



AZ EURÓPAI REPÜLSÉSBIZTONSÁGI ÜGYNÖKSÉG

07/2011. SZ. VÉLEMÉNYE

(2011. december 13.)

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 rendeletről,

VALAMINT

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,

VALAMINT

a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében a repülésekkel kapcsolatos műszaki előírásokat és igazgatási eljárásokat meghatározó xxxx/2012/EU bizottsági rendelet módosításáról szóló bizottsági rendeletről,

VALAMINT

a polgári légi közlekedéshez kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről szóló 1178/2011/EU rendelet módosításáról szóló bizottsági rendeletről

„Az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok”

Összefoglalás

Jelen vélemény számos végrehajtási szabály módosítását javasolja az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok (Operational Suitability Data, OSD) fogalmának bevezetése céljából. Az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok fogalmát a 216/2008/EK rendelet vezeti be az 1. sz. kiterjesztő csomag részeként.

Az új szabályok garantálják majd, hogy a légi járművek biztonságos légi üzemeltetéséhez szükséges bizonyos adatok az üzemeltetők rendelkezésére álljanak, és hogy az üzemeltetők használják is azokat. Az adatok az egyes légijárműtípusok esetében egyediek, ezért az adott típusú légi jármű tervezőjének kell azokat előállítania. Ezek az adatok a következők:

- a pilóták típusminősítő képzésének minimális tanterve;
- a légi járműnek a repülésszimulátorok minősítéséhez szükséges referenciaadatai;
- a karbantartási bizonyítványt kiállító személyzet típusminősítő képzésének minimális tanterve;
- a légiutas-kísérők képzéséhez szükséges típusspecifikus adatok;
- standard minimális felszerelésjegyzék (master minimum equipment list, MMEL).

A tervező által javasolt, üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatokat az EASA hagyja jóvá a légi jármű légi alkalmassági bizonyítványával együtt.

A jóváhagyást követően az üzemeltetőknek és az képzési szervezeteknek ezeket az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatokat kell használniuk egyedi tanfolyamaiknak és a minimális felszerelésjegyzéknek (MEL) az összeállításához.

A várakozások szerint az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok segítenek áthidalni a légi alkalmasság és a légijármű-üzemeltetés közötti távolságot.

Indoklás

I. Általános rész

1. Jelen vélemény célja, hogy a Bizottságnak javasolja az 1702/2003/EK rendelet¹, a 2042/2003/EK rendelet², a(z) xxxx/2012/EU rendelet³ és az 1178/2011/EU rendelet⁴ módosítását. Jelen szabályalkotási tevékenység hatályát a 21.039 sz. feladatleírás körvonalazza, és lentebb található meg a részletes leírása.
2. A véleményt az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (a továbbiakban: az „Ügynökség”) igazgatósága által meghatározott eljárásnak⁵ megfelelően, a 216/2008/EK rendelet⁶ (a továbbiakban: alaprendelet) 19. cikkében foglaltakkal összhangban fogadták el.
3. A jogszabálytervezet az alaprendelet 2. cikkében megfogalmazott célkitűzéseknek megfelelően figyelembe veszi az európai uniós és nemzetközi (ICAO) jog fejlődését, valamint az Európai Unió főbb partnereinél működő egyéb hatóságok előírásaival való harmonizációt. A jogszabálytervezet:
 - a. túlmutat a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) szabványain és ajánlott gyakorlatán (SARP). A tanfolyamok tananyagát és a standard minimális felszerelésjegyzéket, amelyeket az ICAO 1. melléklet és 6. melléklet is megkövetel, az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok kidolgozási folyamatának eredményei, valamint az, hogy a tanfolyamok és a standard minimális felszerelésjegyzék alapján kell összeállítani. Az a követelmény azonban, hogy az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatokat a légi jármű gyártójának kell megállapítania a légi jármű típusstanúsítási folyamatának részeként, nem szerepel az ICAO 8. mellékletben.
 - b. eltér az Amerikai Egyesült Államok légügyi hatósága (FAA) és a kanadai légügyi hatóság, a Transport Canada (TCCA) előírásaitól a következő pontokban: Mind az FAA, mind a TCCA meghatározza az új és a továbbfejlesztett légi jármű-típusoknál az üzemeltetési alkalmasság kiértékelése során alkalmazandó eljárásokat. Ezen kiértékelés eredményét használják fel a hatóság által előírt standard minimális felszerelésjegyzék meghatározásához, illetve a hajózó személyzetek és a légiutas-kísérők tanfolyamainak jóváhagyásához. Az üzemeltetési alkalmasság értékelésénél

¹ 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, 2003. szeptember 24-i 1702/2003/EK bizottsági rendelet (HL L 243, 2003. 09. 27., 6. o.). A legutóbb a 2009. november 30-i 1194/2009/EK rendelettel (HL L 321, 2009. 12. 08., 5. o.) módosított rendelet.

² 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 (HL L 315, 2003. 11. 28., 1. o.). A legutóbb a 2011. október 21-i 1149/2011/EU rendelettel (HL L 298, 2011. 11. 16., 1. o.) módosított rendelet.

³ A későbbiekben megjelenő OPS-rendelet.

⁴ A 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében a repülésekkel kapcsolatos műszaki előírásokat és igazgatási eljárásokat meghatározó xxxx/2012/EU bizottsági rendelet (HL L 311, 2011. 11. 25., 1. o.).

⁵ Az igazgatóság határozata a vélemények, légi alkalmassági előírások és útmutatók kiadásakor az Ügynökség által alkalmazandó eljárásról (szabályalkotási eljárás). EASA MB 08-2007, 2007. 06. 13.

⁶ A polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EK tanácsi rendelet, az 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2008. február 20-i európai parlamenti és tanácsi 216/2008/EK rendelet (HL L 79, 2008. 03. 19., 1. o.). A legutóbb az 1108/2009/EK rendelettel (HL L 309, 2009. 11. 24., 51. o.) módosított rendelet.

azonban nincs előírva, hogy a kiinduló adatokat kötelezően a légi járműgyártóknak kell szolgáltatniuk.

4. Jelenleg a különböző légi járműtípusok biztonságos légi üzemeltetéséhez szükséges adatoknak, például pilóták és a légi utas-kísérők típusminősítő képzése minimális tantervének és a standard minimális felszerelésjegyzéknek a jóváhagyása az adott ország nemzeti légügyi hatóságának a feladata. Az egységes megoldás érdekében a Társult Légügyi Hatóságok, a JAA tagjai egy minden fél számára elfogadható egységes jóváhagyási folyamat mellett döntöttek; ez a Közös operatív értékelő tanács (Joint Operations Evaluation Board, JOEB). A közös operatív értékelő tanácsokat esetleg állították össze az érintett felek képviselőiből, szükség esetén nem JAA-tag hatóságokat is bevonva az érintett légi járműtípus használata légi üzemeltetési feltételeinek vizsgálatába, és ezen vizsgálat eredménye volt a típusképzésre és a standard minimális felszerelésjegyzékre vonatkozó ajánlások elkészítése. A JAA égisze alatt működő JOEB folyamat önkéntes jellegű volt. Az ilyen fokú közös tevékenység ellenére az érintett hatóságok mindegyikének át kellett ültetnie az ajánlásokat saját nemzeti jogszabályi és igazgatási rendszerébe. Emiatt a végső eredmény eltérhetett a JOEB folyamatból született eredménytől. A JAA 2008-as megszűnését követően az operatív értékelő tanácsi folyamat a korábbi JAA-tag hatóságok jóváhagyásával az Ügynökség védnökségével folytatódott. A folyamat azonban megmaradt önkéntes jellegűnek.
5. Sem a közös, sem a későbbi operatív értékelő tanácsi folyamat nem foglalkozott a karbantartási bizonyítványt kiállító személyzet típusminősítő képzésének minimális tantervének kiértékelésével. Ennek következtében az érintett dolgozók tanfolyamainak összeállítása és jóváhagyása a nemzeti légügyi hatóságok felelőssége alatt történt a 66. rész általános előírásainak megfelelően. A tanfolyamok így nem csak óraszámban, hanem az érintett témakörökben is eltérhettek egymástól.
6. Az EASA rendszer létrehozásának egyik legfontosabb célkitűzése az egységesség megvalósítása volt. Ezért az Ügynökség az alaprendelet módosításáról szóló 3/2004 sz. véleményében⁷ azt javasolta, hogy a típusfüggő légi üzemeltetési adatok, például a közös, majd a későbbi operatív értékelő tanácsi eljárás során kidolgozott adatok kötelezőek legyenek az Európai Unióban működő üzemeltetők által használt összes légi jármű esetében. Ez a cél egy az alaprendelet módosításán alapuló ügynökségi határozat elfogadásával érhető el. Az Európai Bizottság azonban úgy értékelte, hogy egy ilyen határozatot az Ügynökség csak abban az esetben fogadhat el, ha az közvetlenül kapcsolódik az érintett termékhez (egyedi határozat pontosan megnevezett címmel). A Bizottság úgy értelmezte az EK-szerződést és az Európai Közösségek Bíróságának joggyakorlatát, hogy az EU ügynökségei nem hozhatnak általános érvényű kötelező előírásokat. Ezért az alaprendelet módosítására szóló javaslatot át kellett fogalmazni úgy, hogy ezeket a kiegészítő légi üzemeltetési adatokat az Ügynökség a légi jármű típusstanusításának folyamatába illesztve hagyja jóvá.
7. Az Európai Bizottság pontosította az Ügynökség 3/2004 sz. véleményét, hogy az figyelembe vegye a fent említett jogi korlátozásokat, és azt javasolta, hogy az egyes légi járműtípusok légi üzemeltetésére vonatkozó kiegészítő előírásokat az adott termék tanúsításának részeként kell meghatározni. Ennek megfelelően az alaprendelet 5. cikke (5) bekezdésének e. pontja kiegészült az alábbi részekkel:

„(iv) a karbantartási bizonyítványt kiállító személyzet típusminősítő képzésének minimális tanterve a (2) (f) pontban foglaltaknak való megfelelés érdekében;

⁷ Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség 2004. december 16-i 3/2004 sz. véleménye a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról szóló 1592/2002/EK európai parlamenti és a bizottsági rendeletnek módosításáról, javasolva alkalmazási körének kiterjesztését a pilóták szakszolgálati engedélyezésére, a repülésekre és a harmadik országbeli légi járművekre vonatkozó szabályozásra (<http://www.easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php#2004>).

