



**AZ EURÓPAI REPÜLESBIZTONSÁGI ÜGYNÖKSÉG**

**06/2012 SZ. VÉLEMÉNYE**

**2012. november 27.**

**a Bizottság 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 2042/2003/EK (2003. november 20.) rendeletét módosító bizottsági rendelethez**

**valamint**

**a Bizottság a légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről szóló 965/2012/EU (2012 október 5.) rendeletét módosító bizottsági rendelethez**

**„A Bizottság 2042/2003/EK rendeletének összeegyeztetése a Bizottság 216/2008/EK rendeletével és a 6. ICAO melléklettel, a légijármű-karbantartó programok tervezésekor és alkalmazásakor követendő emberi tényezőkre vonatkozó elvek tekintetében”**

## Vezetői összefoglaló

Az Alaprendelet elfogadása szükségessé tette a folyamatos légi alkalmasságról szóló végrehajtási szabályokat tartalmazó 2042/2003/EK rendelet felülvizsgálatát a két rendelet egységességének ellenőrzése céljából, és annak biztosítása érdekében, hogy a 2042/2003/EK bizottsági rendelet tartalmazza az Alaprendeletben meghatározott lényeges előírások végrehajtásához szükséges megfelelő eszközöket.

Ez a vélemény módosításokat tartalmaz az európai uniós tagállamokban lajstromozott légi járművek folyamatos légi alkalmasságának fenntartását érintő végrehajtási szabályokra vonatkozólag (M. rész), továbbá új követelményeket fogalmaz meg a harmadik országban lajstromozott és európai uniós üzemeltető által használt légi járművek folyamatos légi alkalmasságának fenntartására vonatkozólag (T. rész). Továbbá a jelen vélemény módosításokat fogalmaz meg a Bizottság légi járművek üzemen tartásáról szóló 965/2012/EU rendeletéhez.

Az M. részhez kapcsolódó módosítások az alábbiakra vonatkoznak:

- a „nagy légi jármű” fogalmának kicserélése a „komplex motoros meghajtású légi jármű” fogalmára, és
- a kereskedelmi célú üzemen tartásra vonatkozó követelmények bevezetése. Ebben a kérdésben az Ügynökség tudomásul veszi az átfogó Európai Repülésbiztonsági Stratégia Csoport álláspontját és azt a ténytet, hogy a stratégiai dokumentumában javasolt intézkedések befolyásolhatják e vélemény tartalmát.

A T. részben foglalt követelmények célkitűzése annak biztosítása, hogy a harmadik országban lajstromozott és európai uniós üzemen tartó által üzemen tartott, vagy az Európai Unióban székhellyel rendelkező üzemen tartó által üzemen tartott légi járművek folyamatos légi alkalmassága megfeleljen az Alaprendelet lényeges előírásainak. A T. rész legfontosabb elemei a következők:

- A T. részben foglalt követelmények csak olyan, harmadik országban lajstromozott légi járművekre vonatkoznak, amelyeket:
  - az ORO rész vagy az ORA rész értelmében tanúsításra kötelezett üzemen tartók használnak; kivételt képeznek ez alól a teljes bérbevétel vagy közös járatüzemeltetésre vonatkozó megállapodás keretében használt légi járművek, vagy
  - az EU-ba, az EU-n belül vagy az EU-ból kifelé üzemeltetnek az EU-ban bejegyzett vagy ott székhellyel rendelkező üzemen tartók.
- A T. részben megfogalmazott követelmények minden egyes légi jármű esetében a lajstromozás szerinti állam követelményein túl, azokat kiegészítve értendők.

A Bizottság légi járművek üzemen tartásáról szóló 965/2012/EU rendeletére vonatkozó módosításokra az M. rész és a T. rész változásaival való összhang biztosítása érdekében van szükség. Ezen módosítások különösen az alábbi elemeket érintik:

- az ARO.OPS.100-ban és az ORO.AOC.110-ben is szereplő, harmadik országban lajstromozott légi jármű sima bérbevételére vonatkozó rendelkezések;
- az ORO rész I. függelékében az NCC részhez megfogalmazott nyilatkozat tartalma.

## I. Általános

1. A vélemény célja, hogy javaslatot tegyen a Bizottság számára a 2042/2003/EK bizottsági rendelet<sup>1</sup> és a 965/2012/EU, légi járművek üzemben tartásáról szóló bizottsági rendelet<sup>2</sup> módosítására. A szabályalkotó tevékenység hatályát az RMT.0244 MDM.047 számú Hatáskör (ToR) tartalmazza. A részletes leírás alább található.
2. A véleményt az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (a továbbiakban: Ügynökség) igazgatótanácsa<sup>3</sup> által meghatározott eljárást követően fogadták el, a 216/2008/EK rendelet<sup>4</sup> (a továbbiakban: Alaprendelet) 19. cikkében szereplő rendelkezéseknek megfelelően.
3. A javasolt szabály figyelembe vette az uniós és a nemzetközi jogszabályok (ICAO) fejlődését, és az Európai Unió legfőbb partnerei hatóságainak szabályaival való harmonizációt, az Alaprendelet 2. cikkében foglalt célkitűzések értelmében.

