



**AZ EURÓPAI REPÜLSÉSBIZTONSÁGI ÜGYNÖKSÉG**

**03/2009 SZ. VÉLEMÉNYE**

**(2009. december 7.)**

**a légi járművek és kapcsolódó termékek, alkatrészek és berendezések  
légialkalmassági és környezetvédelmi tanúsítása, valamint a tervező és gyártó  
szervezetek tanúsítása végrehajtási szabályainak megállapításáról szóló, 2003.  
szeptember 24-i 1702/2003/EK bizottsági rendelet módosításáról szóló bizottsági  
rendelettről**

*„Korlátozott típusalkalmassági bizonyítványok és korlátozott légialkalmassági  
bizonyítványok”*

## I. Általános megjegyzések

1. E vélemény célja, hogy az 1702/2003/EK bizottsági rendeletnek<sup>1</sup> és mellékletének (a továbbiakban: 21. rész) a korlátozott típusalkalmassági bizonyítványok (R-TC) és a korlátozott légialkalmassági bizonyítványok (R-CoA) kibocsátására vonatkozó, részletesebben kidolgozott és hatékonyabb követelmények belefoglalásával való módosítását javasolja a Bizottságnak.
2. A véleményt az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (az Ügynökség) igazgatósága által meghatározott eljárást<sup>2</sup> követően a 216/2008/EK rendelet<sup>3</sup> (a továbbiakban: az alaprendelet) 19. cikkének rendelkezéseivel összhangban fogadták el.

## II. Konzultáció

3. A javasolt módosításra vonatkozó, 2008-06 sz. értesítést (Notice of Proposed Amendment, NPA)<sup>4</sup>, amely az 1702/2003/EK rendeletet módosító bizottsági rendeletről szóló véleménytervezetet tartalmazta, 2008. április 10-én tették közzé az Ügynökség weboldalán.
4. A 2008. július 10-i határidőig az Ügynökség 120 észrevételt kapott 24 nemzeti hatóságtól, szakmai szervezettől és magánvállalattól.
5. A beérkezett észrevételeket az Ügynökség nyugtázta, és a weboldalán 2009. augusztus 21-én közzétett észrevétel-válasz dokumentumba (Comment Response Document, CRD) foglalta. Ez a CRD tartalmazza mindazon személyek és/vagy szervezetek listáját, akik, illetve amelyek észrevételt tettek, illetve az Ügynökség válaszait.
6. A 2008-06 sz. értesítés elsősorban a korlátozott típusalkalmassági bizonyítványok és a korlátozott légialkalmassági bizonyítványok kibocsátására vonatkozó követelmények részletesebb kidolgozására és hatékonyabbá tételére irányult. Az értesítés valamennyi olyan esetet ismerteti, amikor korlátozott légialkalmassági bizonyítvány bocsátható ki. Ez magában foglalja azokat az eseteket, amelyeknél a közelmúltban a 21A.701(15) sz. résszel összhangban állandó repülési engedélyeket állítottak ki. A 21. részben szereplő e lehetőséget átmeneti intézkedésnek szánták addig, amíg a korlátozott légialkalmassági bizonyítványra vonatkozó szabályokat nem fejlesztik tovább olyan módon, hogy azok a légi járművek e kategóriájára is alkalmazhatóak legyenek. Ennélfogva a javasolt módosításra vonatkozó értesítés a 21A.701(15) rész biztosításának felhagyását tűzte célul.
7. A jelenleg állandó repülési engedélyek alapján repülő légi jármű-tulajdonosok közössége és a nemzeti légügyi hatóságok is számos kedvezőtlen észrevételt tettek repülési engedélynek a 21A.701(15) részbeli lehetőségének elhagyásával kapcsolatban.
8. Az Ügynökség tudomásul veszi, hogy a javasolt intézkedés hatásának teljes körű értékelése nem végezhető el a 2009-07 sz. NPA („ELA-eljárás”; „Szokásos módosítások és javítások” és „A könnyű sportrepülőgépekre vonatkozó tanúsítási

---

<sup>1</sup> A Bizottság 2003. szeptember 24-i 1702/2003/EK rendelete a légi járművek és kapcsolódó termékek, alkatrészek és berendezések légialkalmassági és környezetvédelmi tanúsítására, valamint a tervező és gyártó szervezetek tanúsítására vonatkozó végrehajtási szabályok megállapításáról (HL L 243., 2003.9.27., 6. o.).

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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.)

<sup>4</sup> Lásd a szabályalkotási archívumot a [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php\\_oldal](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php_oldal).

előírások”) végleges eredményei nélkül, és az állandó repülési engedély lehetőségének elhagyása a felszállási tilalom kiadásához vezethet.

Ezért az Ügynökség úgy határozott, hogy visszavonja ebből az NPA-ból a 21A.701., a 21A.703., a 21A.719., a 21A.723., a 21B.325. pont javasolt módosításait, valamint a 21. rész AMC-jének és GM-jének kapcsolódó módosításait.

