltetői engedély (AOC) jogosultjához nem kapcsolódó) CAMO-k első jóváhagyását lehetséges „tyúk és a tojás problémaként” határozták meg, amikor a CAMO-knak nincsenek szerződéseik ügyfelekkel, ezért nem tudják megszerezni a szükséges jóváhagyást a szolgáltatásnyújtáshoz. Ezt a problémát a következők idézhetik elő:

- A jelenleg az M. rész VI. függelékében szereplő 14. nyomtatvány hivatkozást tartalmaz a karbantartási programra, és
- Nincs arra vonatkozó iránymutatás vagy AMC, hogy a 14. nyomtatványon mi fogadható el a karbantartási programra való hivatkozásként.

Ennélfogva egyes illetékes hatóságok szükségesnek tartják, hogy a 14. nyomtatvány a kérelmező felügyelete alá tartozó minden egyes légi jármű vonatkozásában külön karbantartási programot tartalmazzon. Ez az egyéni értelmezés nem ismeri el a különböző légi jármű-típusokra és -modellekre vonatkozó, „általános karbantartási programokra” való hivatkozás lehetőségét.

34. Az Ügynökség először arra szeretne emlékeztetni, hogy a szabály, illetve az AMC-k nem támogatják az ilyen értelmezést. Ezenfelül nem áll szándékában, hogy a független CAMO-k számára előírja, hogy mielőtt jóváhagyás iránti kérelmet nyújtanak be, egy lehetséges ügyféllel szerződést kell kötniük. Az Ügynökség valóban úgy gondolja, hogy bármely szervezetnek meg kell kapnia a jóváhagyást annak érdekében, hogy kapcsolatba lépjen egy ügyféllel, amelynek szerződése van egy másik szervezettel, hogy a tulajdonosok/üzemeltetők különböző lehetőségek közül választhassanak. Következésképpen:

- Az M.A.709. rész módosul, hogy magába foglalja az „alapvető” és „általános” karbantartási programok koncepcióját, ami egyértelművé teszi, hogy a cél a független CAMO-k jóváhagyásának lehetővé tétele anélkül, hogy ügyfelekre lenne szükség. Sor kerül az AMC M.A.709. rész kiigazítására az említett koncepció további pontosítása érdekében.
- Az M. rész VI. függeléke a következőképpen módosul:
 - A karbantartási programra való utalás megszüntetése a 14. nyomtatványon; a kapcsolódó rendelkezések átkerülnek a folyamatos légi alkalmassági irányítási szabályzatba (CAME).
 - Légijármű-típusoknak, -sorozatoknak vagy csoportoknak a 14. nyomtatványra való felvételének lehetővé tétele. Ezt tovább pontosítja az AMC M.B.703. rész.
 - A 14. nyomtatvány megfelelőbb hozzáigazítása azon esetekhez, amikor egy kereskedelmi célú légi közlekedéssel foglalkozó üzemeltető folyamatos légi alkalmassági irányítási tevékenységeket is végez nem kereskedelmi célú légi járművekkel kapcsolatban.

j) A komponensek karbantartására és az összetett feladatokra vonatkozó feltételek pontosítása

35. A jelenlegi szabály szerint a komponensek karbantartását jóváhagyott, a komponensekre vonatkozó megfelelő minősítéssel rendelkező karbantartó szervezeteknek kell elvégezniük. Az egyetlen kivétel az az eset, amikor a légi járműbe beszerelt komponenst kell karbantartani, vagy amikor a komponenst ideiglenesen eltávolítják a légi járműből, ha a légi jármű karbantartási kézikönyve kifejezetten engedélyezi azt a jobb hozzáférés érdekében, amely esetben az ilyen karbantartást független tanúsító személy is elvégezheti. Ezenfelül az összetett karbantartási feladatokat (VII. függelék) jóváhagyott karbantartó szervezetnek kell elvégeznie.

36. Ezek a rendelkezések sok kérdést és aggályt vetnek fel a szabályozás által érintett személyek és az illetékes hatóságok körében. (2) Különösen a következők tekintetében:

- Nem történik arra vonatkozó említés, hogy a karbantartást a légi jármű vagy a komponens karbantartási dokumentációjának megfelelően kell elvégezni. Ez arra az elgondolásra

vezethet, hogy bármely komponens karbantartását elvégezheti egy független tanúsító személy, ha a komponens nem veszik ki a légi járműből (példa: turbinás hajtómű forró szakaszának vizsgálata).

- A szöveg nem közli, hogy a független tanúsító személynek milyen típusú engedélyre vagy képesítésre (légi járműre vagy komponensre vonatkozóra) van szüksége a komponensek karbantartásának elvégzése során.
- A szövegből nem derül ki világosan, hogy milyen típusú üzembehelyezési bizonyítványt bocsátanak ki az egyes esetekben (1. nyomtatvány vagy légi jármű üzembehelyezési bizonyítványa).
- Nincs különbségtétel az érintett légi jármű komplexitásával összefüggésben.

37.E problémák megoldása érdekében az M.A.502., az M.A.613(a), az M.A.802(a) és (b), az M. rész IV. függeléke „Jóváhagyási kategóriák” és a 145. rész II. függeléke „Szervezetek jóváhagyása során alkalmazandó osztályok és kategóriák rendszere” a következők céljából módosul:

- A komponens független, légi járműre vonatkozó engedéllyel rendelkező tanúsító személy és légi járműre vonatkozó engedéllyel rendelkező (A kategória) karbantartó szervezetek általi karbantartásának engedélyezése, ha a komponens be van szerelve a légi járműbe vagy ideiglenesen eltávolítják onnan, amennyiben a karbantartást a légi jármű karbantartási dokumentációjának megfelelően végzik el, vagy – ha a hatóság kifejezetten hozzájárul – a komponens karbantartási dokumentációjának megfelelően (a komponensek egyszerű karbantartása esetén). Ez a karbantartás nem jogosít fel az 1. nyomtatvány kibocsátására, és a légi járművekre vonatkozó üzembehelyezési követelmények érvényesek rá.
- A komponens hajtóműre/APU-ra vonatkozó engedéllyel rendelkező (B kategória) karbantartó szervezetek általi karbantartásának engedélyezése, ha a komponens be van szerelve a hajtóműbe/APU-ba, vagy ideiglenesen eltávolítják onnan, amennyiben a karbantartást a hajtómű/APU karbantartási dokumentációjának megfelelően végzik el, vagy – ha a hatóság kifejezetten hozzájárul – a komponens karbantartási dokumentációjának megfelelően (a komponensek egyszerű karbantartása esetén).
- Az ELA1 légi járművek esetében annak engedélyezése, hogy a légi járművekre vonatkozó engedéllyel rendelkező független tanúsító személy elvégezze a következőket:
 - A komponensek karbantartása a komponensek karbantartási dokumentációjának megfelelően, ha a komponens be van szerelve a légi járműbe vagy ideiglenesen eltávolítják onnan. Ez nem vonatkozik a komponensek nagyjavítására.
 - A VII. függelékben felsorolt összetett feladatok, a tulajdonos és az illetékes hatóság előzetes megállapodásától függően.
- A CS-VLA, CS-22 és LSA légi járművek esetében annak engedélyezése, hogy a légi járművekre vonatkozó engedéllyel rendelkező független tanúsító személy elvégezze a hajtóművek nagyjavítását a tulajdonos és az illetékes hatóság közötti előzetes megállapodástól függően. Ez csak azon hajtóművekre vonatkozik, amelyeket nagyjavítás céljából ideiglenesen eltávolítanak a légi járműből, majd később visszaszerelnek és a légi járművel együtt helyeznek üzembe. Nem bocsátható ki az EASA 1. nyomtatvány.

k) A nem üzemkész komponensek tulajdonosnak történő átadásának engedélyezése

38. A jelenlegi szabály előírja, hogy a nem üzemkész komponenseket az illetékes karbantartó szervezet ellenőrzése alatt kell tartani mindaddig, amíg döntés születik arról, hogy megjavítják vagy kicserélik őket. Ez a követelmény nem áll összhangban az e vélemény által bevezetett rugalmassággal. Ezért szükséges a felügyeleti jogosultságokat minden (a komponensek vagy a légi járművek vonatkozásában) jóváhagyott karbantartó szervezetre és a légi jármű-tulajdonosra kiterjeszteni. Ez utóbbi esetben a komponensről előzetesen meg kell állapítani, hogy nem üzemkész, és a tulajdonosnak történő átadást fel kell tüntetni a megfelelő üzemi naplóban. Ez a módosítás az M.A.504(b) részben szerepel.

l) Új, egyszerűbb engedély létrehozása a légi jármű-karbantartással foglalkozó személyek számára

39. Az Ügynökséghez beérkező visszajelzések arra utaltak, hogy a B1.2 engedélyre vonatkozó képesítési követelmények túl szigorúak a kevésbé összetett dugattyús motorú repülőgépek esetében. Ezenfelül nem létezik siklórepülőgépekre és hőlégballonokra vonatkozó európai engedély. Az A-NPA14/2006 értesítés révén felismertük azt is, hogy szükség van egy olyan európai engedélyre, amely megfelelően igazodik a légi járművek általános repülési közösségéhez.

Ennek a vizsgálata 66.022. szabályalkotási feladat keretében most is tart, az NPA2008-03 értesítéssel kapcsolatban pillanatnyilag külső konzultációra kerül sor.

m) A légi alkalmassági felülvizsgálatban részt vevő személyekre vonatkozóan könnyített követelmények, a légi alkalmassági felülvizsgálatok elvégzésére és a légi alkalmassági felülvizsgálati bizonyítvány (ARC) kibocsátására vonatkozóan pedig egyszerűbb eljárások meghatározása.

