



AZ EURÓPAI REPÜLÉSBIZTONSÁGI ÜGYNÖKSÉG

04/2008 SZ. VÉLEMÉNYE

(2008. szeptember 5.)

a légi járművek és repüléstechnikai termékek, alkatrészek és berendezések folyamatos légi alkalmasságának biztosításáról és az ezzel összefüggő feladatokban részt vevő szervezetek és személyek jóváhagyásáról szóló, 2003. november 20-i 2042/2003/EK bizottsági rendelet módosításáról szóló bizottsági rendeletről

„Az elektromos összekötő vezetékrendszerekkel foglalkozó karbantartó személyzet új képzési követelményei”

I. Általános

1. E vélemény célja, hogy a Bizottságnak javasolja a 2042/2003/EK bizottsági rendelet¹ módosítását. E szabályalkotási tevékenység hatályát az MDM.002 feladatmeghatározás körvonalazza, részletes ismertetése az alábbiakban található.
2. A véleményt az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (az Ügynökség) igazgatósága által meghatározott eljárást² követően a 216/2008/EK rendelet³ (a továbbiakban: az alaprendelet) 19. cikkének rendelkezéseivel összhangban fogadták el.

II. Konzultáció

3. A javasolt módosításra vonatkozó, 2007-01 sz. értesítést (Notice of Proposed Amendment, NPA)⁴, amely a 2042/2003/EK bizottsági rendeletet módosító bizottsági rendeletről szóló véleménytervezetet tartalmazta, 2007. március 10-én tették közzé az Ügynökség weboldalán.
4. A 2007. június 13-i határidőig az Ügynökség 116 észrevételt kapott nemzeti hatóságoktól, szakmai szervezetektől és magánvállalatoktól.
5. A beérkezett észrevételeket az Ügynökség nyugtázta, és a weboldalán 2008. március 6-án közzétett 2007-01 sz. észrevétel-válasz dokumentumba (Comment Response Document, CRD) foglalta⁵. Ez a CRD tartalmazza mindazon személyek és/vagy szervezetek listáját, akik, illetve amelyek észrevételt tettek, illetve az Ügynökség válaszait.

III. Az Ügynökség véleményének tartalma

6. A 2042/2003/EK rendelet módosításai az Ügynökség által kezdeményezett, átfogóbb, a nagy repülőgépek elektromos összekötő vezetékrendszeréhez (electrical wiring interconnection systems, EWIS) kapcsolódó azonosított biztonsági kockázatokkal foglalkozó intézkedéscsomag részét képezik. A nagy repülőgépek típusalkalmassági előírásait (CS-25) a tervezés biztonságának növelése és az ilyen rendszerek folyamatos légi alkalmasságának javítása érdekében tökéletesítik és bővítik.
7. Az M. résznek és a 66. résznek az ebben a véleményben javasolt módosításai az EWIS specifikus biztonsági kockázataival kapcsolatos tudatosság javítására irányul a légi alkalmasság biztosításában részt vevő valamennyi személyzet által végzett karbantartási tevékenységek esetében.
8. Az M. rész módosítása biztosítja azt, hogy a légi alkalmasságot biztosító karbantartó szervezet személyzetének alkalmasságát megfelelően ellenőrizzék. Emiatt sor került az M.A.706 módosítására annak biztosítása érdekében, hogy a légialkalmasság-irányításban, a légi alkalmassági felülvizsgálatokban és a minőségügyi ellenőrzésekben részt vevő személyzet alkalmasságát az eljárás szerint értékeljék. Az intézkedés helyreállítja a 145.

¹ 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 376/2007/EK bizottsági rendelettel (HL L 94., 2007.4.4., 18. o.) módosított rendelet.

² Az igazgatóság határozata az Ügynökség által a vélemények, tanúsítási előírások és útmutatók kibocsátásakor alkalmazandó eljárásról (a szabályalkotási eljárásról). EASA MB 08-2007, 2007.06.13.

³ Az Európai Parlament és a Tanács 2008. február 20-i 216/2008/EK rendelete a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EGK tanácsi irányelv, az 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 79., 2008.3.19., 1. o.)

⁴ Lásd a szabályalkotási archívumot a http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php oldalon.

⁵ Lásd a szabályalkotási archívumot a http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php oldalon.

rész szerinti karbantartó szervezetekre vonatkozó megfelelő személyi feltételekkel való összhangot. Ez azt jelenti, hogy az alkalmasság ellenőrzésének magában kell foglalnia az EWIS elemekkel foglalkozó személyzet értékelését.

9. A 66. rész módosítása az EWIS-hez kapcsolódó két speciális elemre terjeszti ki a karbantartási tanúsító személyzettel kapcsolatos, az alapismeretekre vonatkozó követelményeket. Emellett az elektromos rendszerek karbantartásával kapcsolatban speciális jogosultságokkal rendelkező, B1 és B2 kategóriájú tanúsító személyek alapismeretének szintje a 2. szintről a 3. szintre emelkedik. Ezért javasolják a 66. rész I. függelékének (Megkövetelt alapismeretek) módosítását, a 66. rész II. függelékének (Alapvizsgaszabvány) módosítása azonban nem szükséges.
10. Az elfogadott típusanfolyamú légitársaság-karbantartói engedéllyel rendelkező és/vagy már a 145. rész szerinti tanúsító személynek (vagy támogató személynek) minősülő személyzetet megfelelően ki kell képezni az EWIS elemekre a folyamatos továbbképzés (145.A35) során. Ez azt jelenti, hogy a rendelet rendelkezései már fennállnak, és emiatt a 145. rész további módosítása nem szükséges. Nem javasoltak határidőt az EWIS-sel kapcsolatos speciális képzésre vonatkozóan, mivel a személyzet a 145.A.35 pont d) bekezdésével összhangban minden kétéves időszakon belül továbbképzésben részesül: ezt a határidőt ésszerűnek tekintik, és a határidő alkotja az alapvető védőhálót, mivel a tanúsító személyek azok, akik az EWIS vizsgálatát vagy esetleg a vezetékek károsodásával járó karbantartást végzik.
11. A műszaki személyzet EWIS-képzéséhez a megfelelés átfogó, elfogadható eszközeit az Ügynökség biztosítja. Az AMC 20-21, az AMC 20-22 és az AMC 20-23⁶ műszaki útmutató dokumentumokat biztosít a képzés tantervének elkészítéséhez, valamint légi alkalmasság-irányításban és az elvégzett karbantartásban részt vevő személyzet ismereteinek bővítése érdekében.