- (v) a pilóták típusminősítéséhez szükséges minimális tananyag és az ezzel kapcsolatos repülésszimulátorok minősítése a 7. cikkben foglaltaknak való megfelelés érdekében;
- (vi) szükség szerint a standard minimális felszerelésjegyzék, és az adott légijárműtípus kiegészítő légialkalmassági előírásai a 8. cikkben foglaltaknak való megfelelés érdekében”.

8. Ezeket a rendelkezéseket ekként fogadta el a jogalkotó. A jelen vélemény tárgya azoknak a feltételeknek a meghatározása, amelyek mellett ezek a rendelkezések végrehajthatók.

II. Konzultáció

9. Az 1702/2003/EK és a 2042/2003/EK bizottsági rendelet módosítását előíró bizottsági rendeletről szóló véleményt tartalmazó 2009-01 sz. értesítés tervezett módosításról (Notice of Proposed Amendment, NPA)⁸ a (<http://www.easa.europa.eu>) weblapon lett közzétéve 2009. január 16-án.
10. A 2009. július 30-ai záró határidőre az Ügynökség 80 nemzeti légügyi hatóságtól, szakmai szervezettől és magánvállalattól összesen 1011 hozzászólást kapott.
11. A hozzászólások feldolgozása céljából az Ügynökség létrehozott egy hozzászólás-kiértékelő csoportot. A csoport a jogszabálytervezetet készítő csoport tagjaiból állt, két további szakemberrel kiegészítve. A jogszabálytervezetet készítő csoport teljes összetétele a 21.039 sz. feladatleírás módosításával együtt lett közzétéve. A csoport a gyártók, az üzemeltetői szövetségek, a repülésben dolgozók szövetségei, az EASA és a nemzeti légügyi hatóságok szakembereiből állt. A kiértékelő csoport háromszor ülésezett 2009-ben és 2010-ben. Minden fontos kérdést részletesen megtárgyaltak a csoportban, és bár nem sikerült minden esetben teljes egyetértésre jutni, az Ügynökség elkészítette a hozzászólásokra adott válaszokat tartalmazó dokumentumot (CRD), amelynek szövege figyelembe vette az összes szakember véleményét. A javaslat lehetőséget adott az 1702/2003/EK rendelet szövegének módosítására, összhangba hozva azt a 216/2008/EK rendelet utolsó módosításával az 1108/2009/EK rendeletben foglaltaknak megfelelően. Az új 18. és 19. cikkben már nem szerepel a „légialkalmassági alapkövetelmény” (Airworthiness Code) kifejezés, ezért az 1702/2003/EK. rendeletben a kifejezést következetesen lecseréltük a „légialkalmassági előírások” (Certification Specifications) kifejezésre.
12. A hozzászólásokra adott válaszokat tartalmazó dokumentum (CRD) nem a szokásos formában készült. A kapott hozzászólások nagy számára, valamint a hozzászólások bedolgozása miatt a szöveg szerkezetében bekövetkezett változásokra való tekintettel az Ügynökség úgy tekintette, hogy nem volna hatékony minden egyes hozzászólásra külön-külön választ fogalmazni. Ezért az Ügynökség egy alternatív megoldást választott a hozzászólások feldolgozására. Az alternatív megoldás a hozzászólásokra adott válaszok összegzése. 2009 szeptemberében mind a Bizottság, mind az Igazgatótanács támogatta ennek e megoldásnak az alkalmazását. Az összes kapott hozzászólást visszaigazoltuk, és mindegyiket befoglaltuk az Ügynökség általános válaszaival együtt a hozzászólásokra adott válaszok jelen összegzésébe. Az eredményként kapott szöveg, amely a CRD 1. mellékletében jelent meg, kiemeli a jelenleg érvényben lévő előíráshoz képest tervezett változásokat. A CRD 2011. május 13-án jelent meg. A tervezett módosításról szóló értesítéshez (NPA) képest az alábbi fő eltérések vannak a szövegben:
- a. Az NPA-ban szereplő javaslat az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok összetevőire különálló bizonyítványt képzelt el. A CRD-ben feladtuk az önálló bizonyítványokat feltételező elképzelést. A javaslatot módosítottuk úgy, hogy az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok összetevőinek jóváhagyása az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok (Operational Suitability Data, OSD)

⁸ Lásd a szabályalkotási archívumban a http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php címen.

keretében történik a légi jármű típusalkalmassági bizonyítványába vagy kiegészítő típusalkalmassági bizonyítványába belefoglalva.

- b. Az NPA-ban szereplő javaslat szerint az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok összetevői a jóváhagyás után teljes egészükben kötelező érvényűek lettek volna az üzemeltetők és az oktatási szervezetek számára a tanfolyamok tanterveinek, illetve a standard minimális felszerelésjegyzéknek az összeállításakor. Ez az elképzelés jelentős mértékben megváltozott. A CRD-ben szereplő javaslat az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok egy alapszintű változatát tartalmazza, amely továbbra is kötelező lenne az üzemeltetők és az képzési szervezetek számára, de emellett lenne az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatoknak egy olyan nagy része, amely az elfogadható megfelelési módozatok kategóriájába tartozna. Az üzemeltetők és az képzési szervezetek számára nem lenne lehetséges az eltérés az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok alapszintű, kötelező változatától, csak az Ügynökség által jóváhagyott módosítás révén. Eltérhetnek azonban az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok nem kötelező részeitől a saját illetékes (nemzeti⁹) hatóságuk ellenőrzése alatt egy elfogadható megfelelési módozat alkalmazásával.
- c. Az OSC-OSD elképzelés alkalmazhatósága azokra a légi járművekre, amelyek nem a hajtóművel ellátott összetett légi járművek kategóriájába tartoznak, nem volt túlságosan világos az NPA-ben. Ezt a kérdést a CRD-ben jobban kidolgoztuk. A fő következtetés az lett, hogy az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok elemeinek többsége nem vonatkozik azokra a légi járművekre, amelyek nem a hajtóművel ellátott összetett légi járművek kategóriájába tartoznak. Tételesen:
- A pilóták és a karbantartó személyzet típusminősítő képzése minimális tantervének elkészítésére vonatkozó követelmény csak akkor alkalmazható, ha a légi jármű rendelkezik típusminősítéssel. Alapértelmezés szerint a kisrepülőgépek osztály- vagy csoportminősítés hatálya alá tartoznak. Az Ügynökség azonban eseti alapon úgy dönthet, hogy típusminősítésre van szükség, ha a légi jármű repülési jellemzői, kialakítása vagy más tulajdonsága egyedi képzést kíván meg. A kisrepülőgépek legtöbbjénél nem ez a helyzet, így ezek osztály- vagy csoportminősítés hatálya alá fognak tartozni. Annak meghatározása, hogy egy új légi járműnél típusminősítésre van-e szükség, vagy az osztályminősítés hatálya alá fog tartozni, az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok jóváhagyási folyamatának lesz a része, és véglegesen az Ügynökség dönti el a kérdést. Az értékelés objektív feltételeken alapul, ezek az útmutatóba kerülnek majd bele. Ha a légi járműnél nincs szükség egyedi típusminősítésre, ez azt jelenti, hogy az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok ehhez kapcsolódó elemeire sincs szükség¹⁰.
 - A repülésszimulátorokra vonatkozó adatokra csak akkor van szükség, ha a pilóták típusminősítő képzésének tanterve tartalmazza a teljes repülésszimulátor használatát. A kisrepülőgépek esetében általában nem ez a helyzet.
 - A légiutas-kísérők oktatásához szükséges típusspecifikus adatokra csak akkor van szükség, ha a légiüzemeltetési szabályok légiutas-kísérők jelenlétét írják elő a légi jármű legnagyobb engedélyezett utasülésszámától függően¹¹. A kisrepülőgépekben nincs ennyi utasülés.
 - A standard minimális felszerelésjegyzék (MMEL) létrehozására vonatkozó követelmény minden olyan légi járműre vonatkozik, amely közforgalmi

⁹ Nem európai uniós kérelmező esetén az Ügynökség az illetékes hatóság.

¹⁰ A kérelmező azonban bármikor önként benyújthatja a típusjogosításhoz elvégzendő oktatás minimális tantervét az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok alatti jóváhagyás céljából.

¹¹ Jelenleg akkor, ha a legnagyobb engedélyezett utasülésszám meghaladja a 19-et.

repülésre használható, hiszen az érintett üzemeltetőknek rendelkezniük kell standard minimális felszerelésjegyzékkel (MEL) ezekhez a légi járművekhez. Ez azt jelenti, hogy a kisrepülőgépek többségénél csak a standard minimális felszerelésjegyzék (MMEL) elkészítésére van szükség. A típusalkalmassági bizonyítványt kérelmezőkre háruló terhek csökkentése céljából azonban az Ügynökség a nem összetett légi járművek kategóriáinak többségéhez célirányos légialkalmassági előírások révén összeállítja a standard minimális felszerelésjegyzéket. Ha a kérelmező típusalkalmassági bizonyítványért folyamodik az ezen kategóriáknak egyikébe eső légi járműhöz, elegendő, ha megerősíti, hogy az adott standard minimális felszerelésjegyzék megfelelő a légi jármű kialakításához. Jelenleg folyik a standard minimális felszerelésjegyzéket tartalmazó légialkalmassági előírások kidolgozása.