## II. Konzultáció

4. A módosítási javaslatról szóló közlemény (NPA) 2010-10<sup>5</sup>, mely tartalmazta a Bizottság 2042/2003/EK rendeletét módosító bizottsági rendelethez készült vélemény szövegtervezetét, 2010. augusztus 10-én lett közzétéve az Ügynökség weboldalán.
5. A 2010. december 10-i záró dátumig az Ügynökséghez 131 hozzászólás érkezett 34 nemzeti hatóságtól, szakmai szervezettől és magáncégtől.
6. Az NPA 2010-10 négy fő kérdéssel foglalkozott:
  - 1.: A 2042/2003/EK bizottsági rendelet módosítása annak érdekében, hogy az összhangba kerüljön az Alaprendelet további, komplex motoros meghajtású légi járművekre vonatkozó folyamatos légialkalmassági követelményeivel.
  - 2.: A 2042/2003/EK bizottsági rendelet módosítása annak érdekében, hogy az összhangba kerüljön az Alaprendelet további, a kereskedelmi célú üzemben tartásra vonatkozó folyamatos légialkalmassági követelményeivel.
  - 3.: A 2042/2003/EK bizottsági rendelet módosítása annak érdekében, hogy az tartalmazza az Alaprendelet 4. cikk (1) bekezdése (c) pontjában hivatkozott légi járművekre vonatkozó követelményeket.
  - 4.: A 2042/2003/EK bizottsági rendelet módosítása annak érdekében, hogy az tartalmazza a légi jármű karbantartó programok tervezésekor és alkalmazásakor követendő emberi tényezőkre vonatkozó elveket.
7. Az összes beérkezett hozzászólás tudomásulvétele megtörtént, és minden észrevétel bekerült a CRD-be (hozzászólásokra adott válaszdokumentum), az alábbiak szerint:

---

<sup>1</sup> A Bizottság 2042/2003/EK rendelete (2003. november 20.) 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 rendelet utoljára a Bizottság 593/2012/EU (2012. július 5.) rendeletével módosult (HL L 176., 2012.7.6., 38. o.).

<sup>2</sup> A Bizottság 965/2012/EU rendelete (2012. október 5.) a légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről. (HL L 296., 2012.10.25., 1-148. o.)

<sup>3</sup> A 08-2007 MB döntést módosító és felváltó EASA MB 01-2012 döntés (2012.3.13.) az Ügynökség által vélemények, légi alkalmassági előírások, valamint útmutatók kiadása során alkalmazandó eljárásról („szabályalkotási eljárás”).

<sup>4</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 216/2008/EK rendelete (2008. február 20.) 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 (HL L 79., 2008.3.19., 1. o.).

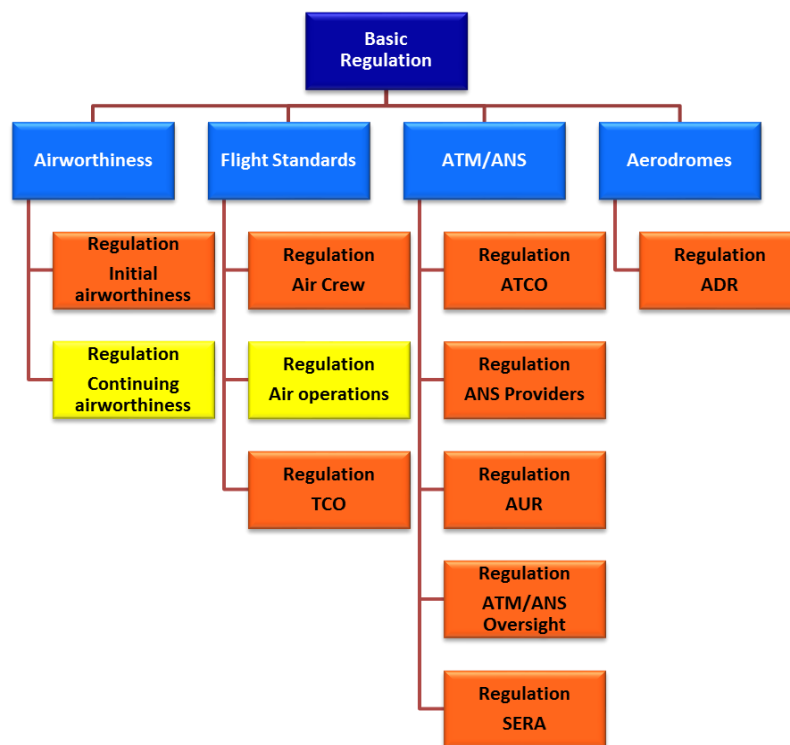
<sup>5</sup> Lásd: Szabályalkotási archívumok: [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).

- Az 1-es CRD az 1., 2. és 4. kérdésekkel kapcsolatos hozzászólásokkal foglalkozik.
  - A 2-es CRD a 3. kérdéssel kapcsolatos hozzászólásokkal foglalkozik.
8. Az 1-es CRD-t 2011. december 15-én tették közzé az Ügynökség weboldalán, míg a 2-es CRD-t 2012. március 20-án. A két CRD tartalmazza mindazon személyek és/vagy szervezetek listáját, amelyektől hozzászólás érkezett, továbbá tartalmazza az Ügynökség ezekre adott válaszait.