9. A fentiek ellenére az Ügynökség továbbra is azon a véleményen van, hogy a repülési engedély nem a megfelelő légi alkalmassági bizonyítvány az olyan légi jármű esetében, amely gyakorlatilag állandó jelleggel az NPA indokolásában ismertetett ugyanolyan konfigurációban és körülmények között repül.
10. Ennélfogva az Ügynökség az érintett légi járműre vonatkozó első és folyamatos légi alkalmassági követelményekkel és a megfelelő tanúsítványokkal foglalkozó új szabályalkotási feladatot szándékozik kezdeményezni. Az ilyen szabályalkotási feladat megfelelőképpen figyelembe veheti a 2008-07. sz. NPA végrehajtása utáni új szabályozási helyzetet és a pillanatnyilag állandó repülési engedély alapján üzemelő légi járművek sajátos problémáit.
11. Válaszul a további észrevételekre, az Ügynökség olyan új rendelkezéseket vezetett be a módosítástervezetbe, amelyek lehetővé teszik a légi járműnek a rendes légi alkalmassági bizonyítványból a korlátozott légi alkalmassági bizonyítványba való áthelyezést abban az esetben, ha az adott típus „árva” légi járművé válik. Mindez azonban nem oldja meg a több észrevételt beküldő szervezet által is ismertetett, a folyamatos légi alkalmassághoz kapcsolódó problémákat, például a megfelelőképpen tanúsított pótalkatrészek rendelkezésre állását.
12. A szabályoknak az észrevételek befoglalásával létrehozott szövegével együtt közzétett észrevétel-válasz dokumentum (Comment Response Document, CRD) is tükrözte valamennyi fenti határozatot.
13. 2009. június 8-ig négy válasz érkezett a CRD-re három észrevételt beküldőtől. Az Ügynökség e vélemények egyikével kapcsolatban sem eszközölt további módosításokat javaslataiban.

### III. Az Ügynökség véleményének tartalma

14. Ez a vélemény a 21. rész módosítását javasolja, különösen a korlátozott típusalkalmassági bizonyítványok és a korlátozott típusalkalmassági bizonyítványok kibocsátásához kapcsolódó rendelkezésekkel kapcsolatban. A korlátozott típusalkalmassági bizonyítványok gondolata az alaprendelemben megtalálható az olyan légi járművek vonatkozásában, amelyek nem felelnek meg valamennyi alkalmazandó légi alkalmassági előírásnak, ám amelyek esetében korlátok, korlátozás vagy más veszélycsökkentő intézkedés révén megfelelő biztonság biztosítható. Ezt az elgondolást a 21. rész is tartalmazza, ám idő hiányában nem fogalmaztak meg részletes és átfogó követelményrendszert, valamint a megfelelés elfogadható eszközeit (Acceptable Means of Compliance, AMC) és útmutató dokumentumokat (Guidance Material, GM). Ugyanakkor a korlátozott típusalkalmassági bizonyítványt az olyan légi járművel kapcsolatban alkalmazzák, amelynek esetében a típusalkalmassági bizonyítványnak már nincs aktív tulajdonosa, valamint az olyan, az Ügynökség hatáskörébe tartozó légi jármű esetében, amely (még) nem kapott ügynökségi típusalkalmassági bizonyítványt. Az ilyen légi járművek vonatkozásában kidolgozott gyakorlatot a 21. részben kell kodifikálni.
15. A hatályos szabályozás a korlátozott típusalkalmassági bizonyítvány megszerzésének két módját ismerteti. E két mód részletesebb meghatározása és ismertetése e vélemény szerint a következő:
  - *korlátozott típusalkalmassági bizonyítványon alapuló korlátozott légi alkalmassági bizonyítvány:*

Ez olyan légi járműre vonatkozik, amely azért nem felel meg valamennyi alkalmazandó légialkalmassági előírásnak, mert valamilyen meghatározott célra, például permetezésre, időjárás-szabályozásra stb. szánták.

- *Az Ügynökség által az adott esetben kibocsátott különleges légialkalmassági előírásoknak (specific airworthiness specifications, SAS) való megfelelést tanúsító tervjóváhagyáson alapuló korlátozott légialkalmassági bizonyítvány:*  
E bizonyítvány olyan konkrét légi járműre vonatkozik, amely különböző okokból nem felel meg valamennyi alkalmazandó légialkalmassági előírásnak, ám amelynek esetében korlátok, korlátozás vagy más veszélycsökkentő intézkedés révén megfelelő biztonság biztosítható. A lehetőség jelenlegi alkalmazásának példája az aktív típusalkalmassági bizonyítvány tulajdonos nélküli légi jármű („árva” légi jármű) és az egykori Szovjetunióban tervezett olyan légi jármű, amelyre vonatkozóan az Ügynökség (még) nem bocsátott ki típusalkalmassági bizonyítványt. Az Ügynökség olyan új rendelkezéseket javasol, amelyek lehetővé teszik a légi járműnek a rendes légialkalmassági bizonyítványból a korlátozott légialkalmassági bizonyítványba való áthelyezését abban az esetben, ha az adott típus „árva” légi járművé válik.