40. Tisztázni kell a valamely EU-tagállamban lajstromozott és egy harmadik ország felügyelete mellett üzemeltetett légi járművek helyzetét, amennyiben a szabályozási biztonsági felügyeleti hatáskört nem ruházták át az adott harmadik országra. Mivel a légi járművek többsége nagy légi jármű, az irányítást egy CAMO-nak kell elvégeznie, amely az esetek többségében egy harmadik országbeli CAMO; az M. rész jelenlegi rendelkezései nem teszik lehetővé, hogy az ilyen CAMO-k ARC-eket bocsássanak ki. Jóllehet az Ügynökség a Kereskedelmi Világszervezet Szerződésének fényében vizsgálja a korlátozás felülvizsgálatának lehetőségét, ez nem volt része a jelenlegi szabályalkotási feladatnak, így majd egy külön feladat keretében kellő időben foglalkozunk a kérdéssel. Ideiglenes megoldásként az M.A.901. rész a következők lehetővé tétele érdekében módosul:

- A légi jármű légi alkalmasságának fenntartásáról gondoskodó CAMO meghosszabbíthatja egy másik CAMO vagy az illetékes hatóság által kibocsátott ARC-t, mindaddig, amíg a légi jármű ellenőrzött környezetben van. Ez akkor is alkalmazandó, ha a CAMO rendelkezik légi alkalmassági felülvizsgálatok elvégzésére és ARC-k kibocsátására vonatkozó jogosultságokkal. Ez azon alapul, hogy az ARC érvényességi idejének meghosszabbításához nem szükséges légi alkalmassági felülvizsgálatot végezni és légi alkalmassági felülvizsgálatot végző személyzettel rendelkezni. Ez a módosítás az M.A.711(a)4 és az M.A.901(f) részben szerepel.
- Ez az intézkedés azon alapul, hogy az ARC érvényességi idejének meghosszabbításához nem szükséges légi alkalmassági felülvizsgálatot végezni, csak azt kell ellenőrizni, hogy a légi jármű ellenőrzött környezetben marad. Ennélfogva nincs szükség légi alkalmassági felülvizsgálatban részt vevő személyekre.

- Az illetékes hatóság légi alkalmassági felülvizsgálatot hajthasson végre és ARC-t bocsáthasson ki nem kereskedelmi célú légi járművek esetében, amelyek légi alkalmasságának fenntartásáról harmadik országbeli CAMO gondoskodik. Ez a módosítás az M.A.504(b) részben szerepel.

Ezen intézkedések segítségével a lajstromozás szerinti tagállam illetékes hatósága elvégezheti a légi alkalmassági felülvizsgálatot és ARC bocsáthat ki. Ráadásul csak háromévente kell ezt elvégeznie, mert a külföldi CAMO az illetékes hatóság által kibocsátott ARC érvényességi idejét meghosszabbíthatja, ha a légi jármű ellenőrzött környezetben marad.

Ezenfelül módosult a 2042/2003/EK rendelet 7. cikke (3) bekezdésének a) pontja, hogy magában foglalja a fent említett (harmadik országbeli üzemeltetők által használt) nagy légi járművek esetében valamely CAMO-val történő szerződéskötés kötelezettségére vonatkozó, 2009. szeptember 28-ig tartó mentességi (opt-out) időszakot.

41. Az Ügynökség megjegyzi, hogy a fentebb közöltek szerint az M.A.711(a)4 és az M.A.901(f) részben szereplő rendelkezések valamennyi légi járműre alkalmazandók, beleértve a kereskedelmi célú légi járműveket is. A cél az, hogy a légi jármű légi alkalmasságának fenntartásáról gondoskodó CAMO meghosszabbíthassa az illetékes hatóság által az EU-ba importált légi jármű számára az első légi alkalmassági bizonyítvány kibocsátásakor kiadott ARC érvényességi idejét.
42. A légi alkalmassági felülvizsgálat elvégzésével és a légi alkalmassági felülvizsgálati bizonyítvány (ARC) kibocsátásával kapcsolatos rendelkezések pontosítása és egyszerűsítése az M. részben a nem kereskedelmi célú, főleg kis légi járművekre vonatkozóan bevezetett fokozott rugalmasság szükségszerű következménye. Ennek megfelelően ez a vélemény a következő módosításokat vezeti be:
 - Az EU-ban gyártott valamennyi új légi jármű esetében az első ARC-t az első légi alkalmassági bizonyítvánnyal együtt kell kibocsátani a 21A.183. rész 1. bekezdésének teljesítése esetén. Nincs szükség légi alkalmassági felülvizsgálatra. Ez a módosítás az M.A.901(k) részben szerepel.
 - A nagy légi járművektől eltérő, nem kereskedelmi célú légi járművek esetében a tulajdonos bármely CAMO-val szerződést köthet a karbantartási program kidolgozására és közvetett jóváhagyására vonatkozóan még akkor is, ha a légi jármű légi alkalmasságának fenntartásáról nem egy CAMO gondoskodik. Ez a módosítás az M.A.201(e) részben szerepel.
 - A nem kereskedelmi célú, legfeljebb 2730 kg maximális felszálló tömegű (MTOM) légi járművek és hőlégballonok esetében:
 - A légi alkalmassági felülvizsgálatban részt vevő személyek képzésére vonatkozó könnyített követelmények, mind a CAMO, mind az illetékes hatóság tekintetében. Ez magában foglalja a munkaköri tapasztalatra vonatkozó enyhébb követelményeket, valamint azt a lehetőséget, hogy a formális képzés felváltható kompetenciaértékeléssel. Ez a módosítás az M.A.707(a)2 and M.B.902(b)2 részben szerepel.
 - A tulajdonos eldöntheti, hogy a légi alkalmassági felülvizsgálatot és az ARC kibocsátását az illetékes hatóság vagy bármely megfelelően jóváhagyott CAMO végezze el, függetlenül attól, hogy a légi jármű ellenőrzött környezetben van-e. Ez az M.A.901(h)2 részben szerepel.
 - Az ELA1 légi járművek esetében:

- Az illetékes hatóság által elfogadott, független tanúsító személy ajánlásokat adhat ki az ARC-re vonatkozóan. Ez az M.A.901(g) részben szerepel.

n) Átmeneti rendelkezések

43. A fent ismertetett módosított szabályok csak akkor lépnek hatályba, amint a Bizottság jóváhagyja azokat. Figyelembe véve azonban, hogy:

- a nem kereskedelmi célú légi járművekre vonatkozó M. rész végrehajtásának jelenlegi határideje 2008. szeptember 28.,
- a szervezetek többsége visszatartja az M.A.F. alrész és az M.A.G alrész szerinti jóváhagyások iránti kérelmét mindaddig, amíg nem rendelkezik egyértelmű információkkal az általános célú repülésre vonatkozó M. részben bevezetett változtatásokkal kapcsolatban, és
- az illetékes hatóságok nem tudják végrehajtani a kapcsolódó vizsgálatokat, és nem tudják kibocsátani a jóváhagyási bizonyítványokat a 2008. szeptember 28-i határidő előtt,

az Ügynökség szükségesnek tartotta, hogy megfelelő átmeneti intézkedéseket írjon elő azon rendelkezésekre vonatkozóan, amelyek ésszerűen gondolkodva nem hajthatók végre 2008. szeptember 28. előtt, hogy az érintett szervezeteknek és hatóságoknak legyen idejük a végrehajtásra, ugyanakkor lehetőség legyen a légi járművek folyamatos légi alkalmasságának biztosítására a nemzeti szabályok szerint.

44. Ezek az átmeneti rendelkezések, amelyeket a 2042/2003/EK rendelet átmeneti rendelkezéseinek módosításáról szóló javasolt rendelet tartalmaz, a következőket írják elő:

a) A nem kereskedelmi célú légi járművek esetében:

- Az illetékes hatóságok és a nemzeti CAMO-k 2008. szeptember 28. után a tagállami követelmények alapján kibocsáthatnak légi alkalmassági felülvizsgálati bizonyítványt, illetve (a NAA-k esetében) legfeljebb kétszer, (a nemzeti CAMO-k esetében) pedig csak egyszer egy évre meghosszabbíthatják annak érvényességi idejét. (lásd: a módosított 2042/2003/EK rendelet 3. cikkének 5. pontja)
- A tagállamok 2009. szeptember 28-ig mentességet kérhetnek azon kötelezettség alól, hogy valamely CAMO-val szerződést kössenek (harmadik országbeli üzemeltetők által használt nagy légi járművek vonatkozásában). (lásd: a módosított 2042/2003/EK rendelet 7. cikke (3) bekezdésének a) pontja)

b) A nagy légi járművektől eltérő, nem kereskedelmi célú légi járművek esetében 2009. szeptember 28-ig:

- A folyamatos légi alkalmassági irányítási feladatokat elvégezhetik a tagállami követelmények szerint jóváhagyott CAMO-k. (lásd: a módosított 2042/2003/EK rendelet 3. cikkének 4. pontja)
- A légi járművek és komponensek karbantartását és üzembe helyezését elvégezhetik a tagállami követelmények szerint jóváhagyott karbantartó szervezetek. (lásd: a módosított 2042/2003/EK rendelet 4. cikkének 4. pontja)
- A tagállamok mentességet kérhetnek azon kötelezettség alól, hogy valamely CAMO-val vagy jóváhagyott karbantartó szervezettel szerződést kössenek (az M.A.201(i) rész által érintett légi járművek vonatkozásában). (lásd: a módosított 2042/2003/EK rendelet 7. cikke (3) bekezdésének a) pontja)

- o Egyenértékű nemzeti karbantartási programok felhasználásának lehetősége. (lásd: a módosított 2042/2003/EK rendelet 3. cikkének 6. pontja)
- o Továbbra is alkalmazhatók a tagállami követelmények szerint képezett tanúsító személyek. (lásd: a módosított 2042/2003/EK rendelet 5. cikkének 1. pontja)
- o A nemzeti követelmények szerint jóváhagyott karbantartó szervezetek által kibocsátott üzembehelyezési bizonyítványok egyenértékűnek tekintendők az M.A.801. és az M.A.802. rész alapján kibocsátottakkal. (lásd: a módosított 2042/2003/EK rendelet 4. cikkének 4. pontja)

Az Ügynökség megjegyzi, hogy a nem kereskedelmi célú nagy légi járművek tulajdonosainak/üzemeltetőinek (a harmadik országbeli üzemeltetők kivételével) 2008. szeptember 28-tól kezdődően szerződést kell kötniük valamely CAMO-val a szolgáltatások tekintetében.