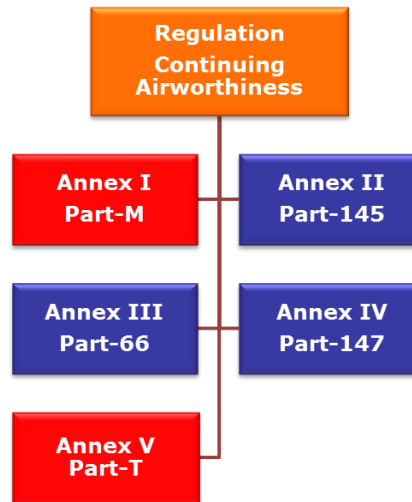
### III. Megjegyzések áttekintése

#### a) Bevezetés

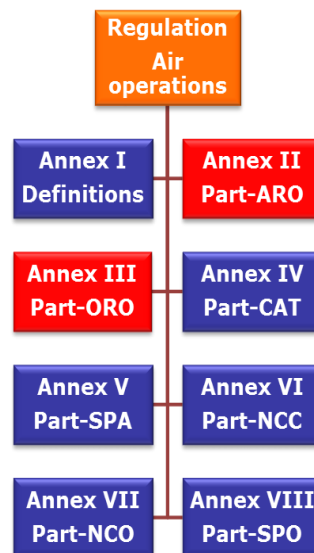
9. A vélemény a folyamatos légi alkalmasságról szóló 2042/2003/EK bizottsági rendelethez és a légi járművek üzemben tartásáról szóló 965/2012/EU bizottsági rendelethez javasol módosításokat.



10. A folyamatos légi alkalmasságra vonatkozó rendelet tekintetében a vélemény az alábbiakat tartalmazza:
- módosítások az I. melléklethez (M. rész),
  - egy új, V. melléklet (T. rész).



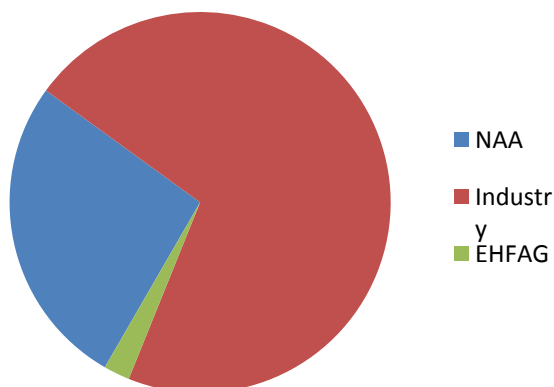
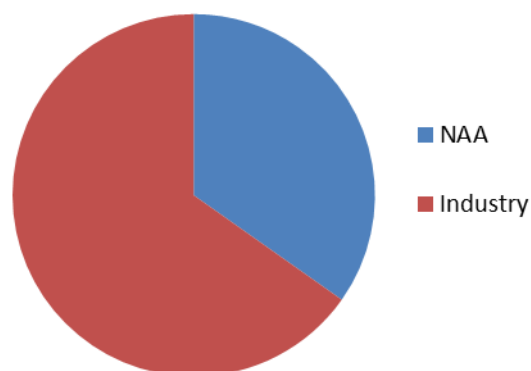
11. A légi járművek üzemben tartására vonatkozó rendelet tekintetében a vélemény változtatásokat tartalmaz az ORO részhez és az ARO részhez.



#### b) A hozzászólások áttekintése

Az Ügynökséghez összesen 67 hozzászólás érkezett különböző érdekelt felektől és illetékes hatóságoktól. Ezen felül az Európai Emberi Tényezők Tanácsadó Csoport (EHFAG) további hozzászólást fogalmazott meg az 1-es CRD-hez, a javaslatban kezdeményezett emberi tényezőkkel összefüggő követelményekkel kapcsolatban.

A hozzászólások megoszlása a következő:

**CRD-1 total: 44****CRD-2 total: 23****c) Hozzászólások az 1-es CRD-hez**

A CRD-re 44 hozzászólás érkezett az alábbi 14 érdekelt féltől és illetékes hatóságtól: Svájci Aero Club (Aero-Club of Switzerland), Európai Vitorlázógép Gyártók (European Sailplane Manufacturers), LAMA Europe, Csehországi Könnyű Légi Jármű Egyesület (Light Aircraft Association of the Czech Republic), Ralf Keil, Europe Air Sports, Graham Hallet, SVFB/ SAMA, Werner Scholz, AOPA Sweden, Brit Hőlégballon és Léghajó Klub (British Balloon & Airship Club), DGAC-France, Svéd Közlekedési Ügynökség (Swedish Transport Agency) és az Egyesült Királyság Polgári Légügyi Hatósága (UK CAA). Az EHFAG további 1 hozzászólást fogalmazott meg.

A hozzászólások az alábbi témák szerint csoportosíthatók:

**1. Kereskedelmi célú üzemben tartás és kereskedelmi célú légi fuvarozás**

Az NPA 2010-10-hez tartozó 1-es CRD-hez érkezett hozzászólások többsége a kereskedelmi célú üzemben tartás definíciójára vonatkozik, és azt javasolják bennük, hogy bizonyos kategóriájú légi járművek üzemben tartása ne minősüljön kereskedelmi célú üzemben tartásnak. Ezeket a hozzászólásokat tudomásul vették, de nem fogadták el, mivel a vélemény nem foglalkozik az egyes tevékenységek kereskedelmiként vagy nem kereskedelmiként való kategorizálásával. A kereskedelmi célú üzemben tartás kifejezés meghatározását az Alaprendelet 3. cikke tartalmazza, és ez nem módosítható egy alacsonyabb rangú végrehajtási szabállyal.