13. A reagálási időszak 2011. július 13-ai záró határidejéig az Ügynökség 23 nemzeti légügyi hatóságtól, szakmai szervezettől és magánvállalattól összesen 69 reagálást kapott.
14. A reagálások eredményeként a javaslatokban a következő módosításokat tettük:
 - a. A keretrendelet kiegészült a kiegészítő típusalkalmassági bizonyítványok kiadására és a típusalkalmassági bizonyítványok módosítására irányuló folyamatban lévő eljárásokra vonatkozó átmeneti rendelkezéssel. Ez a rendelkezés hiányzott a szövegből.
 - b. Kikerült az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatokra utaló hivatkozás a repülőesemények jelentésével, illetve a légialkalmassági követelményekkel foglalkozó 21A.3 és 21A.3B pontból. Az Ügynökség egyetért a hozzászólásokkal abban a tekintetben, hogy ezekre a hivatkozásokra nincs szükség, mert amint az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok a típusalkalmassági bizonyítvány részét képezik, a 21A.3 és a 21A.3B pont jelenlegi szövegét is úgy lehet értelmezni, hogy azok már tartalmazzák az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatokkal kapcsolatos repülőeseményeket és veszélyes helyzeteket.
 - c. Feladtuk a repülésbiztonságot javító előírásokra (Safety Enhancement Directive, SED) vonatkozó elképzelést, így a javaslatból töröltük a 21A.3C és a 21A.3D pontot. Az Ügynökség elismerte, hogy a repülésbiztonságot javító előírásokra vonatkozó elképzelés összetett és nehezen megvalósítható, miközben más szabályozói eszközök is rendelkezésre állnak ugyanennek a célnak az eléréséhez. A repülésbiztonságot javító előírásokra vonatkozó elképzelésnek kettős célja volt: hogy lehetővé tegye az Ügynökség számára új légialkalmassági előírások felállítását már meglévő típusokra, pl. újonnan gyártott vagy már szolgálatban álló légi járművekre, és hogy lehetővé tegye az Ügynökség számára javítások bevezetését az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok összetevőinél. Ez utóbbi cél elérésére egy már meglévő eszközt, a légialkalmassági követelmények (Airworthiness Directive, AD) mechanizmusát fogjuk alkalmazni. Mivel az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok a típusalkalmassági bizonyítvány részét fogják képezni, a légialkalmassági követelmények kiadásáról szóló 21A.3B pont hatálya az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatokra is ki fog terjedni, így ha hirtelen sürgős szükség lenne a már jóváhagyott üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok módosítására, a kérdés egy légialkalmassági követelmény (AD) kiadásával oldható meg.

Új légialkalmassági követelmények bevezetése a már meglévő típusokra a légialkalmassági előírások által támogatott célirányos végrehajtási szabályok kiadásával fog történni. Ezt azt jelenti, hogy az 1702/2003 rendelethez el fog készülni egy új, 26. rész (Part-26) című melléklet első változata, amely a meglévő JAR-26¹² rendelkezéseit teszi át az új jogszabályba. A magas szintű követelményt,

¹² A Társult Légügyi Hatóságok (Joint Aviation Authorities, JAA) az Egységes Légügyi Előírások JAR-26 részét a használták a repülésekre vonatkozó egyes kiegészítő légialkalmassági követelmények

az érvényességet és a hatálybalépést ez a 26. rész fogja lefedni. Annak a technikai részleteit, hogy hogyan kell megfelelni ennek a magas szintű követelménynek, az új CS-26 légialkalmassági előírás fogja tartalmazni. A 26. részben foglalt követelmények az üzemeltetőkre vonatkozhatnak, de a műszaki tartalomtól függően ugyancsak vonatkozhatnak a tervjövahagyás-birtokosokra is. Minden olyan esetben, amikor új légialkalmassági követelményt kell kiadni, javaslat készül a 26. rész módosítására. A 26. rész és a CS-26 légialkalmassági előírás első változata, majd ezek összes későbbi módosítása az EASA rendes szabályalkotási eljárása szerint készül.

- d. A 21. rész módosítására vonatkozó javaslatban egyértelműbbé tettük, hogy a típusalkalmassági bizonyítványért folyamodó önkéntes alapon kérheti az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok kiegészítő elemeinek érvényesítését. Ez a lehetőség eddig is fennállt, de rejtve maradt „a repülések fajtái” általános címszó alatt. Mostantól jobban láthatóan jelen van a rendelet szövegében.
- e. Kikerült a szövegből az a kötelezettség, amelynek alapján a hajtóműre vagy motorra érvényes típusalkalmassági bizonyítvány birtokosának át kellett adnia a légi járműre érvényes típusalkalmassági bizonyítvány birtokosa részére az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatoknak a hajtóműre vagy motorra vonatkozó adatokkal való kiegészítéséhez szükséges adatokat. Az Ügynökség elfogadta, hogy a hajtóműre vagy motorra érvényes, illetve a légi járműre érvényes típusalkalmassági bizonyítvány birtokosai vagy az azt kérvényezőik között fennálló megállapodások kiterjeszthetők az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok kezelésére is anélkül, hogy ezt egy célirányos követelménybe kellene foglalni a 21. részben (Part-21).
- f. Egyszerűsödtek a változtatások osztályozására vonatkozó előírások. Ott, ahol a „típus tervének változtatása” szöveg szerepelt, azt a „típusalkalmassági bizonyítvány változtatása” szöveg váltotta fel. Mivel az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok szerepelnek a típusalkalmassági bizonyítványban, de nem szerepelnek a típus tervében, ez a módosítás további egyszerűsítéseket tesz lehetővé a szövegben. Az a tény, hogy a típus tervének és az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatoknak a változtatására ugyanazok az osztályozási szabályok érvényesek, nem jelenti azt, hogy ennek a két dolognak a kezelése ügyviteli szempontból is azonos folyamatban történik. Ennek hangsúlyozása céljából a B rész megfogalmaz egy előírást az Ügynökség számára, amely világossá teszi, hogy a típus tervének és az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatoknak a változtatását érintő osztályozás külön történik. A később elkészülő elfogadható megfelelési módoszatok (AMC) és útmutató (GM) részletesebben megvilágítja majd ezt a kérdést (lásd még a lenti (g) pontot is). A változtatások osztályozására vonatkozó előírások fenti módosítása lehetővé teszi a tervező szervezet tanúsításának (DOA) birtokosa számára elérhető jogosultságok egyszerűsítését is. A kisebb változtatások megtételére jelenleg is érvényes jogosultság ki fog terjedni a típus tervének változtatására és az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok változtatására egyaránt.
- g. Annak a követelménynek a bevezetését, amely szerint a típus tervében bekövetkezett bármiféle változtatás esetén értékelni kell változtatásnak az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatokra gyakorolt hatását, elhalasztottuk a módosító rendelet hatályba lépésétől számított további három évvel. Az iparág képviselői komoly kifogásokat hoztak fel ezzel az előírással kapcsolatban az ügyviteli terheknek arra a várható növekedésére hivatkozva, amelyet a változtatások osztályozási és a jóváhagyási folyamatának felügyelete jelentene még az olyan változtatások nagy többsége esetén is, amelyek nem is érintik az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatokat. Az Ügynökség elfogadta ezeket a

lefejtetésére kötelező érvénnyel azon üzemeltetők számára, amelyeknek meg kellett felelniük a JAR-OPS 1 rendelkezéseinek.

kifogásokat, és egyetértett azzal, hogy további útmutató anyag kiadására van szükség az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatokban bekövetkező változtatások osztályozásával kapcsolatban, valamint a terv változtatásával az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatokra gyakorolt hatás értékelésével kapcsolatban. A hároméves átmeneti időszakban elkészülhet az útmutató, ráadásul azt már az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok első változatainak jóváhagyása során szerzett tapasztalatra lehet majd alapozni. Az átmeneti időszakban önkéntes alapon lehet majd az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok változásának jóváhagyását kérelmezni.

III. Az Ügynökség véleményének tartalma

A. Az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok kidolgozása a tervezési jóváhagyást kérelmezők által

15. Amint azt fentebb már elmondtuk, feladtuk az eredeti elképzelést, amely szerint az üzemeltetési alkalmassághoz különálló jóváhagyás szükséges a típusalkalmassági bizonyítvány mellett. Helyette az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatoknak a típusalkalmassági bizonyítványba foglalását választottuk. Nagy vonalakban ez az elképzelés a következőképpen néz ki:
16. Új típus¹³ esetében a típusalkalmassági bizonyítvány kiadására irányuló kérelmet ki kell egészíteni az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok jóváhagyandó elemeivel. A típusalkalmassági bizonyítvány kérelmezőjének igazolnia kell a vonatkozó műszaki előírásoknak való megfelelést. A műszaki előírások az Ügynökség által a szabályalkotási folyamattal összhangban kiadott légi alkalmassági előírásokban (CS) található meg. Minden elemhez tartozni fog egy légi alkalmassági előírás, így lesz: CS-MMEL (a standard minimális felszerelésjegyzékhez tartozó légi alkalmassági előírás), CS-FC (a pilóták típusminősítői képzésére vonatkozó légi alkalmassági előírás), CS-SIM (a repülésszimulációs oktatóeszközökre vonatkozó légi alkalmassági előírás), CS-CC (a légiutas-kísérők típusminősítői képzésére vonatkozó légi alkalmassági előírás) és CS-MCS (a karbantartási bizonyítványt kiállító személyzet típusminősítői képzésére vonatkozó légi alkalmassági előírás). Jelenleg folyik ezeknek a légi alkalmassági előírásoknak a készítése, és a konzultáció számára már meg vannak nyitva, vagy a későbbiekben meg lesznek nyitva az egyes légi alkalmassági előírásokhoz tartozó NPA-kon (tervezett módosításról szóló értesítő) keresztül.
17. A kérelmezőnek csak akkor adható ki a típusalkalmassági bizonyítvány, ha a vonatkozó előírásoknak való megfelelést az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok összes eleménél is igazolta. Lehetőség lesz azonban a megfelelés igazolásának elhalasztására az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok egy vagy több eleménél a típusalkalmassági bizonyítvány kiadását követő későbbi időpontig, de mindenképpen még azelőtt, hogy a légi jármű légi üzemeltetését valamelyik európai uniós üzemeltető megkezdené.
18. A jóváhagyást követően az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatokra való hivatkozás szerepelni fog a típusalkalmassági bizonyítvány adatlapján (Type Certificate Data Sheet, TCDS), de magukat az adatokat a típusalkalmassági bizonyítvány birtokosa fogja tárolni (a folyamatos légi alkalmasságra vonatkozó szabályokhoz hasonlóan). Az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok elemeit az üzemeltetők rendelkezésére kell bocsátani, igény esetén pedig minden olyan szervezetnek ki kell adni, amelyeknek meg kell felelnie az azokban foglaltaknak.
19. Az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok első változatának kérelmezője a típusalkalmassági bizonyítvány birtokosa. Az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó

¹³ Az új típus olyan légi járműtípust jelent, amelynél a típusalkalmassági bizonyítvány kiadása iránti kérelmet az 1702/2003 sz. rendelet jelen vélemény alapján bevezetett módosításának hatályba lépését követően adták be.

adatok első változatának megváltoztatását a birtokos javasolhatja, illetve bármely más jogi személy a 21. rész D és E alrészében meghatározott feltételeknek megfelelően. Ez azt jelenti, hogy a típus tervének megváltoztatására vonatkozó meglévő rendelkezések az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok megváltoztatására is vonatkoznak majd. Amikor elkészül egy változtatás, a kérelmezőnek ellenőriznie kell, hogy a változtatás hatással van-e az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok egy vagy több jóváhagyott elemére. Ha a változtatás érinti az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatokat – például ha a pilótafülkében lévő műszereket és fedélzeti elektronikus rendszereket korszerűsítik, és ez a pilóták további vagy másféle oktatását követeli meg –, a kérelmezőnek a kérelméhez csatolnia kell az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatokban szükséges változtatásokat is. Amint azt korábban, a javaslatban a hozzászólásokra adott válaszokat tartalmazó dokumentumra (CRD) beérkezett reagálások eredményeként bevezetett változások tárgyalása során kifejtettük, annak a követelménynek a bevezetését, amely szerint a típus tervében bekövetkezett bármiféle változtatás esetén értékelni kell a változtatásnak az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatokra gyakorolt hatását, három évvel elhalasztottuk.

B. Az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok használata az üzemeltetők és az oktatási szervezetek által

20. A jóváhagyást követően az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatokat az üzemeltetőknek és az oktatási szervezeteknek fel kell használniuk egyedi típusanfolyamaik tantervének és a minimális felszerelésjegyzék (MEL) elkészítéséhez. A repülésszimulátorokra vonatkozó jóváhagyott adatokat a szimulátorok értékelésénél kell felhasználni, ezek az adatok tehát a szimulátorok üzemeltetői számára szükségesek. Amint korábban elmondtuk, az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok egy része kötelező érvényű lesz az üzemeltetők és az oktatási szervezetek számára, más része nem lesz kötelező, hanem az elfogadható megfelelési módozatok (AMC) kategóriájába tartozik majd. Ennek megfelelően a típusanfolyamokra és a minimális felszerelésjegyzékre (MEL) vonatkozó, az üzemeltetőket és az oktatási szervezeteket érintő előírásokat és elfogadható megfelelési módozatokat össze kell kapcsolni az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatokkal. A hajózó személyzetek szakaszolgálati engedélyezésére vonatkozó rendelet¹⁴ tervezetének végső szövegében már szerepel az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatokkal való kapcsolatok többsége. Egyes kapcsolatok azonban még hiányoztak, és emellett az átmenetre vonatkozó rendelkezés sem szerepelt a szövegben. A repülésekről szóló rendelet¹⁵ tervezetében a kapcsolatok többsége csak ideiglenes jelleggel szerepel, nincs konkretizálva. Ezért ezek a rendelkezések további finomításra szorulnak. Ráadásul az átmeneti rendelkezések még nem is szerepelnek a szövegben. A 66. rész (Part-66) legutóbbi módosításában¹⁶ nem szerepelnek a kapcsolatok az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatokkal. Jelen vélemény ezért tartalmazza ezeknek a rendeleteknek a javasolt módosításait is az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatokkal való szükséges kapcsolatok létesítése, tökéletesítése, illetve kidolgozása, valamint a szükséges átmeneti rendelkezések beiktatása céljából. Nyilvánvaló, hogy a módosítások csak az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok kötelező részére térnek ki, mivel a nem kötelező részekkel való kapcsolatokat az Ügynökség által kiadandó elfogadható megfelelési módozatok határozzák majd meg.

C. A szerzett jogok és az átmeneti intézkedések

21. A szerzett jogok és az átmeneti intézkedések az új jogszabályok zökkenőmentes bevezetéséhez szükségesek. A céljuk az iparágra és a hatóságokra háruló adminisztratív terhek csökkentése, valamint a már folyamatban lévő ügyek zavartalan befejezése.

¹⁴ Új rendelet, az Európai Bizottság általi elfogadás alatt.

¹⁵ Új rendelet, az Európai Bizottság általi elfogadás alatt.

¹⁶ A 2042/2003/EK sz. rendeletet módosító 1149/2011/EU sz. rendeletben szerepel.

22. *A típusalkalmassági bizonyítványok birtokosainak szerzett jogai:* Az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatoknak megfelelő tartalmat illetően a Közös operatív értékelő tanácsnak (Joint Operations Evaluation Board, JOEB) és az EASA operatív értékelő tanácsának összes jelentése automatikusan öröklődik a 21. rész (Part-21) által megkövetelt, illetve megengedett módon.

23. *Az üzemeltetők és az oktatási szervezetek szerzett jogai:* A nemzeti hatóságok által jóváhagyott, illetve elfogadott típusminősítő tanfolyamok, szimulátorminősítések és a minimális felszerelésjegyzékek öröklődnek.

Ha meg vannak határozva az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok – akár újonnan, akár szerzett jogként, akár utoléréssel –, az üzemeltetőknek és az képzési szervezeteknek legalább két évük lesz az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok jóváhagyása után arra, hogy tanfolyamaikat az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok kötelező részéhez igazítsák. Új¹⁷ tanfolyam kialakítása esetén kötelező lesz az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok használata, ha azok léteznek. Ha nem léteznek, a tanfolyam kialakítását a meglévő FCL rész (Part-FCL), OPS rész (Part-OPS) vagy 66. rész (Part-66) rendelkezéseinek megfelelően kell elvégezni.

A minimális felszerelésjegyzék (MEL) standard minimális felszerelésjegyzékben (MMEL) szereplő szigorúbb rendelkezésekhez történő igazításához rendelkezésre álló idő 90 nap; ez az elfogadott szokványos határidő a meglévő előírásokban is. Abban az esetben, ha nincs a standard minimális felszerelésjegyzék (MMEL) az EASA által jóváhagyott változata, minimális felszerelésjegyzék (MEL) – akár új, akár módosított – továbbra is készülhet az üzemeltető illetékes hatósága által jóváhagyott standard minimális felszerelésjegyzék (MMEL) alapján.

A repülésszimulátorok jelenleg érvényes minősítését nem érinti az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok kidolgozása.

24. *Utolérés a típusalkalmassági bizonyítványok birtokosainál:* Az utolérés („catch-up”) egy olyan folyamat, amelynek során az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok jóváhagyása egy olyan légitársaság-típusnál történik, amely már rendelkezik típusalkalmassági bizonyítvánnyal. Az utolérés egészen egyszerű folyamat az új típusokhoz készült üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok első jóváhagyásához képest.

Az utolérés kérelmezése kötelező azokra a légitársaság-típusváltozatokra, amelyek gyártása még folyik, és amelyeket európai uniós üzemeltetők részére szállítanak¹⁸. A határidő 2 év a 21. rész (Part-21) módosításának hatályba lépését követően, ez alatt kell megszerezni a jóváhagyást. Nincs szükség utolérésre a karbantartási bizonyítványt kiállító személyzet típusminősítő képzésének minimális tantervéhez és a légitársaság-járműnek a repülésszimulátorok objektív minősítését támogató a érvényesítési forrásadataihoz, de önkéntes alapon végrehajtható. Ha egy légitársaság-típusváltozat gyártása egy „alvó” állapotot követően újraindul, az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok jóváhagyásának még azt megelőzően meg kell történnie, hogy valamely európai uniós üzemeltető megkezdene az új légitársaság-jármű üzemeltetését.

Az utolérés önkéntes azokra a típusváltozatokra, amelyeket már nem gyártanak, és ugyancsak önkéntes a nem kötelező elemek esetében.

25. *Folyamatban lévő tanúsítások:* Azok a légitársaság-típusok és -típusváltozatok, valamint azok a kiegészítő típusalkalmassági bizonyítványok, amelyek esetében a tanúsítás folyamatban van a 21. rész (Part-21) módosításának időpontjában, nem részesülhetnek szerzett jogokban, mivel nincs olyan hivatalos dokumentum vagy bizonyítvány, amelyet örökölhetnének. Ezért az érintett kérvényezőknek ki kell majd egészíteniük az

¹⁷ Új az adott üzemeltető vagy képzési szervezet számára.

¹⁸ Ez azt jelenti, hogy ha a gyártás leállt, de egy későbbi időpontban újraindul, szükség van az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatokra.

Ügynökséghez beadott típusalkalmassági kérvényüket az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatokkal. Ha azonban a kérvényező már megigényelte az értékelést az operatív értékelő tanácstól (OEB), az operatív értékelő tanácsi folyamat során elvégzett munkát minden további ellenőrzés nélkül el kell fogadni az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatokra való áttéréskor. A folyamatban lévő típusstanúsítás kérvényezője dönthet úgy, hogy a kérvényébe a módosított rendelet hatályba lépése utána azonnal kiegészíti kérelmét az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatokkal. Minden esetben meg kell azonban szerezni az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok jóváhagyását az új jogszabály hatályba lépését követő két éven belül, vagy pedig – ha ez a kétéves időszaknál később történik – azelőtt, hogy a légi járművet valamely európai uniós üzemeltető üzemeltetni kezdené.