45. Az NPA-val kapcsolatos észrevételek benyújtásának ideje alatt egy bizonyos tagállam 3 éves átmeneti időszakot kért, amely alatt a nemzeti szabályoknak megfelelően képezett tanúsító személyek továbbra is élhetnek jogosultságaikkal, hogy a jelenlegi tanúsító személyzet nyugdíjba vonulásának hatása enyhülhessen, és hogy figyelembe lehessen venni, hogy a B3 és ELA engedélyek egy bizonyos ideig nem lesznek elérhetők. Az Ügynökség úgy véli, hogy egy ilyen egyedi esettel nem lehet foglalkozni a szabályalkotás során, és inkább azt javasolja, hogy éljenek az alaprendelet 14. cikkében foglalt rugalmassági rendelkezésekkel.

IV. Szabályozási hatásvizsgálat

46. Ahogy azt már a fenti II. fejezetben említettük, az első szabályozási hatásvizsgálatot az Air EuroSafe tanácsadó cég végezte el. Ennek eredményeképpen született meg a tanácsadó cég által 2005. február 21-én kiadott 2004/S 122-102598 szabályozási hatásvizsgálati jelentés, amelyet az NPA07/2005 értesítés II. függelékeként tettünk közzé. Ez a jelentés felsorolja a módosítandó bekezdéseket, valamint tartalmazza a kapcsolódó hatások elemzését. Azt a következtetést vonták le, hogy a tervezett változtatások kedvező hatást gyakorolnak a szabályozás által érintett személyekre, ugyanakkor nem befolyásolják a biztonsági szintet, és a változtatások előterjesztésére az NPA07/2005 értesítés részeként került sor (M.007. feladat).
47. Mindazonáltal, mivel ez a feladat kiegészült az M.005. és M.017. feladattal annak érdekében, hogy az M. részzel kapcsolatban további változtatások előterjesztésére kerüljön sor, valamint létrejöjjön az AMC/GM dokumentum, a következő témákkal kapcsolatban újabb szabályozási hatásvizsgálatot végeztek:
- A nem kereskedelmi célú, legfeljebb 2730 kg maximális felszálló tömegű légi járművek légi alkalmassági felügyeletében részt vevő személyek képzése (mind az M.A. G. alrész szerinti szervezetek, mind az illetékes hatóságok vonatkozásában).
 - A légi alkalmassági felülvizsgálati bizonyítvány kibocsátása és megújítása.
 - Bizonyos szolgáltatások M.A. F. rész szerinti szervezetek által alvállalkozás formájában történő biztosítása.
 - Pilóta/tulajdonos által végzett karbantartás.
48. Az Ügynökség ezeket a hatásokat teljes körűen értékelte az NPA2007-08 értesítésben, és arra a következtetésre jutott, hogy „A légi alkalmassági felülvizsgálati bizonyítvány kibocsátása és

megújítása” esetének kivételével a tervezett változtatások vagy semmilyen, vagy kedvező hatást gyakorolnak minden érintett ágazatra.

49. „A légi alkalmassági felülvizsgálati bizonyítvány kibocsátása és megújítása” konkrét esetében az Ügynökség azt a lehetőséget választotta, miszerint a tulajdonos döntheti el, hogy valamely CAMO vagy az illetékes hatóság végezze el a légi alkalmassági felülvizsgálatot és bocsássa ki az ARC-t. Ez vonatkozna a nem kereskedelmi célú, legfeljebb 2730 kg maximális felszálló tömegű légi járművekre. Ezt a lehetőséget az ágazat valamennyi képviselője egyértelműen támogatta. Ezzel szemben az illetékes hatóságok legtöbb képviselője azzal érvelt, hogy ez mennyiségileg meghatározhatatlan terhet róna rájuk, mivel nem voltak abban a helyzetben, hogy megállapítsák, hogy a szabályozás által érintett személyek őket vagy a CAMO-kat bíznák meg az ARC-k megújításának feladatával; ennél fogva fennállt annak a veszélye, hogy túl sok vagy túl kevés újabb alkalmazottat vesznek fel. Ennek ellenére az Ügynökség ezt a lehetőséget választotta, mert nagyobb rugalmasságot biztosít a tulajdonos számára és előmozdítja az általános célú repülést. Ezenfelül az Ügynökség úgy véli, hogy a piacnak gyors önszabályozást kell végrehajtania, hogy az illetékes hatóságok helyesen fel tudják mérni, mennyi alkalmazottra van szükségük.
50. A valamely EU-tagállamban lajstromozott és egy harmadik ország felügyelete mellett üzemeltetett légi járművek folyamatos légi alkalmasságának kérdésével kapcsolatban – ahol a szabályozási biztonsági felügyeleti hatáskört nem ruházták át az adott harmadik országra – az Ügynökség megállapította, hogy az érintett légi járművek döntő többségét Franciaországban lajstromozzák. A „DGAC-France”-tól 2007. május 16-án kapott információk szerint 66 nagy légi járművet lajstromoztak, amelyeket 19 harmadik országbeli üzemben tartó üzemeltetett az EU-n kívüli 16 országban.

Ezt a kérdést az M.A.711(a)4, az M.A.901(f), az M.A.901(i) rész és a 2042/2003/EK rendelet 7. cikke (3) bekezdésének a) pontja tekintetében előterjesztett változtatások révén oldottuk meg.

Köln, 2008. május 15.

P. GOUDOU
ügyvezető igazgató

FÜGGELÉK: A CRD2007-08 dokumentumra adott válaszok

Általános észrevételek:

- (1) „Az Európai Siklórepülő-gyártók” és egy magánszemély ragaszkodott ahhoz a lehetőséghez, hogy a tulajdonosok szabadon választhassanak az M. rész és a nemzeti követelmények között, amit azzal támasztottak alá, hogy a nemzeti követelményeket fenn kell tartani a II. melléklet szerinti légi járművek számára, valamint hogy a II. mellékletbe tartozó légi járművek száma nem csekély.

A CRD2007-08 dokumentumban már ismertetett válaszok mellett az Ügynökség szeretné megjegyezni, hogy önmagában a II. melléklet léte nem indokolja, hogy a mellékletben nem szereplő légi járművekre a nemzeti szabályokat alkalmazzák.

Továbbá az alaprendelet (5) preambulumbekzdésében foglaltak szerint *„arányos intézkedéseket kell hozni a szabadidős repülés biztonsági szintjének általános javítása érdekében. Elsősorban az egyre növekvő teljesítményű, alacsony legnagyobb felszálló tömegű repülőgépekre és helikopterekre kell figyelmet fordítani, amelyek az egész Közösség területén közlekedhetnek, és gyártásuk ipari módszerekkel történik. Ezért azok a biztonság és a környezetvédelem tekintetében szükséges egységes szint biztosítása érdekében közösségi szinten jobban szabályozhatóak”.*

Következésképpen nem garantálható, hogy a II. mellékletbe tartozó légi járművek véglegesen a melléklet hatálya alá fognak tartozni.

- (2) Annak ellenére, hogy a szövetséget nem érintik a jelenlegi EU-előírások, a „European Microlight Federation” (EMF) kifejezte, hogy nem ért egyet az Ügynökség által a CRD2007-08 dokumentumban az előírások tervezett módosításának igazolása érdekében szolgáltatott indoklásokkal. Azon túlmenően, hogy elégedetlen a tervezett M. résszel, az EMF-nek aggályai vannak az MDM.032. feladat jövőbeni eredményével kapcsolatban.

Ennélfogva az EMF kifejezte határozott óhaját azzal kapcsolatban, hogy a 450 maximális felszálló tömeg (MTOM) alatti légi járművek továbbra is a II. mellékletbe tartozzanak, ahogy jelenlegi is.

Az Ügynökség megjegyzi, hogy – a fenti pontban már elmondottak szerint – nem garantálható, hogy a II. mellékletbe tartozó légi járművek véglegesen a melléklet hatálya alá fognak tartozni.

Mindazonáltal az Ügynökség úgy véli, hogy a véleményben az M részre vonatkozóan javasolt rendszer a tapasztalatokkal együtt vonzónak bizonyulhatnak a mikrokönnyű repülőgépeket üzemeltetők számára. Továbbá az MDM.032. feladattal kapcsolatos munka még mindig tart, és minden tőlünk telhetőt meg fogunk tenni annak érdekében, hogy a szabályokat a kevésbé összetett általános célú repüléshez igazítsuk.

Az Ügynökség közvetlenül az EMF-nek fog részletes választ küldeni az észrevételekkel kapcsolatban.

- (3) Egy magánszemély megjegyyezte, hogy az ő értelmezése szerint a CRD dokumentummal kapcsolatos konzultációs szakasz az Ügynökség weboldalán ismertetett szabályalkotási eljárás 5. szakaszának felel meg, és ilyen módon a konzultációnak 3 hónapig kell tartania.

Az Ügynökség megjegyzi, hogy az 5. szakasz „Észrevételek és felülvizsgálati időszak” megegyezik az NPA-val kapcsolatos külső konzultáció befejezése és a CRD közzététele közötti időszakkal.

A CRD-re vonatkozóan megadott válaszadási időszak a 6. szakasszal „Elfogadás és közzététel” egyezik meg. Az Ügynökség annak érdekében, hogy elegendő idő maradjon az észrevételek megtételére, a CRD közzétételétől számított 2 hónapnál hamarabb nem tudja közzétenni a végleges véleményt/határozatot. Ezt közöltük a CRD2007-08 dokumentum 6. bekezdésében (3. oldal), és ez egy olyan külön intézkedés, amely több szabályalkotási eljárásban nem is létezik.