Továbbá, az Ügynökség tudomásul veszi az átfogó Európai Repülésbiztonsági Stratégia Csoport (European General Aviation Safety Strategy Group) által kiadott tanulmányt és a tanulmányban javasolt intézkedéseket. Az A.1-es intézkedés felhívja a tagállamokat arra, hogy adjanak visszajelzést azon tevékenységekkel kapcsolatban, melyeket nem kereskedelmi célú üzemben tartásként kategorizálnak jelenlegi rendszerükben, továbbá felhívja az Ügynökséget

és a Bizottságot, hogy a visszajelzések alapján mérlegeljék az Alaprendeletben szereplő definíció megváltoztatásának kezdeményezését.

A hozzászólások egyike azt indítványozza, hogy a kereskedelmi célú légi fuvarozásnak e javaslatban szereplő definíciója legyen összehangolva a légi járművek üzemben tartására vonatkozó rendeletben szereplő definícióval. Ezt a hozzászólást tudomásul vették, de nem fogadták el. Ahogy azt az 1-es CRD kifejti, a kereskedelmi célú légi fuvarozás definíciójának megváltoztatása befolyásolná az általános célú repülési szektor számára az 1056/2008/EK bizottsági rendelettel<sup>6</sup> bevezetett könnyítéseket.

## **2. Kisméretű légialkalmasság-irányító szervezetek (CAMO) minőségbiztosítási rendszere.**

Számos, a 2010-10-es NPA-hoz tartozó 1-es CRD-hez beérkezett hozzászólás azon kötelezettségre vonatkozik, mely szerint a komplex motoros meghajtású légi járművek vagy a kereskedelmi célú üzemben tartásban résztvevő légi járművek folyamatos légi alkalmasságát biztosító kisméretű légialkalmasság-irányító szervezeteknek (CAMO szervezeteknek) minőségbiztosítási rendszerrel kell rendelkezniük. Ezeket a hozzászólásokat elfogadták.

Az Alaprendelet IV. mellékletének 8.a.4. bekezdése előírja, hogy a komplex motoros meghajtású légi járművek vagy a kereskedelmi célú üzemben tartásban résztvevő légi járművek folyamatos légi alkalmasságának felügyeletében résztvevő szervezeteknek felügyeleti rendszerrel kell rendelkezniük. Ez a felügyeleti rendszer nem helyettesíthető minőségbiztosítási rendszerrel.

A felügyeleti rendszer összetevőit a Bizottság 2042/2003/EK rendelete fogja előírni az MDM.055 számú feladatban<sup>7</sup>, melyhez a kapcsolódó NPA kiadása még 2012 vége előtt várható.

Elvben az ORO.GEN II. szakaszának és különösen az ORO.GEN.200-nak az elemei fogják alkotni a 2042/2003/EK rendelet módosítási tervezetének alapját. Ez fogja biztosítani az azonos szemlélet alkalmazását a jóváhagyott pilótaképző szervezeteknél, repülőorvosi központoknál, üzemben tartóknál és karbantartó szervezeteknél (M. rész, F. alrész és 145-ös rész, CAMO-k és a 147-es rész értelmében jóváhagyott karbantartási képzéssel foglalkozó szervezetek) megvalósítandó SMS rendszerek tekintetében.

Az ORO részben javasolt felügyeleti rendszer követelményeinek végrehajtásához szükség van a jelenlegi követelmények felülvizsgálatára és módosítására a felügyeleti rendszer, a minőségbiztosítási rendszer, a szervezeti felépítés stb. területén. Ez egy olyan felügyeleti rendszer követelményeinek a bevezetését jelenti, amely magában foglalja többek között a biztonsági rendszert és a megfelelés figyelemmel kísérését. A megfelelés ellenőrzésére a legkisebb szervezet esetén a javaslat egy olyan arányos megfelelés figyelemmel kíséresi programra irányul, mely fenntartja a függetlenség elvét, (pl. az auditok külső személyek bevonásával történnek).

Az M.A.712. cikk (f) bekezdést érintő javasolt változtatás törölve.

## **3. Karbantartási szerződés**

Számos, a 2010-10-es NPA-hoz tartozó 1-es CRD-hez beérkezett hozzászólás foglalkozik azzal az igénnyel, hogy tisztázzák, mikor szükséges szerződés a kisméretű légialkalmasság-irányító szervezetek (CAMO) vagy az üzemben tartó között, valamint a karbantartási szerződésre vonatkozó követelményekkel. A hozzászólások különösképpen azt indítványozzák, hogy

<sup>6</sup> [A Bizottság 1056/2008/EK rendelete](#) (2008. október 27.) a 2042/2003/EK rendelet módosításáról (HL L 283., 2008.10.28., 5. o.)

<sup>7</sup> <http://easa.europa.eu/rulemaking/terms-of-reference-and-group-composition.php#MDM>

- legyen tisztázva a rendelkezés, mikor van szükség a karbantartó szervezettel írásbeli szerződés megkötésére;
- és azt állítják, hogy szükségtelen teher, hogy a CAMO és a karbantartó szervezet közötti szerződést az illetékes hatóság jóváhagyja.