IV. Szabályozási hatásvizsgálat

12. Amint az a fenti (6) bekezdésben is szerepelt, a 2042/2003/EK rendelet módosításai az Ügynökség által kezdeményezett átfogóbb, a nagy repülőgépek elektromos összekötő vezetékrendszeréhez (electrical wiring interconnection systems, EWIS) kapcsolódó azonosított biztonsági kockázatokkal foglalkozó intézkedéscsomag részét képezik. Az NPA 2007-01-ben lévő e teljes csomagra vonatkozó szabályozási hatásvizsgálat az Ügynökségnek azt a következtetést eredményezte, hogy a szabályok és szabványok tervezett módosításai – e módosítások különböző hatásainak értékelése alapján – indokoltak.
13. Mivel az előzőekben jelzett különböző módosítások szorosan összekapcsolódnak, nehéz elkülöníteni azt az adott biztonsági hatást, amely a szabályalkotási csomag egyes összetevőinek tudható be. Az egész csomagra vonatkozóan bizonyítást nyert, hogy az új előírások végrehajtása 32,8 váratlan eseményt vagy balesetet, köztük 1,2 halálos balesetet előz meg a következő 25 évben az Amerikai Egyesült Államok fuvarozási kategóriájú repülőgépflojtája esetében. Az európai flotta méretére kivetítve ez a nagy repülőgépekkel bekövetkező 22,4 váratlan esemény vagy baleset, köztük 0,8 halálos baleset megelőzését jelenti.
14. A többi előny közé tartozik a járatok késését okozó vezetékhibák megelőzésével elért költségmegtakarítás. Az Amerikai Egyesült Államokra vonatkozóan rendelkezésre álló adatoknak az európai flottára való ismételt extrapolációja szerint a megtakarítások 25 éves időtartam esetén elérik a 61 millió eurót.

⁶ Az Ügynökség ügyvezető igazgatójának 2003. november 5-i 2003/12/RM határozata a termékek, alkatrészek és berendezések légi alkalmasságára vonatkozóan a megfelelés általánosan elfogadható eszközeiről (« AMC-20 »). A legutóbb az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség ügyvezető igazgatójának 2008. április 25-i 2008/004/R határozatával módosított határozat.

15. Az érintett érdekelt felek költségei a következőképpen bonthatók le.
- Az olyan, a 147. rész szerinti engedélyezett képző szervezetek költségei, amelyeknek a 66. rész szerinti képzés miatt kell naprakésszé tenniük képzési programjaikat és a vizsgáztatást, a 66. rész új rendelkezéseinek belefoglalása érdekében.
Az NPA 2007-07 már előrevetíti a 66. rész I. függelékének jelentős mértékű módosítását. Ez a 2042/2003/EK rendelet ennek az évnek a végére való módosításáról szóló véleményhez vezet. Ezért az EWIS-elemek beépítéséhez szükséges képzési programok kisebb mértékű hozzáigazítása az említett NPA-ból eredő jelentős mértékű hozzáigazításával kombinálható össze. A hatás ennél fogva elhanyagolható.
 - Az olyan, a 145. rész szerinti szervezetek költségei, amelyeknek naprakésszé kell tenniük a karbantartó személyzet folyamatos továbbképzését.
Ezeknek a szervezeteknek 24 havonta naprakésszé kell tenniük továbbképzéseiket a technológiai fejlesztések beépítése érdekében. Az EWIS elemeknek a képzés rendszeres naprakésszé tételéhez való hozzáadása nem eredményez jelentős hatást
 - A légialkalmasság-irányító szervezetek költségei, amelyeknek meg kell állapítaniuk az alkalmazottak alkalmassága megállapításának és ellenőrzésének eljárását és szabványát.
E költségek nem elhanyagolhatók, de nem többször ismétlődőek. Emellett a 18 hónapos végrehajtási időszak miatt az érintett szervezetek belefoglalhatják a speciális eljárás kialakítására és a szabványok megállapítására tett erőfeszítésüket az eljárások és szabványok rendszeres naprakésszé tételébe, amint azt a minőségirányítási rendszer szerinti megközelítés megköveteli. Ezért a teljes hatás nem minősül jelentősnek.
16. Az Ügynökség azt a következtetést vonja le, hogy a javasolt intézkedések a biztonságra nézve kedvező, az érintett szervezetekre nézve pedig kissé kedvezőtlen hatást gyakorolnak. A fenti észrevételek alapján az Ügynökség a javasolt intézkedéseket indokoltnak tekinti.

Köln, 2008. szeptember 5.

P. GOUDOU
ügyvezető igazgató