Az e lehetőség egy harmadik lehetőség hozzáadását körvonalazza:

- *A típusalkalmassági bizonyítványon és a korlátozott kiegészítő típusalkalmassági bizonyítványon (restricted supplemental type-certificate, R-STC) alapuló korlátozott légialkalmassági bizonyítvány:*  
Ez az olyan légi járművek esetében alkalmazható, amelyek már rendelkeznek a rendes típusalkalmassági bizonyítványon alapuló rendes légialkalmassági bizonyítvánnyal (CoA), ám amelyeket a például a fenti első esetben említett meghatározott célra módosítottak. Ezen új lehetőség nélkül a légi járműveket különleges célokra módosítók kizárólag abban az esetben kaphatnának jóváhagyást, ha teljesen új korlátozott légialkalmassági bizonyítványt igényelnének. A kapcsolódó, a légi jármű teljes konstrukciójáért való felelősség rendes esetben meghaladja a módosítást elvégző kötelezettségeit, és nem lenne összhangban annak módjával, ahogyan a légi járműveken végrehajtott „rendes” módosításokat az E. alrész szerint elbírálják.

#### **IV. Szabályozási hatásvizsgálat**

16. A módosítás várhatóan mérsékelten kedvező hatással lesz a biztonságra nézve, figyelembe véve, hogy a szabályozó intézkedés fő célja az, hogy a követelményekben az Ügynökség aktuális gyakorlata és a korábbi tagállami gyakorlatok tükröződjének.

Az árva légi járművek esetében a különböző szereplők felelősségi köreit egyértelműbben határozzák majd meg, lehetővé téve a folyamatos légialkalmasság hatékonyabb áttekintését. A várakozások szerint ez hozzájárul majd a biztonság szintjének javulásához.

Az egykori Szovjetunióban tervezett légi járművek esetében a különleges légialkalmassági előírások Ügynökség általi kiadásának feltételei biztosítják majd a biztonság alapvető és következetes szintjét. Kizárólag azok a légijármű-típusok üzemeltetése folytatható korlátozott légialkalmassági bizonyítvány alapján, amelyek eleget tesznek az ilyen különleges légialkalmassági előírásoknak való megfelelés vizsgálatának. A várakozások szerint ez is hozzájárul majd a biztonság szintjének javulásához.

17. A várakozások szerint kedvezően alakul majd a módosítás általános gazdasági hatása.

Valamennyi érintett légi járműnek rendelkeznie kell valamilyen formában légialkalmassági bizonyítvánnyal, és valamennyi esetben be kell szerezni az Ügynökség tervjóváhagyását, amelyet a megfelelőségnek a nyilvántartásba vevő tagállam által való meghatározása követ. Ez azt jelenti, hogy a hatósági

részvételhez kapcsolódó illetékek és díjak hasonlóan alakulnak a különböző lehetőségek esetében.

Az árva légi járművek esetében a légialkalmassági bizonyítványról való automatikus és majdnem automatikus átváltás felszámol bizonyos adminisztratív terheket, és ilyen módon kedvező gazdasági hatással lesz majd. Az árva és az egykori Szovjetunióban tervezett légi járművek légialkalmassági bizonyítványai kategóriájának változása és az ilyen járművek megengedett üzemeltetéseinek lehetséges változása a már meglévő követelmének következménye, és a módosítás nem befolyásolja.

A légi jármű-típusok árvává válásának elkerülésére irányuló javasolt intézkedéseknek kedvező gazdasági hatása lesz, mivel a típusalkalmassági bizonyítványok tulajdonosai viszonylag egyszerű eszközökkel tudják majd fenntartani típusalkalmassági bizonyítványaikat; ilyen módon lehetővé válik a leginkább sérülékeny típusalkalmasságibizonyítvány-tulajdonosok számára, hogy folytathassák üzleti tevékenységüket.

A korlátozott kiegészítő típusalkalmassági bizonyítvány új lehetősége várhatóan mérsékelt kedvező gazdasági hatással jár majd. Lehetővé teszi a légi járműveket módosítók számára, hogy a megfelelésre tett erőfeszítéseiket kizárólag a módosított konstrukcióra korlátozzák ahelyett, hogy teljesen új korlátozott légialkalmassági bizonyítványt kellene igényelniük, annak szükségessége miatt, hogy a légi jármű egészére nézve igazolják a legújabb követelményeknek való megfelelést.

18. Egyenlőség és méltányosság a kedvező és kedvezőtlen hatásoknak az érintett ágazatok között való megoszlása tekintetében: A hatások többsége a repülési közösségnek csak viszonylag szűk ágazatát érinti majd. Ugyanakkor ez logikus következménye annak, amivel ez az NPA is foglalkozik: a korlátozott légialkalmassági bizonyítványok kibocsátására kizárólag a különleges célra szánt légi járművek vagy az egyéb okból a valamennyi légialkalmassági követelménynek megfelelni nem tudó légi jármű számára kerül sor. Ennélfogva elkerülhetetlen, hogy csupán korlátozott számú jogosultnak származzék előnye a módosításból.

Köln, 2009. december 7.

P. GOUDOU  
ügyvezető igazgató