Mindkét hozzászólást figyelembe vették és a javasolt szöveget módosították. A CAMO és a karbantartó szervezet közötti szerződés műszaki előírásait bele kell foglalni a légi alkalmasság-irányítási kézikönyvbe (CAME), ezért azokat a CAME-val együtt hagyják jóvá, így nem kell az illetékes hatósággal külön jóváhagyatni.

#### **4. Műszaki napló**

Az 1-es CRD-hez érkezett két hozzászólás szerint a műszaki napló meglétére irányuló követelmény nehézséget jelent egyes kereskedelmi célú üzemben tartások esetében. Az Ügynökség azonban úgy véli, hogy a fedélzeti műszaki naplózási rendszer olyan információk (pl. használat ideje, szolgálatba bocsájtás, halasztott meghibásodások) begyűjtésének és közzétételének szisztematikus módja, amelyek szükségesek az üzemben tartáshoz és a folyamatos légi alkalmasság fenntartásához. A fedélzeti műszaki naplózási rendszernek nem kell komplex rendszernek lennie, és igazodnia kell a légi jármű és a művelet típusához.

#### **5. A karbantartási programok emberi tényezői**

Az EHFAG megjegyezte, hogy az M. rész emberi tényezőkre vonatkozó rendelkezéseit egységesen kell bevezetni, és javasolta az emberi tényezőkre vonatkozó követelmények bevezetésének az MDM.055 szabályalkotó feladatig történő elhalasztását. A megjegyzéseket követően az M.A.302. cikk (h) bekezdés javasolt változtatásait törölték.

##### **d) Hozzászólások a 2-es CRD-hez**

A CRD-re 23 hozzászólás érkezett az alábbi 5 érdekelt féltől és illetékes hatóságtól: IACA, CAA-NL, DGAC-France, Svéd Közlekedési Ügynökség (Swedish Transport Agency) és az Egyesült Királyság Polgári Légügyi Hatósága (UK CAA). Több hozzászólás támogatja a 2-es CRD-ben található javaslatot. A hozzászólások főbb témái a következők:

##### **1. A rendelet alkalmazhatósága**

Két, a 2-es CRD-hez kapcsolódó hozzászólás érinti a harmadik országban lajstromozott, európai uniós székhellyel rendelkező üzemben tartók által üzemben tartott légi járműre vonatkozó rendelet alkalmazhatóságát. Az egyik hozzászólás támogatja a javasolt szabályokat, míg a másik szerint a rendeletnek nem kellene egy harmadik országban lajstromozott és európai uniós üzemben tartók által EU-n kívül üzemben tartott légi járműre vonatkozni, mint például olyan pilótaképző szervezetek esetén, melyek az EU-n kívül tartanak képzéseket egy harmadik országban lajstromozott légi járművel vagy kereskedelmi célú légi fuvarozási üzemben tartók esetén, akik külföldön lajstromozott légi járművet az EU-n kívül üzemeltetnek.

Az utóbbi hozzászólást elvetették. E rendelet alkalmazhatósága az Alaprendelet 4. cikk (1) bekezdésének (c) pontjában meghatározott alkalmazhatóságnak megfelelően került meghatározásra, figyelembe véve a 965/2012/EU rendelet III. mellékletében (ORO rész) a teljes bérbevételre és a közös járatüzemeltetésre vonatkozó rendelkezéseket. Ez azt jelenti, hogy a rendelet hatálya ki fog terjedni a következőkre:

- harmadik országban lajstromozott és a 965/2012/EU rendelet III. melléklete (ORO rész) vagy az 1178/2011/EU rendelet VII. melléklete (ORA rész) által előírt tanúsításra kötelezett üzemben tartók által használt légi járművek, kivételt képeznek ez alól a teljes bérbevétel vagy közös üzemeltetés keretében használt légi járművek, függetlenül attól, hol üzemeltetik őket, és
- harmadik országban lajstromozott, és az EU-ba, az EU-n belül, vagy az EU-ból kifelé, az EU-ban működő vagy ott székhellyel rendelkező üzemeltetők által használt légi járművek. Ez nem vonatkozik azon harmadik országban lajstromozott légi járművekre,



amelyeket kizárólag az EU-n kívül használnak az EU-ban működő vagy ott székhellyel rendelkező üzemben tartók.

## **2. A rendelet végrehajtása**

A 2-es CRD-hez érkezett hozzászólások egyike azt állítja, hogy a rendelet végrehajtásának felügyelete nagyon nehéz lesz azon nem komplex motoros meghajtású légi járművek esetében, amelyeket egy harmadik országban lajstromoztak, mivel az üzemeltetők nem kötelesek bejelenteni a tevékenységüket az illetékes hatóságnak, továbbá az illetékes hatóságokra olyan gazdasági teher fog nehezedni, amely nincs arányban a biztonsági előnyökkel. A hozzászóló a külföldi légi járművek biztonsági értékelése (SAFA) program alkalmazását javasolja ezen légi járművek felügyeletére.

A hozzászólást részlegesen elfogadták. A rendelet célja, hogy eleget tegyen az Alaprendeletben kifejezett azon igénynek, hogy biztosított legyen a harmadik országban lajstromozott, az EU-ban üzemeltetett légi járművek biztonsága. A SAFA ellenőrzések alkalmazhatók az ezen légi járművek esetében használt felügyeleti program részeként.