- (4) Egy magánszemély azt kérdezte, hogy miként található meg az M. rész szerint jóváhagyott szervezetek felsorolását.

Az Ügynökség megjegyzi, hogy az M.A.F. alrész és az M.A.G. alrész szerinti, az EU területén található szervezetek jóváhagyása teljes mértékben a tagállamok hatáskörébe tartozik, és így ezek a tagállamok felelősek a jóváhagyott szervezetek megfelelő listáinak összeállításáért.

A harmadik országbeli szervezetek az EASA hatáskörébe tartoznak, és a jóváhagyott szervezetek listáját az Ügynökség weboldalán tesszük közzé.

A 2042/2003/EK rendelettel és a végrehajtási szabályokkal kapcsolatos észrevételek:

- (1) A CAA-Egyesült Királyság és az ENAC-Olaszország a 2042/2003/EK rendelet és az alaprendelet összehangolását javasolta, különösen az alkalmazhatósági záradékok, a rendelet száma, valamint a „nagy légi járművek” helyett inkább a „komplex motoros meghajtású légi járművekre+ való hivatkozás tekintetében.

Az Ügynökség megjegyzi, hogy erre az összehangolásra az MDM.044. szabályalkotási feladat részeként fog sor kerülni, beleértve a megfelelő konzultációs szakaszokat is. Néhány említett változtatás olyan hatással jár, amellyel kapcsolatban értékelést kell végeznünk, és pillanatnyilag e vélemény részeként nem vezethetők be.

Mindazonáltal az Ügynökség a 15a. és a 15b. nyomtatványon szereplő, az 1592/2002/EK rendeletre való hivatkozást a 216/2008/EK rendeletre való új hivatkozással váltotta fel.

Időközben az 1592/2002/EK rendeletre való egyéb hivatkozások a 216/2008/EK rendelet 69. cikke (1) bekezdését alkalmazva kezelhetők, amely megállapítja, hogy a hatályon kívül helyezett 1592/2002/EK rendeletre történő hivatkozásokat a 216/2008/EK rendeletre vonatkozóan kell tekinteni, és a 216/2008/EK rendelet VI. mellékletében meghatározott megfelelési táblázat szerint kell értelmezni.

- (2) A FOCA-Svájc annak értelmezésére kérte az EASA-t, hogy a hőlégballonok üzemeltethetők-e a kereskedelmi célú légi fuvarozásban, annak egyértelművé tétele érdekében, hogy a 2042/2003/EK rendelet mely rendelkezéseit kell betartani.

Az Ügynökség álláspontja szerint nem az a fő kérdés, hogy a hőlégballonok üzemeltethetők-e a „kereskedelmi célú légi fuvarozásban” vagy sem, hanem az, hogy a 2042/2003/EK rendeletnek a „kereskedelmi célú légi fuvarozást” érintő rendelkezései alkalmazandók-e vagy sem.

A 2042/2003/EK rendelet 1. cikkének (3) bekezdése kimondja, hogy „E rendelet kereskedelmi célú légi fuvarozással kapcsolatos rendelkezéseit a közösségi joggal összhangban engedélyezett légi fuvarozókra kell alkalmazni”.

Következésképpen ebben az esetben a légifuvarozók engedélyezéséről szóló, 1992. július 23-i 2407/92/EGK tanácsi rendelet alkalmazandó.

A hőlégballonok konkrét esetét tekintve, a 2407/92/EGK rendelet az 1. cikkének (2) bekezdésében foglalt rendelkezések révén kizárja a hőlégballonokat a rendelet hatálya alól, ennél fogva a 2042/2003/EK rendelet „kereskedelmi célú légi fuvarozást” érintő rendelkezései nem alkalmazandók rájuk.

A közeljövőben a kereskedelmi célú légi közlekedésben részt vevő légi járművekre vonatkozó üzemeltetési követelményekre kiterjedő végrehajtási szabályok közzétételekor azonban változhat a helyzet. Ez szükségessé teheti a 2042/2003/EK rendelet módosítását.

- (3) Az AustroControl az „ELA1 légi járműveknek” a CRD2007-08, az NPA2008-03 és az NPA2008-07 dokumentumokban szereplő fogalom meghatározásainak összehangolására tesz javaslatot. Ezenfelül a „European Sailplane Manufacturers”, a „British Balloon and Airship Club”, valamint két magánszemély bizonyos módosításokat javasolt az „ELA1 légi járművek” fogalom meghatározása tekintetében.

Az Ügynökség megjegyzi, hogy „ELA1 légi járműveknek” az e véleményben, a 2042/2003/EK rendelet 2. cikkében, bevezetendő fogalom meghatározása, megegyezik az NPA2008-07 értesítésben az „ELA-eljárás, Szokásos változtatások és javítások, valamint a könnyű sportrepülőgépekre vonatkozó típusalkalmassági előírások” részben javasolt meghatározással. Ugyanakkor az NPA2008-03 értesítésben az „ELA-engedély” nem csupán az ELA1, hanem bizonyos ELA2 légi járművekre is kiterjed.

Az Ügynökség azt javasolja, hogy ezeket az észrevételeket az NPA2007-08 értesítés konzultációs szakaszában – amely 2008. július 18-án fejeződik be – ismét küldjék el.

- (4) Az AustroControl, a CAA-Egyesült Királyság, a DGAC-Franciaország, az ENAC-Olaszország és a „Deutscher Aero Club” az M.A.302(i) és az M.A.901(k) rész szerinti eltérések vonatkozásában bizonyos szerkesztési és pontosító változtatásokat javasol.

Ezen túlmenően a DGAC-Franciaország az M.A.606(h) és az M.A.801(d) rész szerinti eltérések tekintetében terjeszt elő változtatásokat annak biztosítása érdekében, hogy valamennyi, a nagy légi járművektől eltérő, nem kereskedelmi célú légi járműre kiterjedjenek, függetlenül a karbantartást végző szervezet vagy személy típusától.

Az Ügynökség ennek megfelelően átfogalmazta ezeket az eltéréseket. Ezenkívül a szöveg érthetőbbé tétele érdekében valamennyi előterjesztett eltérés az M. részből átkerült a 2042/2003/EK rendeletbe a következők szerint:

- o az M.A.904(f) rész a 3. cikk (4) bekezdésébe.
- o az M.A.901(k) és az M.A.903(c) rész a 3. cikk (5) bekezdésébe.
- o az M.A.302(i) rész a 3. cikk (6) bekezdésébe.
- o az M.A.802(c) rész a 4. cikk (4) bekezdésébe.
- o az M.A.606(h) és az M.A.801(d) rész a 5. cikk (1) bekezdésébe.

- (5) A „Royal Danish Aeroclub”, a „Europe Air Sports” és a „Norwegian Air Sports Federation” az átmeneti időszak 2010. szeptember 28-ig történő meghosszabbítását kérte.

Az Ügynökségnek az a véleménye, hogy a 2009. szeptember 28-ig tartó átmeneti időszak elegendő időt biztosít a javasolt módosítások végrehajtásához.

- (6) Az AustroControl indítványozta, hogy az M.A.201(i) részben bevezetett „*kereskedelmi célú üzemeltetések*” kifejezésre vonatkozóan a 2042/2003/EK rendelet tartalmazzon fogalom meghatározást, ezenkívül javasolta, hogy ezt a meghatározást korlátozzák a siklórepülőgépeknél és a motoros siklórepülőgépeknél magasabb kategóriába tartozó légi járművekre.

Az Ügynökség megjegyzi, hogy a „*kereskedelmi célú üzemeltetések*” kifejezés meghatározása már az alaprendeletben szerepel. Ráadásul ez a kifejezés magában foglalja a siklórepülőgépeket és a motoros siklórepülőgépeket is.

- (7) A DGAC-Franciaország azt javasolta, ahogy azt már az NPA2007-08 dokumentumban is tette, hogy a nagy légi járművektől eltérő, nem kereskedelmi célú légi járművek esetében ne legyen szükség a karbantartási program jóváhagyására, hanem csupán az illetékes hatóság számára legyen elfogadható. A javaslat célja, hogy a légi alkalmassági korlátozások (ALI), a légi alkalmassági irányelvek és egyéb kötelező dokumentáció kivételével, az említett légi járművekre vonatkozó karbantartási program tartalmát a tulajdonos határozza meg, és azt az illetékes hatóságnak ne kelljen jóváhagynia.

Az Ügynökségnek az az álláspontja, hogy mielőtt a karbantartási program „jóváhagyottnak” vagy „elfogadottnak” tekinthető, az illetékes hatóságnak előzetesen meg kell állapítania, hogy a tartalom megfelel-e az M.A.302, különösen az M.A.302(d) (h) részben előírt követelményeknek. Ezen túlmenően a jóváhagyásról/elfogadásról mindig értesítést kell adni.

Ennélfogva, mivel az Ügynökség nem érzékel semmilyen különbséget a „jóváhagyott” és az „elfogadott” kifejezések között, nem került sor módosításra.

- (8) Egy magánszemély megjegyezte, hogy a M.A.302(g) rész vonatkozásában más-más szöveg szerepel a CRD2007-08 és a CRD2007-01 dokumentumban, és kérte a konszolidált szövegváltozatot.

Az Ügynökség megjegyzi, hogy a CRD2007-01 dokumentum M.A.302(g) része a CRD2007-08 dokumentum M.A.302(h) részével egyezik meg.

Az Ügynökség elfogadja az észrevételt, és e véleményben módosítja az M.A.302(h) részt, hogy összhangba kerüljön a CRD2007-01 dokumentumban előterjesztett javaslattal.

Ez a módosítás nem teszi szükségessé a CAA-Egyesült Királyság által előterjesztett javaslat beépítését, amely az M.A.302(h) részben szereplő, „*a módosítás jóváhagyásának jogosultja*” kifejezésnek „*a kisebb változtatás jóváhagyásának jogosultja*” kifejezéssel történő helyettesítését kéri.