26. *A tervező szervezetek tanúsítása (DOA)*: Ha a típusalkalmassági bizonyítványban szerepelnek az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok akár szerzett jogként, akár utolérés révén, a típusalkalmassági bizonyítvány birtokosának a rendelet hatályba lépését követő két éven belül meg kell szereznie a jóváhagyást a tervező szervezet tanúsításának vagy a tervező szervezet alternatív tanúsítási eljárásainak az üzemeltetési alkalmasság szempontjaira történő kiterjesztésére.

Az új típusalkalmassági bizonyítványt kérelmezőknek, akiknek az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatokat már szerepeltetniük kell a kérvényükben, még az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok jóváhagyása előtt meg kell szerezniük a tervező szervezet tanúsításának vagy a tervező szervezet alternatív tanúsítási eljárásainak az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatokra érvényes kiterjesztését.

27. *Átmeneti időszak a változtatásokra és a kiegészítő típusalkalmassági bizonyítványokra (STC)*. Amint az fentebb jeleztük, annak a követelménynek a bevezetését, amely szerint a típus tervében bekövetkezett bármiféle változtatás esetén értékelni kell a változtatásnak az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatokra gyakorolt hatását, elhalasztottuk a módosító rendelet hatályba lépésétől számított további három évvel. Az átmeneti időszakban önkéntes alapon lehet majd kérelmezni az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok jóváhagyását.

IV. Szabályozási hatásvizsgálat

28. A jelen szabályozási hatásvizsgálat célja a rendeletnek a jelen véleményben szereplő és a fenti III. részben összefoglalt változtatától várható legfontosabb hatások elemzése.

Érintett ágazatok

29. A rendelet a polgári repülésnek az Ügynökség hatáskörébe tartozó ágazatai közül az alábbiakat érinti:
- az Európai Unió repülési szakszemélyzete: pilóták, légiutas-kísérők és a karbantartási bizonyítványt kiállító személyzet;
 - a légi járművek típusalkalmassági bizonyítványainak birtokosai és a bizonyítványért folyamodók (mind az Európai Unión belüliek, mind az azon kívüliek);
 - kiegészítő típusalkalmassági bizonyítványért folyamodók (mind az Európai Unión belüliek, mind az azon kívüliek);
 - európai uniós légijármű-üzemeltetők és a légi járművek tulajdonosai;
 - oktatási szervezetek (mind az Európai Unión belüliek, mind az azon kívüliek);
 - a repülésszimulátorok gyártói és üzemeltetői (mind az Európai Unión belüliek, mind az azon kívüliek);
 - jóváhagyott karbantartó szervezetek (mind az Európai Unión belüliek, mind az azon kívüliek);
 - illetékes hatóságok (az EASA és a nemzeti légügyi hatóságok).

A hatások

A repülésbiztonságra gyakorolt hatások

30. Az elmúlt évtizedben számos olyan repülőesemény és baleset történt, amelynél a személyzet képzésének vagy a standard minimális felszerelésjegyzék (MMEL) hiányosságát állapították meg okként, vagy az hozzájárult az esemény bekövetkezéséhez. Emiatt az érintett nemzeti baleseti kivizsgáló testületek ajánlásokat tettek az Ügynökség felé a képzésre és a standard minimális felszerelésjegyzékre (MMEL) vonatkozó előírások változtatásának igényével. Az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok töltенék ki a meglévő hézagot a légialkalmassági tanúsítási, valamint a légiüzemeltetési és karbantartási folyamatok között, és bevezetésük várhatóan hozzájárul majd a repülésbiztonsági ajánlásokban foglalt problémák megoldásához.
31. Lentebb megemlítjük a legjelentősebb és legfrissebb repülésbiztonsági ajánlásokat.
- a. *2009. június 1., az Air France 447-es számú járata, A330, az Atlanti-óceán fölött*
- Ajánlás: A BEA (a francia kivizsgáló szervezet, a Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'Aviation Civile) javasolja az EASA-nak az ellenőrzési és képzési programok felülvizsgálatát, és hogy az Ügynökség tegye kötelezővé a légi jármű kézi vezetésének célirányos és rendszeres gyakorlását az áteséshez közeli repülési helyzetben és az átesésből való kivételnél, nagy magasságban is.
- b. *2009. február 25., a Turkish Airlines légitársaság 1951 sz. járata, B737, Amszterdam, Schiphol repülőtér*
- Ajánlás: A Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (a török légügyi hatóság, az SHGM), az ICAO, a FAA és az EASA változtassa meg az előírásait oly módon, hogy annak alapján a légitársaságok és a repülésoktatási szervezetek az időszakos képzési programjaikba vegyék fel a légi járműnek a megközelítési szakaszban bekövetkező átesési helyzetekből való kivételét.
- c. *2008. november 27., XL Airways, A320, Perpignan*
- Ajánlás: A BEA azt javasolja az EASA-nak, hogy a gyártókkal együttműködésben tökéletesítse a képzési gyakorlatokat és módszereket átesésközeli helyzetekben a légi jármű bólintási tengely körüli kormányzásának kézben tartása céljából.
- d. *2008. augusztus 20., a Spanair 5022-es számú járata, MD-82, Madrid-Barajas repülőtér*
- Ajánlás: Javasoljuk, hogy az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) módosítsa a standard minimális felszerelésjegyzék (MMEL) 30.8. pontját a Boeing DC-9, MD-80, MD-90 és B-717 típusú repülőgépeinél úgy, hogy lehetőség legyen nem elengedni a repülőgépet akkor, ha a földön olyan meghibásodás jelentkezik, amely érinti a külsőlevegő-hőmérő érzékelőjének a fűtését, illetve ha mégis útra engedik a repülőgépet, világos utalást kell tenni a karbantartási és légiüzemeltetési szabályokra, valamint a standard minimális felszerelésjegyzéken (MMEL) szereplő minden olyan elemre, amelyre az adott meghibásodás hatással lehet.
- Ajánlás: Javasoljuk, hogy az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) állítson fel olyan követelményeket a repülésszimulátorokra vonatkozóan, hogy a szimulátoros kiképzés kiterjedhessen az olyan felszálláskori tartós átesésekre, amelyek a repülési jellemzők korlátait meghaladó helyzeteket állítanak elő.
- e. *2006. július 9., az S7 Airlines (Авиакомпания „Сибирь”) 778-as számú járata, Irkutszk repülőtere*
- Ajánlás: Javasoljuk az EASA és más tanúsító hatóságok számára, hogy a nagy szállító légi járművek gyártóival együttesen tekintsék át az emberi tényezővel kapcsolatos kérdéseket a repülőgép útra engedésével és a légiüzemeltetési eljárásokkal kapcsolatban olyan esetekben, amikor az egyik sugárfordító nem működik, megelőzendő a rendes tolóerő tévedésből való alkalmazását.

f. 2005. szeptember 21., az F-GRIB lajstromjelű Robinson R22 helikopter

Ajánlás: Az EASA tegye kötelezővé a pilóták számára a kiképzést az R22 Mariner helikopter egyedi jellemzőinek figyelembe vételével, amikor a helikopter úszótalpakkal van felszerelve.

32. A légialkalmassági tanúsítási, valamint a légiüzemeltetési és karbantartási folyamatok között meglévő hézag kitöltésének szükségességére az alábbi európai és amerikai egyesült államokbeli tanulmányok is rámutattak:
- a. Commercial Airplane Certification Process Study. An Evaluation of Selected Aircraft Certification, Operations, and Maintenance Processes. FAA, March 2002. (Tanulmány a közforgalmi légi járművek légialkalmassági tanúsítási folyamatáról. Légi járművek egyes légialkalmassági tanúsítási, légiüzemeltetési és karbantartási folyamatainak értékelése. FAA, 2002. március.) A FAA, az Amerikai Egyesült Államok légügyi hatósága által 2001-ben végzett, a légialkalmassági tanúsítási folyamattal kapcsolatos tanulmány eredményei és észrevételei a légialkalmassági tanúsítási, valamint a légiüzemeltetési és karbantartási folyamatok közötti kapcsolódások problémáival foglalkoznak.
 - b. Federal Aviation Administration Human Factors Team Report on the Interfaces Between Flightcrews and Modern Flight Deck Systems. June 18, 1996¹⁹ (A Szövetségi Légügyi Hatóság emberi tényezőkkel foglalkozó csoportjának jelentése a hajózó személyzetek és a korszerű fedélzetei rendszerek közötti kapcsolatokról. 1996. június 18.). A FAA emberi tényezőkkel foglalkozó csoportjának 1996-os jelentése ugyancsak kimutatta a kiegészítő típusalkalmassági tanúsítás folyamatának problémáit (pl. azt, hogy az nem mindig veszi figyelembe a pilótafülke kialakításának filozófiáját és az alkalmazott légiüzemeltetési feltételezéseket).
 - c. A Commercial Aviation Safety Team (CAST) on Loss of Control Joint Safety Implementation Team Report, 15 February 2003²⁰ (A közforgalmi repülés repülésbiztonsági csoportja. Az irányítás elvesztése. A társult repülésbiztonsági megvalósítási csoport jelentése. 2003. február 15.) tartalmaz egy repülésbiztonsági ajánlást, amely szerint „ki kell dolgozni azokat a megbízható folyamatokat, amelyek révén a légi üzemeltetést és a karbantartást végző személyzetek időben megkapják és alkalmazzák az üzemeltetéssel kapcsolatos fontos információkat”.
33. Azoknak az előírásoknak a bevezetésével, amelyek szerint a személyzetek és a dolgozók tanfolyamainak és a standard minimális felszerelésjegyzék (MMEL) kidolgozása oly módon történik, hogy az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok képezik a kötelező minimumot az összes üzemeltető és oktatási szervezet számára, az egységesítési tevékenységgel kiegészítve a várakozás szerint oda vezet majd, hogy az összes tanfolyamnak és a minimális felszerelésjegyzék (MEL) jóváhagyása ugyanazon követelményrendszer alapján történik.
34. A felelősségi körök meghatározása pontosabb lesz, és így nem marad senkihez sem tartozó terület a típusjogositáshoz elvégzendő oktatás minimális tantervével és a standard minimális felszerelésjegyzékkel (MMEL) kapcsolatos felelősségi köröknél:
- a. Az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok első változatának és a hozzá tartozó összes elemnek a kidolgozása a légi jármű típusalkalmassági bizonyítványa birtokosának feladata lesz. Az Ügynökség úgy tekinti, hogy a típusalkalmassági bizonyítvány birtokosa van a legkedvezőbb helyzetben ezeknek az elemeknek a kidolgozása szempontjából, hiszen ő a birtokában van a tervezésből és a légialkalmassági eljárásból származó az összes szükséges háttérinformációnak. Például a standard minimális felszerelésjegyzék (MMEL) biztonságos kidolgozásához

¹⁹ https://www.faa.gov/aircraft/air_cert/design_approvals/csta/publications/media/flightcrews_flightdeck.pdf.