## **3. Harmadik országban lajstromozott légi járművek sima bérbevétele**

Három hozzászólás érkezett a 2-es CRD-hez, a harmadik országban lajstromozott légi járművek európai uniós üzemeltetők általi sima bérbevitelével kapcsolatban.

Az egyik hozzászóló támogatását fejezi ki az iránt a megjegyzés iránt, hogy a javaslat továbbra is lehetővé teszi a harmadik országban bejegyzett légi járművek európai uniós kereskedelmi célú légi fuvarozási üzemben tartók általi sima bérbevételét. Ezt a véleményt figyelembe vették.

A második hozzászólás az ARO.OPS 110. cikk (c) bekezdése szövegének a módosítását javasolja annak a lehetőségnek a kizárására, hogy a 2111/2005/EK bizottsági rendelet értelmében működési tilalom alá eső államban lajstromozott légi járművet európai uniós üzemben tartók bérbe vehessenek sima bérbevétel formájában. Ezt a véleményt elfogadták.

A harmadik hozzászólás szerint tisztázni kell a T.A.205. cikk (1) bekezdésének a harmadik országban lajstromozott légi jármű európai uniós kereskedelmi célú légi fuvarozási üzemben tartók általi sima bérbevételére vonatkozó rendelkezéseit. Ezt a hozzászólást figyelembe vették és a pontosítás az AMC/GM-ben meg fog történni.

## **4. Üzemeltetői nyilatkozat**

A 2-es CRD-hez érkezett egyik hozzászólás azzal a követelménnyel kapcsolatos, amely szerint harmadik országban lajstromozott komplex motoros meghajtású nem kereskedelmi céllal üzemben tartott légi jármű üzemeltetőjének nyilatkozattal kell rendelkeznie. A hozzászóló úgy véli, ez a nyilatkozat terhet jelent ezen üzemeltetők számára az EU-ban lajstromozott légi járművek üzemeltetőihez képest. Ezt a hozzászólást elfogadták, figyelembe véve, hogy a 04/2011 sz. vélemény már tartalmazta a következőket:

- a nem kereskedelmi célú üzemben tartásra használt komplex motoros meghajtású légi jármű üzemeltetőjének nyilatkozatával kapcsolatos rendelkezések (ORO.DEC.100); és
- az illetékes hatóságnak beadandó nyilatkozatminta (az ORO rész I. függeléke).

A 06/2012 sz. vélemény azt javasolja, hogy a nyilatkozatminta egészüljön ki a folyamatos légi alkalmasságra vonatkozó információkkal.

## **5. Az Ügynökség által kiadott kötelező tájékoztatásnak történő megfelelés**

Több, a T.A. 201. cikk (1) bekezdése (g) pontjával kapcsolatosan a 2-es CRD-hez beérkezett hozzászólás előírja, hogy egy harmadik országban lajstromozott légi járműnek meg kell felelnie a lajstromozás szerinti állam által előírt kötelező követelményeknek és az Ügynökség által kiadott kötelező repülésbiztonsági tájékoztatásnak, a légialkalmassági irányelveket is beleértve. Az Ügynökség elismeri, hogy egyes esetekben ellentmondások lehetnek a lajstromozó állam által előírt kötelező követelmények és az Ügynökség által kiadott kötelező

repülésbiztonsági tájékoztatás között. Ezekben az esetekben az üzemben tartónak alternatív megfelelési módokat kell keresnie a konfliktus megoldására.

#### IV. A vélemény hatására a rendeletben végrehajtott változtatások.

##### **Változások az átfogó 2042/2003/EK bizottsági rendeletben**

Az 1. cikk módosítása, hogy a rendelet hatálya az Alaprendelet 8. cikke (1) bekezdése követelményeinek megfelelően legyen meghatározva.

A 2042/2003/EK bizottsági rendelet 2. cikke kiegészül a „kereskedelmi célú légi fuvarozás” definíciójával, és azzal a magyarázattal, hogy a 2. cikkben található definíciók a 2042/2003/EK bizottsági rendelet hatálya alatt alkalmazandók.

A 3. cikk módosításai az 1. cikkben tett módosításokkal való összhangot biztosítják, és világossá teszik, hogy mely rendelkezések vonatkoznak az egyes légi jármű-kategóriákra. Továbbá, mivel az 1702/2003/EK rendeletet hatályon kívül helyezte a 748/2012/EU rendelet, a 3. pontban található utalás módosult.

A 4. cikk (1) bekezdésének módosítása azt tisztázza, hogy mely rendelkezéseket kell alkalmazni a karbantartó szervezetek jóváhagyásának kiadásához.