- (9) A „Deutscher Aero Club” és a „Europe Air Sports” az M.A.403(b) rész módosítását kérte annak érdekében, hogy a VIII. függelékben felsorolt feladatok esetében a pilóta/tulajdonos dönthesse el, hogy a légi jármű valamely meghibásodása súlyosan veszélyezteti-e a repülésbiztonságot, és ezért meghatározhatja, hogy a további repülés előtt milyen intézkedésre van szükség, illetve mely hibák javítása halasztható. Az indoklás az, hogy amíg az NPA2008-03 értesítés által javasolt ELA légi járművek karbantartási engedélye alkalmazandó, nem lesz elegendő tanúsító személy e kérdések támogatásához.

Az Ügynökségnek szerint nem garantálható, hogy a pilóta/tulajdonos rendelkezik megfelelő kompetenciával annak eldöntéséhez, hogy valamely hiba javítása halasztható-e. Következésképpen, amennyiben egy hibáról megállapítják, hogy a VIII. függelék

szerinti feladat elvégzésével helyrehozható, a pilóta/tulajdonos a repülés előtt elvégezheti az ilyen feladatokat, de nem halaszthatja el.

Továbbá az Ügynökség nem ért egyet a válaszban adott indoklással, mert nincs arra utaló bizonyíték, hogy a jövőben több ELA-engedélyjogosult lesz, mint nemzeti szabályok szerinti képesítéssel rendelkező tanúsító személy. Az ELA légi járművek karbantartási engedélyének fenntartásáig a siklórepülőgépeket és a hőlégballonokat tanúsító személyek a jelenlegi helyzethez hasonlóan jogosultak a feladat ellátására, ha megfelelnek a tagállami követelményeknek.

(10) Az AustroControl és a DGAC-Franciaország a nem kereskedelmi célú ELA1 légi járművekre vonatkozó, az M.A.502(d) és az M.A.801(c) részben az összetett karbantartási feladatok tekintetében előirányzott egyedi rendelkezésekkel kapcsolatban tett észrevételeket. Különösen az aggasztotta őket, hogy az illetékes hatóságokra esetlegesen teher hárul azon követelmény miatt, hogy a tulajdonos és az illetékes hatóság között egy megállapodásnak kell létrejönnie, és hogy a hatóságnak ellenőriznie kell, hogy a független tanúsító személy rendelkezik-e megfelelő képesítéssel és friss tapasztalatokkal, a komponensre vonatkozó, alkalmazandó karbantartási dokumentációval, eszközökkel, felszerelésekkel és anyagokkal, valamint a megfelelő létesítményekhez való hozzáféréssel:

- Az AustroControl azt javasolta, hogy az M.A.801(c) részben maradjanak meg a képesítésre, a tapasztalatra, a karbantartási dokumentációra, az eszközökre, felszerelésekre, anyagokra és létesítményekre vonatkozó követelmények a független tanúsító személyek esetében, de ne követeljük meg az illetékes hatóságtól, hogy ezek teljesítését ellenőrizze.
- A DGAC-Franciaország a következő javaslatot terjesztette elő:
 - az M.A.502(d) részből zárjuk ki azon rendelkezéseket, amelyek lehetővé teszi a független tanúsító személy számára, hogy komponensekkel kapcsolatos összetett karbantartási feladatokat hajthasson végre és elvégezhesse a hajtóművek és légcsavarok nagyjavítását.
 - az M.A.801(c) rész törlése, valamint az M.A.801(b)2 részbe azon lehetőség beépítése, hogy a független tanúsító személyek a képesítésre, tapasztalatokra, karbantartási dokumentációra, eszközökre, anyagokra és létesítményekre vonatkozó minden külön követelmény nélkül összetett karbantartási feladatokat végezzenek el az ELA1 légi járművekkel kapcsolatban.

Az Ügynökségnek az a véleménye, hogy a DGAC-Franciaország által előterjesztett javaslat nem következetes, mert nem teszi lehetővé a komponensekkel kapcsolatos komplex karbantartási feladatok végrehajtását, viszont minden további követelmény nélkül lehetővé teszi a légi járművekkel kapcsolatos komplex karbantartási feladatok elvégzését.

Ezen túlmenően az Ügynökség nem ért egyet a DGAC-Franciaország azon észrevételével, hogy ezek az eseti alapon történő jóváhagyások nem részletes követelményeken alapulnak, és a felelősséggel kapcsolatos problémák kialakulásához, valamint a felhasználókkal kapcsolatban igazságtalan bánásmód alkalmazásához vezethetnek.

Az Ügynökség javaslata már tartalmaz követelményeket, és az illetékes hatóságnak megfelelő eljárások kialakításával el kell kerülnie az igazságtalan bánásmód alkalmazását, függetlenül attól, hogy az Ügynökség javaslatán alapuló, eseti alapon történő jóváhagyásról vagy a 14. cikk szerinti kivétel megadásáról van szó.

Az AustroControl által előterjesztett javaslattal kapcsolatban az az Ügynökség véleménye, hogy az illetékes hatóság által végzendő ellenőrzésre vonatkozó követelmény megszüntetése teljesen kizárja az ellensúlyozó intézkedést, mert a megfelelő

képesítésre, a tapasztalatra, a karbantartási dokumentációra, az eszközökre, felszerelésekre, anyagokra és létesítményekre vonatkozó követelményeket már minden, bármely személy vagy szervezet által bármilyen légi járművel és komponenssel kapcsolatban elvégzett karbantartás esetén előírják.

Mindazonáltal az Ügynökség be fogja mutatni az AMC dokumentumot annak tisztázása érdekében, hogy a tulajdonos és az illetékes hatóság közötti megállapodás magában foglalhatja számos összetett feladat huzamos időn keresztül történő végrehajtását, ha a megállapodás meghatározza az alkalmazandó dokumentációt, eszközöket, felszereléseket, anyagokat és létesítményeket, és az illetékes hatóság szűrőpróbaszerű ellenőrzéseket végez a megfelelés megerősítése érdekében.

- (11) Az AustroControl és CAA-Egyesült Királyság az M.A.901(g) részben előírányzott, nem kereskedelmi célú ELA1 légi járművekre vonatkozó egyedi rendelkezésekkel kapcsolatban tett észrevételeket.
- o Az AustroControl azt javasolta, hogy az M.A.901(g) rész tegye lehetővé a független tanúsító személyek számára, hogy két egymást követő éven keresztül ne csak ajánlásokat adjanak ki, hanem ARC-eket is, és meghosszabbíthassák azok érvényességi idejét. Ezenfelül az AustroControl javaslatot terjesztett elő azzal kapcsolatban, hogy szűnjön meg az illetékes hatóságokra vonatkozó azon követelmény, hogy a tanúsító személyeket értékeljék és elfogadják.
 - o A CAA-Egyesült Királyság az M.A.901(g) rész módosítását javasolta annak kijelentése érdekében, hogy ez a rendelkezés nem alkalmazandó a kereskedelmi üzemeltetésekben részt vevő ELA1 légi járművekre. Az indoklás az, hogy e légi járműveknek szerződést kell kötniük valamely CAMO-val.

Az Ügynökségnek az a véleménye, hogy az AustroControl által előterjesztett javaslat nem biztosít semmilyen ellenőrzést a légi alkalmassági felülvizsgálati eljárás és a személyek képzése tekintetében. Ezen túlmenően az ARC-k kibocsátása nem a 66. rész szerinti képzéssel rendelkezők kiváltsága.

Ami a CAA-Egyesült Királyság által előterjesztett javaslatot illeti, az Ügynökség egyetért ezzel, de a „kereskedelmi üzemeltetésekre” történő hivatkozás helyett inkább az M.A.201(i) rész alá tartozó légi járművekre kell hivatkozni, mert lehetséges, hogy bizonyos „kereskedelmi üzemeltetések” esetében nincs szükség az M.A.G. alrész szerinti szervezettel való szerződéskötésre. Az M.A.901(g) rész ennek megfelelően módosult.

- (12) A „Europe Air Sports” ragaszkodott az M.A.F. alrész és az M.A.G. alrész szerinti, összevont jóváhagyás lehetőségéhez.

Az Ügynökség újrólág megerősíti a CRD2007-08 dokumentumban kifejezett álláspontját.

- (13) Egy magánszemély azt kérte, hogy az M.A.F. alrész szerinti szervezetek is rendelkezhessenek az M.A.G. alrész szerinti szervezetek jogosultságaival anélkül, hogy a rájuk vonatkozó követelményeket teljesítenék.

Az Ügynökségnek az az álláspontja, hogy ez nem lehetséges, mivel az M.A.F. alrész nem tartalmaz folyamatos légi alkalmassággal kapcsolatos követelményeket.

- (14) Az ENAC-Olaszország bizonyos rugalmassági rendelkezések beépítését javasolta az M.A.F. alrész szerinti, a kereskedelmi légi közlekedéstől eltérő kereskedelmi üzemeltetésekhez alkalmazott légi járművek karbantartását végző szervezetekre vonatkozóan. Ezek a rendelkezések hasonlóak lennének a 145. részben jelenleg szereplőkhöz.

Az Ügynökség elfogadta a javaslatot és a következőképpen módosította a szöveget:

- o A szöveg egy új, M.A.606(h) résszel egészült ki magában foglalva azt, hogy a légi alkalmassági irányelveknek megfelelően a parancsnok ismétlődő, repülés előtti ellenőrzést hajt végre, valamint hogy a parancsnok számára korlátozott tanúsítási engedélyt bocsátanak ki, ha a légi jármű a támogatott helytől távol üzemel.
- o Az M.A.615 rész annak érdekében módosult, hogy lehetővé tegye a karbantartás bármely tetszőleges helyen történő elvégzését amiatt, mert a légi jármű üzemképtelen, vagy üzemeltetési karbantartás vált szükségessé.