²⁰ http://www.cast-safety.org/pdf/jsit_loss%20-control.pdf.

be kell tudni tekinteni a légi jármű rendszereinek repülésbiztonsági elemzésébe. Ennek megfelelően az, hogy az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok kidolgozása egyértelműen a típusalkalmassági bizonyítvány birtokosának lesz a feladata, várhatóan kedvező hatást gyakorol majd a repülésbiztonságra is.

- b. Ugyanakkor az, hogy az Ügynökségre feladata lesz a minimális tantervnek és a standard minimális felszerelésjegyzék (MMEL) a jóváhagyása, lehetőséget ad annak a szakértelemnek a bevonására, amelyet a terv légi alkalmassági jóváhagyásánál is felhasználtak.
- c. A „repülésre való folyamatos alkalmasság” elvének bevezetésével megvalósul egyfajta megelőző-beavatkozó jellegű hozzáállás a típusanfolyami oktatásnak és a standard minimális felszerelésjegyzék (MMEL) a repülésbiztonsági szempontjaihoz: Az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok eredeti kidolgozója felel az adatok jóváhagyott elemeinek folyamatos érvényességéért. Világos, hogy az ilyen módon felelős félnek folyamatosan figyelemmel kell kísérnie a helyzetet a jóváhagyott elemek felhasználásával, és a repülésbiztonságot érintő események esetén be kell avatkoznia. A legrosszabb esetben, ha azonnali repülésbiztonsági beavatkozás szükséges, az Ügynökség légi alkalmassági követelményt (Airworthiness Directive) adhat ki az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatokban talált olyan hiányosságok kijavítása céljából, amelyeket üzemeltetői szinten kell orvosolni. Végezetül a jogszabály a terven változtatást eszközöző harmadik felek, a kiegészítő típusalkalmassági bizonyítványt (STC) kérelmezők feladatául szabja annak mérlegelését, hogy a tervváltoztatás milyen hatással van az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatokra, és előírja, hogy ha szükséges, tegyenek javaslatot az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok érintett elemeinek módosítására.

35. Összességében véve az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok bevezetése egységesen magas színvonalat fog eredményezni a személyzetek oktatásánál és a standard minimális felszerelésjegyzéknél (MMEL), másrészt egyértelművé teszi a felelősségi köröket ezeknél a folyamatoknál. Ez várhatóan jelentős hatással lesz a repülésbiztonságra, hozzájárulva annak egységesen magas szintjéhez.

A gazdasági hatás az iparágra

Az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok bevezetése várhatóan pótlólagos költségekkel jár majd a típusalkalmassági bizonyítványok és kiegészítő típusalkalmassági bizonyítványok birtokosai és kérelmezői számára. Ezeket a költségeket részben vagy egészében átháríthatják a vásárlóikra termékeik vagy adataik árába foglalva.

Ez azonban nem érinti majd az iparág teljes költségeit. A típusalkalmassági bizonyítványok és kiegészítő típusalkalmassági bizonyítványok birtokosai és kérelmezői számára jelentkező költségek három részre oszthatók:

- az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok kidolgozásának és jóváhagyásának költségei;
- az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok napra készen tartásának költségei;
- a tervező szervezet tanúsításának (DOA) kiterjesztésével kapcsolatos költségek.

Az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok kidolgozásának és jóváhagyásának költségei tovább oszthatók az új kérvényekkel kapcsolatos és a kötelező utoléréssel kapcsolatos költségekre. Az összes költségelem esetében figyelembe kell venni azt, hogy a típusalkalmassági bizonyítványok és kiegészítő típusalkalmassági bizonyítványok érintett birtokosainak többsége jelenleg már bevezette a meglévő önkéntes operatív értékelő tanácsai folyamatot. A költségekben megmutatkozó hatás elemzése során tehát csak a jelen véleményben javasolt repülésre való alkalmasságra vonatkozó adatok

következtében a meglévő operatív értékelő tanácsi folyamathoz képest *pótlólagosan* jelentkező költségekkel kell számolnia.

36. Az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok felhasználóinál – azaz az üzemeltetőknél és az oktatási szervezeteknél – csak korlátozott költséghatás várható. A felhasználók egyszerűen az operatív értékelő tanácsi jelentésekből és más, saját forrásokból származó adatok helyett az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatokat fogják használni. Valójában az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok megléte akár előnyös gazdasági hatással is járhat számukra. A tanfolyamok anyagának és a minimális felszerelésjegyzék (MEL) elkészítésekor felhasználhatják az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatokat kiindulási alpnak, ezzel csökkennek a fejlesztési költségeik. Felmerül ugyan egy kevés pótlólagos költség a meglévő tanfolyamoknak és a minimális felszerelésjegyzék (MEL) az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatokkal történő megfeleltetés céljából elvégzendő módosítása miatt, ámde az erre biztosított átmeneti időszak 4 évet tesz ki, így várhatóan a módosítás egybe fog esni az adatok természetes frissítési ciklusával.

A várható költséghatások nagyságrendjének megvilágítása céljából a következő alfejezetek részletesebben megvizsgálják a fent megnevezett nagyobb költségelemeket.

Az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok kidolgozásának és jóváhagyásának költségei az új típusalkalmassági bizonyítványt kérelmezők számára

37. *Nagyrepülőgépek és összetett forgószárnyas légi járművek.* A jelenlegi gyakorlat szerint minden olyan fél, amelyik az EASA-tól kér típusalkalmassági bizonyítványt nagyrepülőgéphez vagy összetett forgószárnyas légi járműhöz, ugyanakkor önkéntes alapon operatív értékelő tanácsi (OEB) értékelést is kérvényez. Ezek az operatív értékelő tanácsi értékelések általában²¹ tartalmazzák a pilóták és a légiutas-kísérők típusminősítő képzésének minimális tantervét, a repülésszimulátorok adatait és a standard minimális felszerelésjegyzéket (MMEL). Így az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó kötelező adatok elgondolásának bevezetésével járó pótlólagos költségek a karbantartási bizonyítványt kiállító személyzet típusminősítő képzésének minimális tantervéhez és a légiutas-kísérők oktatásához szükséges típusspecifikus adatokhoz kapcsolódó költségekre korlátozódnak abban a néhány esetben, amikor nagyrepülőgép esetében a légiutas-kísérők oktatása nem volt része az operatív értékelő tanácsi értékelésnek. Az összetett forgószárnyas légi járművek többségének legnagyobb engedélyezett utasülésszáma nem éri el a 20-at, ezért ezeknél nincs szükség légiutas-kísérőre, így az oktatással kapcsolatos adatok kidolgozására sincs szükség.
38. *Nem összetett forgószárnyas légi járművek.* Jelenleg a felek többsége, amelyek az EASA-tól kérnek típusalkalmassági bizonyítványt nem összetett forgószárnyas légi járműhöz, ugyanakkor önkéntes alapon operatív értékelő tanácsi (OEB) értékelést is kérvényez a pilóták típusminősítő képzésének minimális tantervére. Az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok bevezetését követően ezeknek a feleknek a standard minimális felszerelésjegyzékre (MMEL) is jóváhagyást kell kérniük. Az új nem összetett forgószárnyas légi járművek valójában annyira bonyolultak, hogy nem célszerű az összes esetben használható standard minimális felszerelésjegyzéket (MMEL) létrehozni a számukra. A nem összetett helikopterek viszont a a karbantartási bizonyítványt kiállító személyzet típusminősítő képzésének tanterve szempontjából típuscsoport-jogosítás alá tartoznak, így nincs szükség típusjogosítási tanterv kidolgozására. A nem összetett forgószárnyas légi járművek legfeljebb 9 utassal repülhetnek, így ezeknél nincs szükség légiutas-kísérőre. Az új kérvényezők esetében tehát a pótlólagosan jelentkező költségek a standard minimális felszerelésjegyzék (MMEL) kidolgozásával és tanúsításával kapcsolatos költségekre korlátozódnak.

²¹ Néhány nem nyugati tervezésű légijármű nem esett át teljes operatív értékelő tanácsi értékelésen, de ezekben az esetekben a nemzeti légügyi hatóság végzi az értékelést. Az iparágra háruló teljes költség tehát minimális.