##### **Az M. rész módosításai**

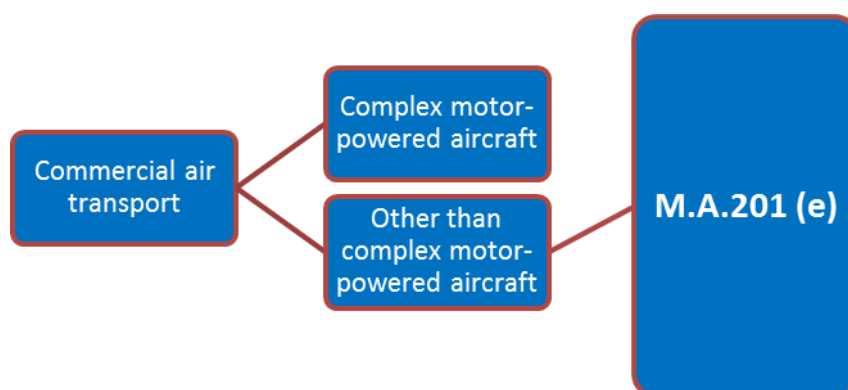
###### **M.1. Illetékes hatóság**

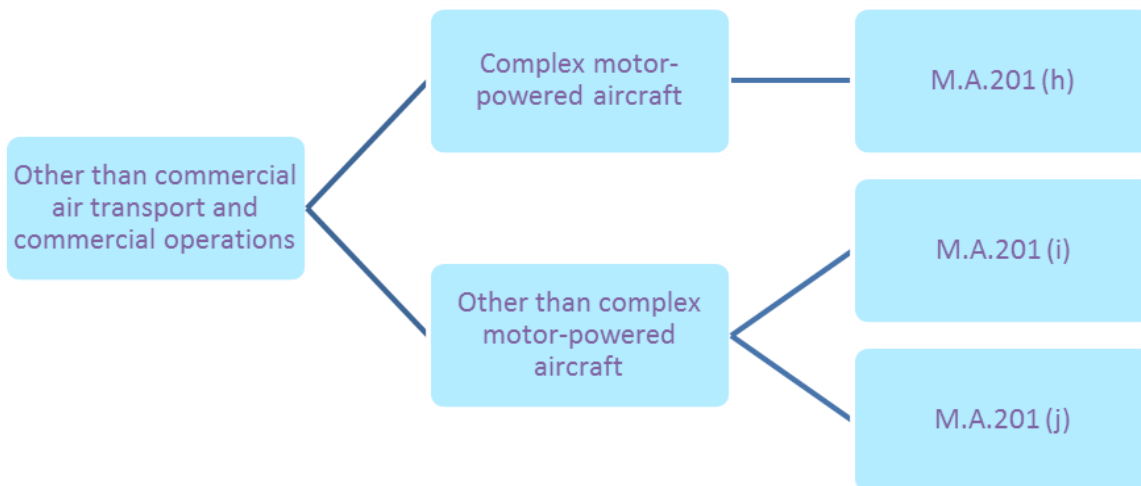
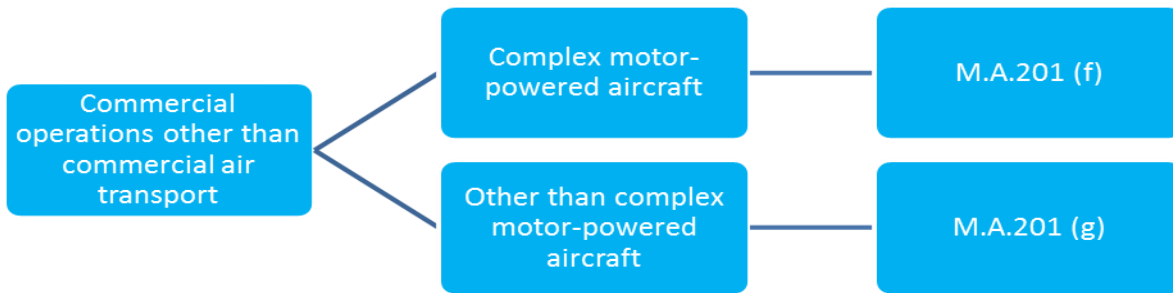
Az M.1. cikk (4) bekezdésének módosítása a karbantartási programok jóváhagyását végző illetékes hatóság kijelölésére vonatkozó rendelkezéseket egyszerűsíti.

###### **M.A.201. Felelősség**

Az M.A.201. cikk (e)-(k) bekezdéseinek módosításai:

- a „nagy légi jármű” kifejezést felváltja a „komplex motoros meghajtású légi jármű” kifejezés;
- új fogalomként bekerül a „kereskedelmi célú üzemben tartás” kifejezés;
- minden légi jármű-kategória és üzemben tartási típus vonatkozásában meghatározásra kerülnek a CAMO szükségességére és a CAMO és az üzemben tartó/tulajdonos közötti szerződésre vonatkozó, valamint egy karbantartó szervezet szükségességére és az ilyen karbantartó szervezettel kötendő szerződésre vonatkozó követelmények;





### **M.A.301. A folyamatos légi alkalmasság fenntartásával kapcsolatos feladatok**

Az M.A.301. cikk (2) bekezdésének módosítása összehangolja ezt a rendelkezést azzal, a légi járművek üzemben tartására vonatkozó végrehajtási szabályban, az NCO.GEN.155. cikkben előre vetített lehetőséggel, hogy nem komplex motoros meghajtású légi járművek nem kereskedelmi célú üzemben tartására is meghatározhatnak MEL-t önkéntes alapon.

Az M.A.302. cikk (4) bekezdésében és az M.A.302. cikk (7) bekezdésében a „nagy légi jármű” kifejezést felváltotta a „komplex motoros meghajtású légi jármű” kifejezés.

### **M.A.302. Légi járművek karbantartási programja**

Az M.A.302. cikk (c) bekezdésének módosításai az M.1.-ben tett módosításokkal való összhangot szolgálgják.

Az M.A.302. cikk (f) bekezdésében a „nagy légi jármű” kifejezést felváltotta a „komplex motoros meghajtású légi jármű” kifejezés.