- (15) A CAA-Egyesült Királyság azt javasolta, hogy az M.B.902(b) rész az illetékes hatóság számára ugyanolyan rugalmasságot engedélyezzen, mint amilyenben az M.A.707(a) rész szerint az ágazat részesül abban a tekintetben, hogy képesítés helyett további tapasztalatokat használjon fel.

Az Ügynökség elfogadta a javaslatot.

- (16) Az AustroControl indítványozta, hogy az M.A.709. részből hagyjuk el az „*alapvető*” karbantartási programban szereplő MPD-re és MRB-re való hivatkozást, azzal a megállapítással, hogy ezeket nem alkalmazzák kis légi járművek esetében.

Az Ügynökség nem fogadta el ezt a javaslatot, mert az „*alapvető*” karbantartási programot független CAMO is összeállíthatja nem kereskedelmi célú nagy légi járművek jóváhagyása céljából. E légi járművek esetében alkalmazható az MPD és az MRB.

- (17) Az ENAC-Olaszország arra vonatkozóan terjesztett elő javaslatot, hogy az M.A.711(a) részbe jogosultságként kerüljön be a karbantartási programok közvetett jóváhagyási eljárások révén történő jóváhagyása.

Az Ügynökség nem ért egyet a javaslattal, mert egy közvetett jóváhagyási eljárással jóváhagyott karbantartási programot az illetékes hatóság által jóváhagyottnak tekintendő.

- (18) Magánszemélyek az általuk előterjesztett bizonyos észrevételekben azt kérték, hogy pontosítsuk, mit is értünk „ellenőrzött környezet” alatt, és ennek milyen vonzatai vannak. Ezekre az észrevételekre egyénileg adunk választ az előterjesztőknek.

Mindazonáltal az Ügynökség megjegyzi a következőket:

- o az „ellenőrzött környezet” meghatározása megtalálható az M.A.901(b) részben.
- o az „ellenőrzött környezet” meghatározása minden légijármű-típus és minden típusú üzemeltetés, még a magánüzemeltetés esetében is ugyanaz. az M.A.901(e)1 részben azonban rugalmasságot vezettünk be annak lehetővé tétele érdekében, hogy bizonyos légi járművek és üzemeltetések esetében valamely CAMO még akkor is bocsássa ki az ARC-t, ha a légi jármű nem „ellenőrzött környezetben” van.
- o Annak érdekében, hogy a légi járművet „ellenőrzött környezetben” lévőnek tekintsék, minden karbantartási feladatot az M.A.F. alrész vagy a 145. rész szerint szervezeteknek kell végrehajtaniuk. Az egyetlen kivételt a pilóta/tulajdonos karbantartási feladatai jelentik, amelyeket a pilóta/tulajdonos vagy független tanúsító személy hajt végre.

- (19) A CAA-Egyesült Királyság azt javasolta, hogy azt az előírányzott jogosultságot, amely lehetővé teszi a CAMO-k számára, hogy az illetékes hatóság által kibocsátott ARC

érvényességi idejét meghosszabbítsák, a kereskedelmi célú légi közlekedésre is alkalmazni kell. A cél, hogy engedélyezzék azon ARC-k érvényességi idejének meghosszabbítását, amelyeket eredetileg az illetékes hatóság bocsátott ki, amikor a légi járművet az EU-ba importálták és ellenőrzött környezetben maradt.

Ennek megfelelően módosult az M.A.901(f) rész és az EASA 15a. nyomtatvány.

- (20) A „French Gliding Union” az M.A.901(g) rész módosítását kérte annak lehetővé tétele érdekében, hogy az ELA1 légi járművek számára független tanúsító személy ajánlása alapján valamely CAMO bocsássa ki az ARC-t.

Az Ügynökség nem támogatja ezt a javaslatot. Ebben az esetben az ARC-t csak az illetékes hatóság bocsáthatja ki, mert ő fogadja el a tanúsító személyeket, akik kiadják az ajánlást.

- (21) Egy magánszemély ragaszkodott azon véleményéhez, miszerint a jövőben intézkedésre van szükség annak lehetővé tételéhez, hogy feljogosított szervezetek vagy értékelő testületek légi alkalmassági felülvizsgálatot hajtsanak végre vagy ARC-t bocsássanak ki ELA légi járművek számára.

Az Ügynökség a CRD2007-08 dokumentumban már kifejtette, hogy a feljogosított szervezeteknek az alaprendeletben szereplő meghatározása nem teszi ezt lehetővé. Ráadásul az alaprendeletben nem szerepel az értékelő testületek fogalma.

- (22) Az AustroControl és a CAA-Egyesült Királyság nem ért egyet azzal, hogy amennyiben a tulajdonos őt választja ki, az illetékes hatóságnak végre kell hajtania a légi alkalmassági felülvizsgálatot és a ki kell bocsátania az ARC-t, ahogy azt az M.A.901(h)2 rész előírja. Mindkét hatóság javaslata szerint meg kell hagyni a hatóság számára azt a lehetőséget, hogy eldöntse, végrehajtja-e a légi alkalmassági felülvizsgálatot vagy nem. Az AustroControl a súllyal és a használattal kapcsolatos korlátozások megszüntetését is indítványozta.

Az Ügynökségnek az az álláspontja, hogy amennyiben az illetékes hatóságra hagyjuk a döntést, az a különböző országokban igazságtalan bánásmód alkalmazásához vezetne, és a versenyre is kihatna.

- (23) Az AustroControl javasolta az M.A.901. rész új bekezdéssel való kiegészítését annak érdekében, hogy az illetékes hatóság az 52. nyomtatvány alapján ARC-t bocsásson ki az EU-ban gyártott új légi járművek számára a légi alkalmassági felülvizsgálat megkövetelése nélkül.

Az Ügynökség elfogadta a javaslatot és kiegészítette az M.A.901(k) részt.

- (24) Az ENAC-Olaszország észrevételezte, hogy az M.A.903. és az M.A.904. rész a légi járművek lajstromozásának az EU-n belüli átruházására és az EU-ba importált légi járművek légi alkalmassági felülvizsgálatára utal. Azzal érveltek, hogy mivel Norvégia, Svájc, Liechtenstein és Izland nem tartozik az EU-hoz, úgy tűnik, hogy rájuk az M.A.904. rész vonatkozik. Ennélfogva azt javasolják, hogy az „EU” helyett az „EASA-tagállamok” kifejezést használjuk.

Az Ügynökség megjegyzi, hogy az alaprendelet „tagállamokat” említ, ami alatt az „EU-tagállamokat” érti. A többi európai ország „harmadik országnak” tekintendő.

Mindazonáltal az említett négy ország a megfelelő nemzetközi megállapodások hatálya alá tartozik:

- o Norvégia, Liechtenstein és Izland esetében ez az EGT-megállapodás (Európai Gazdasági Térség).
- o Svájc esetében az EU és Svájc közötti megállapodás.

E megállapodások meghatározzák az uniós előírásokat, amelyek minden egyes országra érvényesek, ennél fogva az a végeredmény, hogy az említett négy ország ugyanazon átruházási eljárásokat alkalmazza, mint az EU-tagállamok.

Következésképpen az Ügynökség nem fogadja el a javaslatot.

- (25) Egy magánszemély azt kérte, hogy valamennyi pilóta/tulajdonos rendelkezzen ugyanazon feladatok végrehajtására vonatkozó jogosultsággal, a légi jármű-kategóriától függetlenül (vitorlázórepülő, motoros vitorlázórepülő ...). Az indoklás szerint a pilóták egyik csoportja sem tapasztaltabb vagy kevésbé tapasztalt, mint a többi.

Az Ügynökségnek az az álláspontja, hogy a pilóta/tulajdonosok által végrehajtható feladatok minden légi jármű-kategória esetében eltérőek a különböző rendszerek és a komplexitás eltérő mértéke miatt. A különbségtétel nem a pilóták tapasztalata alapján történik.

- (26) A DGAC-Franciaország megjegyezte, hogy az ő értelmezésükben a jelenlegi szabály szerint az A kategóriájú, 145. rész szerinti szervezet Franciaországban elvégezheti a szárnyszerkezeten lévő komponensek egyszerű karbantartását a komponens karbantartási dokumentációjának alkalmazásával.

Azt is megjegyezték, hogy Franciaországban a független tanúsító személyek körében az az általános gyakorlat, hogy elvégzik néhány nem komplex dugattyús motor karbantartását a motor karbantartási dokumentációjával összhangban.

Mindét esetben az üzembe helyezésre a légi jármű szintjén kerül sor.

Mivel az e véleményben az M.A.502(b) and (c) részben javasolt szöveg megköveteli, hogy minden, a komponens karbantartási dokumentációjával összhangban végzett karbantartást B/C kategóriájú szervezetek helyezzenek üzembe, a DGAC-F felismerte, hogy ezek a gyakorlatok nem folytathatók, és előrejelzése szerint ez jelentős hatást gyakorol a karbantartó szervezetekre, a független tanúsító személyekre és a tulajdonsokra/üzemeltetőkre.

Mindazonáltal úgy érzik, hogy a különleges szakértelmet nem igénylő egyszerű komponens-karbantartásnak nincs biztonsági hatása e gyakorlat megengedése esetén.

Ezzel az állásponttal értett egyet az „Alitalia Servizi”, egy olasz A kategóriájú, 145. rész szerinti szervezet is, amely jelenleg a flotta karbantartása során elvégez bizonyos feladatokat a komponensek karbantartási dokumentációjának megfelelően, például az ülések kartámlájának és a mentőhajótér ajtóinak cseréjét.

Az Ügynökség elismeri, hogy a jelenlegi javaslat indokolatlan terheket jelenthet a légi jármű karbantartása során végrehajtott egyszerű komponens-karbantartás esetén (a tűzoltó palackok súlyellenőrzése, az ülések és mentőhajók egyszerű javítása stb.) Azonban nem áll az Ügynökség szándékában az, hogy a megfelelő B/C kategóriájú besorolás nélkül (a motorok moduljainak ellenőrzése és javítása, ...) megengedje a szárnyszerkezeten lévő (vagy ideiglenesen eltávolított) komponensek karbantartását.