39. *Egyéb nem összetett légi járművek (kisrepülőgépek, ultrakönnyű repülőgépek, könnyű sportrepülőgépek, vitorlázó repülőgépek és ballonok).* Jelenleg a nagy teljesítményű kisrepülőgépek kivételével az ebbe a kategóriába tartozó légi járművek egyikénél sem végeznek operatív értékelő tanácsi értékelést. A nagy teljesítményű kisrepülőgépek esetében az operatív értékelő tanácsi értékelés a pilóták típusminősítő képzésére korlátozódik. Az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok bevezetését követően az egyetlen olyan elem, amelyet a jelenlegi előírásokhoz képest ki kell dolgozni, a standard minimális felszerelésjegyzék (MMEL). Ennél a légijármű-kategóriánál a standard minimális felszerelésjegyzéket (MMEL) el lehet készíteni az Ügynökség által kidolgozott standard minimális felszerelésjegyzékre alapozva. Ennek megfelelően a típusalkalmassági bizonyítvány kérelmezőjének csak egészen korlátozott mértékű erőfeszítést kell tennie.
40. Mivel az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok elemeinek kidolgozására és jóváhagyására még nincs példa, a várható költségek becslését a bevezetést követően megszerzett tapasztalatra alapozva lehet majd elvégezni. Egyes gyártók benyújtottak hozzávetőleges adatokat az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok bevezetésével kapcsolatosan, ezeket az adatokat használtuk fel az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok létrehozási költségének becslésére.
41. Az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok az Ügynökség által végzett jóváhagyásának költsége a tevékenységgel kapcsolatos díjakra és illetékekre korlátozódik. A díjakra és illetékekre vonatkozó rendelet²² értelmében az Ügynökség óradíjat számít fel az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok jóváhagyásáért.
42. A költségbecslés elkészítéséhez megbecsültük az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok legfontosabb elemeinek – a hajózó személyzetek típusjogosításához elvégzendő oktatásnak (OSD-FC), a a karbantartási bizonyítványt kiállító személyzet típusminősítő képzésének (OSD-M), a légiutas-kísérők oktatásához szükséges típusspecifikus adatoknak (OSD-CC) és a standard minimális felszerelésjegyzék (MMEL) – létrehozásához és tanúsításához szükséges munkaórák számát (lásd: 1. táblázat).

1. táblázat Az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok létrehozása és jóváhagyása: a szükséges munkaórák száma légijármű-kategóriánként új típusalkalmassági bizonyítvány kérelmezése esetén

Aircraft Category	Flight Crew Type Rating Training (hrs)	Maintenance Certifying Staff		Type Specific Data for Cabin Crew		Master Minimum Equipment List	
		Type Rating Training		Development (hrs)	Certification (hrs)	Development (hrs)	Certification (hrs)
		Development (hrs)	Certification (hrs)				
Large Aeroplanes ¹	—	3 200	1 050	2 000	750	—	—
Small aeroplanes complex ²	—	1 200	600	n/a	n/a	1 600	900
Complex rotorcraft	—	1 600	800	n/a	n/a	—	—
Non-complex rotorcraft	—	n/a	n/a	n/a	n/a	800	400
Other non-complex	—	n/a	n/a	n/a	n/a	8	4

Notes:

¹ MTOW more than 5.7t

² MTOW less than 5.7t two engines or one turbine or high performance

—: this OSD element is already part of current OEB evaluations

n/a: Not applicable because the OSD element is typically not required for these categories of aircraft

²² Az 593/2007/EK (2007. május 31.) sz. bizottsági rendelet az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség által felszámított tanúsítási és szolgáltatási díjakról és illetékekről (HL L 140, 2007. 06. 01., 3. o.). A rendeletet utoljára az 1356/2008/EK (2008. december 23.) sz. rendelet módosította (HL L 350, 2008. 12. 30., 46. o.).

43. Ezeknek az adatoknak, valamint az iparágban és az Ügynökségnél érvényes óradíjaknak az alapján összefoglaltuk az adatok létrehozásának és jóváhagyásának becsült költséget (lásd: 2. táblázat).
44. Az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok létrehozásának és jóváhagyásának teljes éves költsége az új típusalkalmassági bizonyítványt kérvényezőkhöz esetében az így becsült költségnek és az évente kérvényezett új típusalkalmassági bizonyítványok számának szorzatával egyenlő. Az évente kérvényezett új típusalkalmassági bizonyítványok becsült számát az elmúlt évek átlagos értékének vettük. Nem szerepel a költségek között az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok olyan elemeinek a költsége, amelyeknek a jóváhagyását az új típusalkalmassági bizonyítvány kérvényezője külön igényeli. Az iparág számára tehát az adatok létrehozásának és jóváhagyásának becsült teljes éves költsége mintegy 2,6 millió euró.

2. táblázat Az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok létrehozásának és jóváhagyásának becsült költsége új típusalkalmassági bizonyítvány kérelmezése esetén

Aircraft Category	No. of Type Certificates per Year	Costs per Type Certificate (€)	Annual Costs (€)
Large Aeroplanes	1.5	952 000	1 428 000
Small aeroplanes complex	1	640 000	640 000
Complex rotorcraft	1	352 000	352 000
Non-complex rotorcraft	1	176 000	176 000
Other non-complex	14	1 760	24 640
Total			2 620 640

Az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok létrehozásának és jóváhagyásának költségei utolérés esetén

45. *Hajtóművel ellátott összetett repülőgépek és forgószárnyas légi járművek.* Az utolérés a már meglévő, de még gyártás alatt álló légijármű-típusváltozatok esetében szükséges. Ez a tevékenység a hajózó személyzetek típusjogosításához elvégzendő oktatásra, a légiutas-kísérők oktatásához szükséges típusspecifikus adatokra és a standard minimális felszerelésjegyzékre (MMEL) korlátozódik. A kidolgozási költségek minimálisak, mivel az utoléréshez alapul szolgálhat egy adott üzemeltető számára jóváhagyott tanfolyam, illetve egy nemzeti légügyi hatóság által jóváhagyott standard minimális felszerelésjegyzék. A típusalkalmassági bizonyítvány birtokosának elegendő az Ügynökségnél valamelyik ilyen jóváhagyott elemre hivatkoznia. Az Ügynökség által ráfordítandó becsült munkamennyiség típusonként és elemenként 28 munkaóra. Az iparág részéről 8 munkaóra a becsült ráfordítás. Ez a becslés szerint együttesen mintegy 7500 eurós költséget eredményez minden egyes utoléréses tanúsítás esetében. A feltételezés szerint az utolérési folyamat két éven belül befejeződik.
46. Az utoléréses tanúsításoknak az Ügynökség által becsült száma alapján a lenti 3. táblázat szerint mintegy 700 000 eurós összköltség adódik.
47. *Hajtóművel rendelkező összetett légi járműnek nem minősülő repülőgépek, valamint ballonok.* Az utolérésre minden olyan légijárműtípus esetében szükség van, amely még gyártás alatt van. Itt azonban az egyetlen szükséges elem a standard minimális felszerelésjegyzék (MMEL). Ezekre a légijármű-kategóriákra lesz egy általános, az Ügynökség által kiadott standard minimális felszerelésjegyzék (MMEL), ezt lehet

használni, esetleg önkéntes alapon kiegészítve egyéb elemekkel. Ennélfogva a létrehozás és a jóváhagyás költsége elhanyagolható.

3. táblázat Költségbecslés az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok jóváhagyásánál utolérés esetén (egyszeri költségek)²³

Aircraft Category	Unit cost of catch-up certification (€)	Flight Crew Type Rating Training		Type Specific Data for Cabin Crew		Master Minimum Equipment List		Total cost (€)
		No. of catch-up certifications	Total cost of FCTRT catch-up (€)	No. of catch-up certifications	Total cost of TSD CC catch-up (€)	No. of catch-up certifications	Total cost of MMEL catch-up (€)	
Large aeroplanes and small aeroplanes complx	7 520	38	285 760	11	82 720	29	218 080	586 560
Rotorcraft	7 520	10	75 200	n/a	n/a	10	75 200	150 400
Total			360 960		82 720		293 280	736 960

Az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok kidolgozásának és jóváhagyásának költségei a kiegészítő típusalkalmassági bizonyítványok birtokosai és kérelmezői számára

48. A meglévő kiegészítő típusalkalmassági bizonyítványok birtokosai számára nincs kötelező utolérési folyamat előírva, így számukra költség sem merül fel. Azok a kérelmezők, amelyek új kiegészítő típusalkalmassági bizonyítványt készítenek elő, a három éves kiegészítő átmeneti időszak letelte után lesznek érintettek, ha kiegészítő típusalkalmassági bizonyítványuk befolyásolja az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó meglévő adatokat.
49. Az új kiegészítő típusalkalmassági bizonyítványt igénylőknek értékelniük kell a kiegészítő típusalkalmassági bizonyítványuk esetleges hatását az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatokra. Csak abban az esetben kell kidolgozniuk a szükséges kiegészítéseket az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok már jóváhagyott elemeire a kiegészítő típusalkalmassági bizonyítvány részeként, ha van ilyen hatás. A költségek az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok kiegészítéseinek kidolgozási költségeiből, az érintett elemek folyamatos érvényességének fenntartásával kapcsolatos költségekből, valamint az Ügynökség által a jóváhagyás során felszámított díjakból és illetékekből állnak össze. Az összes ilyen költség csak egy arányos töredéke lesz az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok első változatának kialakításával kapcsolatos költségeknek, és arányos lesz a kiegészítő típusalkalmassági bizonyítvány terjedelmével, illetve annak az oktatásra és a standard minimális felszerelésjegyzékre gyakorolt hatásával. Amint fentebb már jeleztük, az összes változtatásnak és kiegészítő típusalkalmassági bizonyítványnak az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatokra gyakorolt hatása szempontjából elvégzendő értékelésének kötelezettségét elhalasztottuk három évvel, lehetővé téve az elfogadható megfelelési módzatok és útmutatók további kidolgozását. Ezt a haladékot a követelmény pontos hatásának értékelésére is ki fogjuk használni. Az egyik gyártó számításai szerint azonban az összes változásnak csak 5%-a van hatással az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatokra, így a pótlólagos költségek viszonylag korlátozottak lesznek.

²³ A táblázat nem tartalmazza a nem összetett repülőgépeket, mivel ezeknél az utolérés csak annak megerősítését jelenti, hogy alkalmazható az Ügynökség által kidolgozott standard minimális felszerelésjegyzék (MMEL).

Az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok érvényességének fenntartásával kapcsolatos költségek

50. A típusalkalmassági bizonyítvány birtokosa számára elő lesz írva a repülőesemények kivizsgálása és az eredmények feldolgozása, ha az eseményt az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok elemeinek esetleges hiányossága okozta. Jelenleg a típusalkalmassági bizonyítványok birtokosaira ugyanilyen felelősség hárul, ha a repülőeseményt tervezési hiányosság okozta. A repülőesemény elemzése előtt nehéz az eredendő okot meghatározni, így a repülőesemények jelentésére létrehozott jelenlegi rendszer is használható azoknak az eseményeknek a kiszűrésére, amelyek kapcsolatba hozhatók az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatokkal. Ha az első elemzés azt mutatja ki, hogy az eredendő ok kapcsolatba hozható az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatokkal, akkor a további elemzés és a beavatkozás költségei az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok folyamatos érvényben tartása költségeinek számlájára írhatók. Az operatív értékelő tanácsi folyamattal kapcsolatos tapasztalatai alapján az Ügynökség azt várja, hogy az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatokkal kapcsolatba hozható események száma viszonylag alacsony lesz. A pótlólagos költségeket ezért az alábbiak szerint becsüljük:

4. táblázat Az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok folyamatos érvényben tartásának költségei²⁴

Aircraft category	Hours per TC holder (A)	Hourly wage rate (€) (B)	Number of TC holders (C)	Total cost (€) (A × B × C)
Large aeroplans	800	100	15	1 200 000
Small aeroplanes complex	400	100	9	360 000
Complex rotorcraft	600	100	6	360 000
Non-complex rotorcraft	200	100	6	120 000
Other non-complex	0	100	0	0
Total			36	2 040 000

A gyártó szervezet tanúsításának az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatokra történő kiterjesztési költségei

51. Az olyan típusalkalmasságibizonyítvány-birtokosoknak, amelyek új vagy utoléréssel szerzett üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatokkal rendelkeznek, a tervező szervezetre vonatkozó tanúsításuk hatályát ki kell terjeszteniük úgy, hogy abban az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok is szerepeljenek. Ez azokra a szervezetekre is vonatkozik, amelyeknek a tervező szervezetre vonatkozó tanúsítása az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatokat szerzett jogként tartalmazza, vagy amelyeknek utolérést kell végezniük, valamint azokra, amelyek új típusalkalmassági bizonyítványért folyamodnak. Ez a követelmény nagyjából 40 szervezetre vonatkozik. A tervező szervezet tanúsításának kiterjesztésére érvényes jóváhagyás megszerzésével kapcsolatos pótlólagos költségeket nehéz megbecsülni, mivel azok nagymértékben függenek attól, hogy a szervezet korábban milyen mértékben vett részt az operatív értékelő tanácsi tevékenységben. A nagy légi járművek tervezésével foglalkozó

²⁴ Az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatokra fordítandó munkaórák éves számának óvatos becslésekor nagyrepülőgépeknél típusalkalmasságibizonyítvány-birtokosonként évi 1500 repülőeseménnyel számoltunk, és azzal, hogy ezeknek az eseményeknek az 5%-a hozható kapcsolatba az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatokkal. Átlagosan 10–11 munkaórát számoltunk minden olyan repülőeseménynél, amely potenciálisan veszélyes helyzetet okozhat.

szervezetek nagy részének már lesz kész eljárása az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok legtöbb elemének kezelésére Ezek számára a feladat csak az, hogy ezt a tevékenységet bele kell foglalni a tervező szervezet tanúsításának struktúrájába. A nem összetett légi járművek tervezésével foglalkozó szervezeteknek esetleg nincs tapasztalatuk az operatív értékelő tanácsi tevékenységgel kapcsolatosan, de az ő esetükben a tervező szervezet tanúsításának kiterjesztése csak a standard minimális felszerelésjegyzéket (MMEL) érinti, tudva, hogy az Ügynökség ki fogja dolgozni az ilyen szervezetek által használható általános alaplistákat. Így ezeknek a szervezeteknek az esetében a szükséges erőfeszítés minimális lesz.

Végezetül a tervező szervezetek tanúsításának kiterjesztésével kapcsolatos díjakat és illetékeket fedezni fogják a tervező szervezetek tanúsításának felügyeletével kapcsolatos díjak és illetékek, így pótlólagos díj és illeték nem fog felmerülni.

Az iparágat érintő teljes költség

52. Az iparágat érintő teljes költség felosztható egyrészt az utoléréssel kapcsolatos egyszeri költségekre, másrészt az örökölt, az utoléréssel szerzett és az új üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok éves költségére. Az egyszer felmerülő utolérési költséget 740 000 eurós nagyságrendűre becsüljük (lásd: 3. táblázat).

A rendszeresen ismétlődő éves költség a 4,6 millió eurós nagyságrendbe esik (5. táblázat). Mindkét költségelem az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatokra vonatkozó javaslatból eredő pótlólagos, a jelenleg is felmerülő költségeken kívül felmerülő költség.

5. táblázat Az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok bevezetésével kapcsolatos becsült éves költségek összegzése

Aircraft category	New TC applications (€)	Continued validity (€)	Total (€)
Large aeroplanes	1 428 000	1 200 000	2 628 000
Small aeroplanes complex	640 000	360 000	1 000 000
Complex rotorcraft	352 000	360 000	712 000
Non-complex rotorcraft	176 000	120 000	296 000
Other non-complex	24 640	0	24 640
Total (€)	2 620 640	2 040 000	4 660 640

Az Ügynökség és a nemzeti légügyi hatóságok számára jelentkező költségek

53. Az Ügynökségnek pótlólagos erőforrásokra van szüksége az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok elemeinek a típusalkalmassági tanúsítási eljárás során végzett jóváhagyásához. Az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok jóváhagyásával megbízott dolgozóink által elvégzett munka költségét azonban óradíj alapján áthárítjuk a kérvényezőre. Az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok folyamatos érvényességével kapcsolatos ellenőrzés díját fedezni fogja a típusalkalmassági bizonyítvány éves díja. Ennek megfelelően az Ügynökségre háruló költségek – a költségvetés szempontjából semleges módon – meg fognak egyezni a díjakból és illetékekből származó pótlólagos bevétellel.
54. Továbbra is a nemzeti hatóságok fogják végezni az egyedi tanfolyamoknak és a minimális felszerelésjegyzék (MEL) jóváhagyását. A jóváhagyás alapját ezentúl nem az operatív értékelő tanácsi jelentések képezik majd, hanem az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok. Az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok rendszerére való áttérés nem érinti a jóváhagyások mennyiségét és az elvégzendő munka terjedelmét.

Ennek megfelelően a nemzeti légügyi hatóságoknál nem várható a költségek növekedése.

Egyéb hatások: harmonizáció a nem európai uniós légügyi előírásokkal

55. Az összes ismert szabályozási rendszerben megtalálható az új típusok légi üzemeltethetőségének értékelése. Az Amerikai Egyesült Államokban például ezt a munkát a Szövetségi Légügyi Hatóság, a FAA felügyelete alatt működő Repülési Egységesítési Hivatal (Flight Standardization Board, FSB) végzi. A Repülési Egységesítési Hivatal által végzett értékelés eredményei nem jelennek meg közvetlenül az előírásokban, hanem a végrehajtásuk irányelveken keresztül történik. A Repülési Egységesítési Hivatal által végzett értékelés eredményeit a FAA a tanfolyamoknak és a minimális felszerelésjegyzék (MEL) jóváhagyásakor vezeti be. Az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok tehát egy eltérő eszközt jelentenek ugyanennek a célnak az eléréséhez, és bevezetésük a Szövetségi Légügyi Hatósággal való szoros együttműködéssel fog megvalósulni.
56. A típusalkalmassági bizonyítványért és kiegészítő típusalkalmassági bizonyítványért folyamodó nem európai uniós kérelmezőknek ugyancsak meg kell felelniük az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatokra érvényes előírásoknak. Jelenleg az új típusok operatív értékelő tanácsi értékelése az FAA által előírt FSB-értékeléssel együtt történik. A folyamat végén mindkét hatóság levonja a saját következtetéseit. Az Ügynökség szándéka a közös értékelések folytatása az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok rendszerének bevezetését követően is. A jelenlegi gyakorlat tehát nem fog megváltozni. Az eltérést az értékelés alapjául szolgáló eltérő szabályozás jelenti majd. A harmadik országokkal fennálló meglévő kétoldalú egyezmények nem foglalkoznak az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatokkal. Ennek következtében az Ügynökség nem fogadhatja el átvizsgálás nélkül harmadik ország hatóságától az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatokkal kapcsolatos eredményeket. A helyzet azonban már jelenleg is ugyanez a nem európai uniós termékekkel kapcsolatos operatív értékelő tanácsi értékelésekkel. Jelenleg folyik annak a vizsgálata, hogy a kétoldalú egyezmények jövőbeli módosításainál szükség van-e az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok beépítésére.
57. Azok az európai uniós kérelmezők, amelyek már megkapták a jóváhagyást az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatokra, várhatóan némi előnyt élveznek majd a termékeik vagy kiegészítő típusalkalmassági bizonyítványaik exportálása során. Egyes országok új légi járművek importálása esetén már most megkövetelik az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok valamilyen formáját. Várható, hogy az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok elemeinek esetleg szükséges helyi jóváhagyását megkönnyíti majd az EASA által kiadott jóváhagyás.

Összefoglalás

58. Végző soron az Ügynökség úgy tartja, hogy a – számos repülésbiztonsági ajánlásra választ adó – üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok bevezetéséből származó jelentős repülésbiztonsági előny ellensúlyozza az iparág számára jelentkező költségeket. Az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok bevezetésének költségét nagyjából évi 4,6 millió euróra becsüljük, az utoléréssel kapcsolatos egyszeri költséget pedig 740 000 euróra.

Köln, 2011. december 13.

P. Goudou
ügyvezető igazgató