Következésképpen a DGAC-Franciaország javaslatával összhangban az Ügynökség módosította az M.A.502(b) és (c) részt, hogy megengedje az illetékes külön beleegyezését abban az esetben, amikor ez a típusú komponens-karbantartást B/C kategóriájú besorolás nélkül elvégezhető.

Emellett az Ügynökség kiegészíti AMC dokumentumot készít, hogy tisztázza a jóváhagyható karbantartások hatókörét és az érvénybe léptetendő ellenőrzési eljárásokat. Ezen intézkedés egyik fő célja, hogy megbizonyosodjanak arról, hogy a személyzet megfelelően képzett a feladatokra. Számos esetben a komplex komponenseknél különleges képesítésekre van szükség, és nem elegendő csupán az B1 vagy B2 engedély.

(27) Emellett az Ügynökség szerkesztési változásokat és kisebb változásokat vezetett be a következő bekezdésekben:

- Az M.A.201(e) elején a bekezdésben visszaállították az eredeti szöveget (a DGAC-France javaslata szerint):

„Az a) pont feladatainak teljesítése érdekében, a légi jármű tulajdonosa [...] szerződéssel ...”

A módosítás célja, hogy elkerüljenek minden kétértelműséget a rendelet szándékát illetően.

Az M.A.201(a) bekezdésben meghatározottak szerint a tulajdonos felel a légi jármű folyamatos légi alkalmasságáért, annak részletezése nélkül, hogy maga a tulajdonos látja-e el a feladatot, vagy valakinek alvállalkozásba adja azt saját felelősségére.

Az M.A.201(e) biztosítja a tulajdonosnak azt a lehetőséget, hogy egy CAMO-t bízjon meg, a CAMO-ra ruházva a folyamatos légi alkalmassággal kapcsolatos feladatok teljesítését illető felelősséget.

- Az M.A.201(e) bekezdés kiegészül az *„amennyiben a szervezet rendelkezik a megfelelően jóváhagyott eljárásokkal”* szavakkal. (a CAA-Egyesült Királyság által javasoltak szerint)
- Az M.A.302(d)2 bekezdésben az *„amint azokat az illetékes hatóság jóváhagyta”* szöveg helyébe az *„amint azokat az M.A.302(b) vagy M.A.302(c) bekezdéssel összhangban jóváhagyták”* szöveg lép. (a CAA-Hollandia által javasoltak szerint)
- Az M.A.302(i) bekezdésben, amelyet most a 2042/2003/EK rendelet 3. cikkének (6) bekezdésébe ültetnek át, törlik azt a követelményt, amely szerint a nemzeti karbantartási programokat ki kell egészíteni az M.A.302(g) és (h) bekezdésnek való megfelelést biztosító eljárásokkal. (a CAA-Hollandia által javasoltak szerint)

Az Ügynökség megjegyzi, hogy az AMC M.A.302 és AMC M.B.301(b) I. függelék nem rendelkezik arról, hogy a nemzeti karbantartási programoknak tartalmazniuk kell ezeket az eljárásokat.

- Az M.A.502(d) bekezdést a könnyebb érthetőség érdekében átfogalmazták. (az AustroControl és a CAA-Egyesült Királyság által javasoltak szerint)
- Az M.A.711(a)3 bekezdésben a *„megbízásba adott”* szöveg helyébe az *„alvállalkozásba adott”* szöveg lép. (a CAA-Egyesült Királyság által javasoltak szerint)
- Az In M.A.711(b)1 bekezdés az *„és azt követően kiterjeszti azt az M.A.901(c)2 vagy M.A.901(e)2 feltételei szerint”* szöveggel egészül ki. (az EMAC-Olaszország által javasoltak szerint)
- Az M.A.714(b) bekezdés az *„illetve, adott esetben, meghosszabbított”* szöveggel egészül ki. (az EMAC-Olaszország által javasoltak szerint).
- Az M. rész, I. függelék, 5.1. bekezdés egy új, 8. ponttal egészül ki, amely bevezeti azt a kötelezettséget, hogy a CAMO-nak 10 napon belül meg kell küldeni a kiállított

vagy meghosszabbított ARC egy példányát a lajstromozás szerinti tagállam illetékes hatóságának. (az EMAC-Olaszország által javasoltak szerint).

- o Az M. rész VI. függeléke 6. feltételében a „megbízta” szó helyébe az „alvállalkozásba adja” szó lép. (a CAA-Egyesült Királyság által javasoltak szerint)

(28) A következő javaslatokat nem építették be a véleménybe, mivel az Ügynökség úgy ítéli meg, hogy a szöveg eléggé egyértelmű:

- o Az AustroControl azt javasolta, hogy az M.A.901(e) bekezdésbe vegyék fel a vitorlázórepülőket és a motoros vitorlázórepülőket.

Az Ügynökség megjegyzi, hogy az M.A.901(e) már megemlíti „a legfeljebb 2730 kg megengedett maximális felszállótömegű (MTOM) légi járműveket”. A „légi jármű” fogalom felöleli a vitorlázórepülőket és a motoros vitorlázórepülőket.

- o A CAA-Egyesült Királyság azt javasolta, hogy az M. rész VI. függelékéből töröljék a 7. feltételt, azzal érvelve, hogy az AOC felfüggesztése nem gyakorol hatást a szervezetnek az M. rész G. alrész szerinti tevékenységeire.

Az Ügynökség megjegyzi, hogy a 7. feltétel szövege a következő:

„...kivéve, ha az illetékes hatóság kifejezetten másként rendelkezik”

Ez azt jelenti, hogy az illetékes hatóságnak már lehetősége van fenntartani a CAMO-jóváhagyást.

- o A CAA-Egyesült Királyság azt javasolta, hogy a következőképpen módosítsák az M. rész VI. függelékét:

„A módosított 2042/2003/EK bizottsági rendelet és az alábbiakban meghatározott feltételek szerint a tagállam tanúsítja”

Az Ügynökség megjegyzi, hogy a jelenlegi szöveg helyes, mivel a „hatályos 2042/2003/EK bizottsági rendeletre” hivatkozik. Ez az abban az időpontban hatályban lévő rendeletet jelenti, amikor az illetékes hatóság kiadja a jóváhagyást.

(29) A következő javaslatokat nem építették be a véleménybe, vagy azért, mert nem tartoznak a feladatmeghatározás körébe, vagy pedig azért, mert a javaslat tárgya sok megjegyzést és vitát eredményezne. Következésképpen ezekről formális vitát és konzultációt kellene folytatni, és külön szabályalkotási feladatban kellene velük foglalkozni. Az Ügynökség felveszi ezeket a javaslatokat a „Szabályalkotás leltárba”.

- o A CAA-Egyesült Királyság javasolta, hogy adják meg a „karbantartási program” és a „karbantartási jegyzék” fogalom meghatározását.
- o A CAA-Egyesült Királyság javasolta, hogy követeljenek meg hivatalos minőségbiztosítási rendszert az M.A. F. alrész szerinti nagy szervezetektől, azzal indokolva javaslatukat, hogy a kereskedelmi légi közlekedésben részt nem vevő légi járműveket irányító, M.A. G. alrész szerinti nagy szervezetek már megkövetelik ezt.
- o Az ENAC-Olaszország azt javasolta, hogy az M.A. F. alrész vagy az M.A. G. alrész szerinti szervezetekben a minőségbiztosítási rendszerért vagy a szervezeti felülvizsgálatért felelős személyeket az illetékes hatóságnak az EASA 4. nyomtatvány felhasználásával kell jóváhagynia.

Az Ügynökség megjegyzi, hogy ezt jelenleg még a 145. rész szerinti szervezetektől sem követelik meg.

- o A CAA-Egyesült Királyság azt javasolta, hogy a adott területen meglévő szakértelemre vonatkozóan az M.A.707(a) és M.B.902(b) bekezdésben megadott követelmény a légi jármű megengedett maximális felszálló tömegétől, és ne a felhasználásától függjön. Ezért azt javasolták, hogy a követelményt a 2730 kg megengedett maximális felszálló tömegre határozzák meg, függetlenül attól, hogy a légi járművet kereskedelmi célú légi közlekedésen alkalmazzák-e vagy sem. Indoklasként azt adták meg, hogy a nem nagy légi járművek esetében – a felhasználástól függetlenül – nagyon nehéz hivatalos képzési tanfolyamokat találni.

Bár ezt a javaslatot nem építették be, az ENAC-Olaszország az AMC M.A.606(c), az AMC M.A.706, 4.7. bekezdés, az AMC M.A.707(a)(1) és az AMC M.A.707(a)(2) módosítását javasolta, hogy még egyértelműbbé tegyék, hogyan és mikor kell hivatalos képzési tanfolyamokat tartani, és ezt a képzést mikor válthatja fel a kereskedelmi célú légi közlekedésben használt, 2730 kg maximális felszálló tömegű hőlégballonoknak és légi járműveknek az illetékes hatóság általi értékelése.

Az ENAC ezen javaslatát elemezni fogjuk, és szükség esetén a határozat kiadása előtt módosítjuk az AMC dokumentációt.

- o A CAA-Egyesült Királyság és az ENAC-Olaszország javaslata szerint lehetővé kell tenni az ARC meghosszabbításának előrehozását, hogy ne szakadjon meg a légi alkalmasság felülvizsgálati modelljének folyamatossága. Ennek célja rugalmasság biztosítása a tulajdonos számára, hogy akkor helyezze el az ARC-t a légi járműben, amikor az alap-karbantartáson van.

A CAA-Egyesült Királyság azonban 30 napos előrehozást javasolt, míg az ENAC 5 naposat.

Az AMC dokumentumokra adott válaszok:

Az AMC dokumentum változtatásaival vagy kiegészítéseivel kapcsolatos alábbi javaslatokat az Ügynökség felülvizsgálja, és a szöveg – szükség szerint – módosításra kerül a végleges határozat meghozatala előtt (AMC/GM). A határozatot e véleménynek a Bizottság általi jóváhagyását követően adják ki:

- (1) A CAA-Hollandia azt javasolta, hogy az AMC M.A. 401(c)4 részből töröljék a súlykorlátozást.

Ezt az Ügynökség jóváhagyta.

- (2) A CAA-Egyesült Királyság, a „Broadland Balloon Flights”, a „British Balloon and Airship Club”, a „GEFA-FLUG” és több magánszemély megjegyezte, hogy az AMC M.A.605(a) résznek való megfeleléshez egy hangár rendelkezésre állása szükséges, ahol a hőlégballonok és a léghajók vizsgálatát végzik.

A végleges határozat kiadásakor (AMC/GM) a szöveget a következőképpen módosítják:

„A hőlégballonok és a léghajók tekintetében nincsen szükség hangárra, amennyiben a kupola és az alsó részhez tartozó felszerelés karbantartása a szabadban is megfelelően elvégezhető, feltéve hogy minden szükséges karbantartási munka végrehajtható az M.A.402 résszel összhangban. Az EASA 1. nyomtatvány meglétéhez kötött összetett javítások vagy alkatrész-karbantartások megfelelő jóváhagyással rendelkező műhelyekben végezhetők el. A vizsgálathoz és a karbantartáshoz szükséges eszközöket és környezeti feltételeket a karbantartás megszervezéséről szóló kézikönyvben kell meghatározni.”

- (3) Az ENAC-Olaszország az AMC M.A.606(c), az AMC M.A.706, 4.7. bekezdés, az AMC M.A.707(a)(1) és az AMC M.A.707(a)(2) módosítását javasolta, hogy még egyértelműbbé tegyék, hogyan és mikor kell hivatalos képzési tanfolyamokat tartani, és ezt a képzést mikor válthatja fel a kereskedelmi célú légi közlekedésben használt, 2730 kg maximális felszálló tömegű hőlégballonoknak és légi járműveknek az illetékes hatóság általi értékelése.

Ezt az Ügynökség jóváhagyta.

- (4) Az AustoControl azt javasolta, hogy a „66. rész, 1. szint, Általános ismertetésre” való hivatkozást a „66. rész, III. függelék, 1. szint, Általános ismertetés” váltsa fel. Ez az AMC M.A.706, AMC M.A.707(a)1, AMC M.A.707(a)2, AMC M.B.902(b)1 és AMC M.B.902(b)2 bekezdésekre vonatkozik.

Ezt az Ügynökség jóváhagyta.

- (5) A CAA-Egyesült Királyság és a „British Balloon and Airship Club” olyan AMC dokumentum hozzáadását javasolta, amely világossá teszi az M.A.710(b) bekezdésben említett „képesített személyeknek kell segíteniük” megfogalmazás jelentését, és azt, hogy az ARC aláírójának jelen kell-e lennie a légi jármű vizsgálatokor.

Az Ügynökség megjegyzi, hogy a légi alkalmassági felülvizsgálat keretében megvizsgálják a dokumentumokat és elvégzik a jármű fizikai ellenőrzését. Az M.A.710(c)5 rész értelmében a légi jármű fizikai ellenőrzése során meg kell győződni arról, hogy a légi jármű és az átvizsgált dokumentumok között nincsenek ellentmondások.

Az Ügynökség álláspontja szerint ez csak akkor érhető el, ha a légi alkalmassági felülvizsgálatban részt vevő személyek a fizikai ellenőrzés során jelen vannak. Az ellenőrzés ideje alatt a légi alkalmassági felülvizsgálatban részt vevő személyeket a 66. részben meghatározott személyzet segítheti a panelek kinyitásában, a vizsgálatok elvégzésében stb.

Az AMC M.A.710(b) részt ennek megfelelően módosítani kell.

- (6) A DGAC-Franciaország AMC dokumentum hozzáadását javasolta az alábbiak tisztázása érdekében:
- o Egy légijármű-típust mennyi ideig lehet a jóváhagyott státuszban tartani, ha a CAMO-nak nincsen szerződéssel rendelkező ügyfele arra a típusra.
 - o Megengedhető-e egy, a folyamatos légi alkalmasság felügyeletével foglalkozó szervezet (CAMO) számára, hogy egy meghatározott légijármű-típusra vonatkozóan légi alkalmassági felülvizsgálatokat végezzen, anélkül, hogy az adott típus esetében szerződéssel rendelkező ügyféllel rendelkezzen vagy ilyen után kutasson.

- (7) Azon személyekkel kapcsolatban, akik az M.A.711(a)4 bekezdésben biztosított új jogosultságok alapján felhatalmazással rendelkeznek a légi alkalmassági felülvizsgálati bizonyítványok (ARC) kibővítésére, az ENAC-Olaszország egy AMC dokumentum bevezetését javasolja annak egyértelművé tétele érdekében, hogy az ilyen személyeket az illetékes hatóság hivatalosan hogyan hagyja jóvá, és hogy a szervezet miként adja ki az engedélyt.

- (8) Az ENAC-Olaszország az AMC M.A.901(c)2, (e)2 és (f) új információkkal való kiegészítését javasolta, azzal kapcsolatban, hogy a CAMO miként bizonyíthatja, hogy az

ARC nincs kibővítve, ha a szervezetnek tudomása van arról vagy okkal feltételezi, hogy a légi jármű repülésre nem alkalmas. Az ENAC-Olaszország ezenkívül javasolja egy „megfelelőségi jelentés” mintájának bevezetését.

- (9) Az ENAC-Olaszország javaslatot tett az AMC M.A.903(a) és az AMC M.B.105(a) módosítására, hogy biztosított legyen, hogy egy légi jármű lajstromozásának az EU-n belüli áthelyezésekor a kölcsönös információcsere magában foglaljon egy arról szóló értesítést, hogy a légi alkalmassági felülvizsgálati bizonyítványt (ARC) a nemzeti szabályokkal összhangban kibocsátották.
- (10) Az AustroControl javasolta, hogy az AMC M.B.301(b) 3. pontjába vegyék fel a motoros vitorlázórepülőket.
- (11) Az ENAC-Olaszország javasolta, hogy az AMC M.B.703-t bővítsék ki az EASA 14. nyomtatvány kitöltési útmutatójával.
- (12) Az AustroControl a jelenleg felülvizsgálat alatt álló NPA2007-07 figyelembevételét javasolta az AMC M.B.703-ben a csoportos osztályozások meghatározásakor.
- (13) A CAA-Hollandia azt javasolta, hogy „*a megállapított ellenőrzési időszakok kiterjesztésére vonatkozó eljárások*” helyett a „*kiterjesztési programok részletei vagy az azokra történő hivatkozás*” megfogalmazást használják az AMC M.A.302 I. függelékének 1.1.7. bekezdésében és az AMC M.B.301(b)-ben.
- (14) A CAA-Egyesült Királyság AMC dokumentum hozzáadását javasolta annak tisztázására, hogy a „Komplex karbantartási feladatok” című VII. függelékben mit jelentenek az alábbi kifejezések:
 - o „*Minősített vagy engedéllyel rendelkező hegesztő*” a 3(c) bekezdésben.
 - o „*Különleges eszközök*” az 5(a) bekezdésben.
- (15) A „Deutscher Aero Club” és két további egyén módosításokat javasolt a „Pilóta/tulajdonos által végezhető korlátozott karbantartás” című VIII. függelékhez kapcsolódó AMC-ben foglalt feladatjegyzék tekintetében.
- (16) A CAA-Egyesült Királyság javaslatot tett arra, hogy a 145. és a 21. rész minőségbiztosítási rendszereibe építsenek be egy, az AMC M.A.616 VIII. függelékének (e) pontjában meghatározotthoz hasonló követelményt, miszerint a szervezetnek értesítenie kell az illetékes hatóságot a szervezeti felülvizsgálat során felfedezett minden 1. szintű információról.
- (17) A CAA-Egyesült Királyság javasolta az AMC 145.A.50(a), 2.8(d) bekezdés módosításának törlését, amely egyszerűsített eljárást tesz lehetővé az 1. nyomtatvány kibocsátási eljárása tekintetében az USA-ban és Kanadában a 145. rész értelmében nem jóváhagyott szervezetek által karbantartott komponensekre vonatkozóan. Ezt azzal indokolták, hogy a módosítás nem összeegyeztethető a hatályos kétoldalú megállapodásokkal.
Ugyanakkor támogatják az AMC M.A.613(a) részben bevezetett hasonló módosítást.
- (18) Ezenkívül, az AustroControl és a DGAC-Franciaország által az M.A.502(d) és az M.A.801(c) résznek az ELA1 légi jármű karbantartási munkáira vonatkozó rendelkezései kapcsán tett észrevételek eredményeként az Ügynökség egy AMC dokumentumot vezet

be annak tisztázása érdekében, hogy a tulajdonos és az illetékes hatóság közötti megállapodás tartalmazhatja egy sor összetett feladat huzamosabb időn keresztül történő elvégzését, amennyiben az ilyen megállapodás meghatározza az alkalmazandó adatokat, eszközöket, felszereléseket, anyagokat és lehetőségeket, és az illetékes hatóság szűrőpróbaszerű ellenőrzéseket végez a megfelelés ellenőrzése érdekében.

- (19) Emellett, a DGAC-Franciaország és az Alitalia Servizi által a szárnyszerkezeten lévő komponens karbantartása (M.A.502(b) és (c)) kapcsán tett észrevételek alapján az Ügynökség egy AMC dokumentumot készít, amelyben ismerteti, hogy a karbantartás mely része hagyható jóvá és milyen ellenőrzési eljárásokat kell alkalmazni.