### **M.A.305. Légi jármű folyamatos légi alkalmassága fenntartásának nyilvántartása**

Az M.A.305. cikk (b) bekezdésének módosításai az M.A.306. cikk (a) bekezdésében tett módosításokkal való összhangot szolgálják.

### **M.A.306. Az üzemeltető fedélzeti műszaki naplózási rendszere**

Ennek a pontnak a címe „az üzemeltető fedélzeti műszaki naplózási rendszere” helyett „a légi jármű fedélzeti műszaki naplózási rendszeré”-re változott, hogy összhangban legyen a rendelet egyéb alrészai és a légi járművek üzemben tartására vonatkozó rendelet terminológiájával.

Az M.A. 306. cikk (a) bekezdés kiterjeszti a műszaki napló követelményét a kereskedelmi célú üzemben tartás során használt légi járművekre. Az Ügynökség úgy véli, hogy kereskedelmi célú üzemben tartás esetén az üzemeltetőnek fedélzeti műszaki naplóval kell rendelkeznie az üzemben tartáshoz és a folyamatos légi alkalmasság fenntartásához szükséges információk (pl. üzembe helyezés, halasztott hibajavítás, üzembe bocsájtás) begyűjtésének és közzétételének céljából.

### **M.A.403. Hibaelhárítás**

Az M.A 403. cikk (b) bekezdése módosításának célja, hogy összhangba kerüljön az NCO.GEN.155 rendelkezéseivel, amely előre vetíti egy MEL önkéntes meghatározásának lehetőségét az illetékes hatóság jóváhagyása nélkül. Ezenfelül a szöveg további módosításai:

- tisztázásra kerül, hogy a MEL-t feljogosított tanúsító személy is használhatja a hibák halasztásához, és
- törli „az illetékes hatóság által elfogadhatónak tartott meghibásodásokról” szövegű rendelkezést.

Az M.A.403. cikk (c) bekezdésének módosítása tisztázza, hogy a halasztott hibák kijavításának a karbantartási dokumentációban vagy a MEL-ben meghatározott időn belül meg kell történnie.

### **M.A.504. A nem üzemkész komponensek ellenőrzése**

Az M.A.504. cikk (b) bekezdésében a „nagy légi jármű” kifejezést felváltotta a „komplex motoros meghajtású légi jármű” kifejezés.

### **M.A.708. A folyamatos légi alkalmasság fenntartásának irányítása**

Az M.A.708. cikk (c) bekezdése követelményei két pontra lettek szétválasztva: M.A.708. (c) és M.A.708. (d).

Az M.A.708. cikk (c) bekezdése előírja, hogy a komplex motoros meghajtású légi járművek és a kereskedelmi célú üzemben tartásban résztvevő légi járművek (a kereskedelmi célú légi fuvarozást is beleértve) esetén a CAMO és a megfelelő karbantartó szervezet között szerződést kell kötni. Ez a változás összhangban van az M.A.201. cikkbe bevezetett módosításokkal.

Az M.A.708. cikk (d) bekezdés egy olyan rendelkezést tartalmaz, amely bizonyos esetekben megengedi az M.A.708. cikk (c) bekezdéstől való eltérést.

### **M.A.801. Légi jármű üzembehelyezési bizonyítványa**

Az M.A.801. cikk (c) bekezdésben a „kereskedelmi célú légi fuvarozás” kifejezést felváltotta a „kereskedelmi célú légi üzemeltetés” kifejezés.

### **M.A.803. Pilóta/tulajdonos jóváhagyása**

Az M.A.803. cikk (b) bekezdése úgy lett módosítva, hogy összhangba kerüljön a rendeletben használt terminológiával.

### **M.A.901. (g) A légi jármű légi alkalmasságának felülvizsgálata**

Az M.A.901. cikk (g) bekezdése az M.A.201. cikkben bevezetett változtatásoknak megfelelően lett módosítva.

### **M.B.105. Kölcsönös információcsere**

Az M.B.105. módosítja az Alaprendelet 15. cikkére való hivatkozást.

### **I. függelék Folyamatos légi alkalmassági szerződés**

Az I. függelékben az alábbi módosítások történtek:

- a „megállapodás” kifejezés helyébe a „szerződés” kifejezés kerül
- az M. rész G. alrésze szerint jóváhagyott légi alkalmasság-irányító szervezetekre való hivatkozásul a CAMO rövidítés kerül bevezetésre
- az 1702/2003/EK rendeletre hivatkozás helyébe a 748/2012/EU rendeletre való hivatkozás kerül
- a 3. pont módosítása, hogy a szerződésben meg kell határozni az üzemben tartás típusát
- a 4. pontban tett módosítás az illetékes hatóságra való utaláskor alkalmazott kifejezést korigálja
- a 4. pontban az „igazol” szót felváltja a „nyilatkozik” szó, mivel az igazolás fogalma ebben a mondatban nem áll összhangban az Alaprendelet 3. cikke (e) bekezdésében található definícióval.
- Az 5.1. pont 7. elemét átfogalmazták, hogy egyértelmű legyen a szerződött CAMO légi alkalmassági felülvizsgálattal kapcsolatos felelőssége.

### **VI. függelék Légialkalmasság-irányító szervezetek jóváhagyása**

A jóváhagyási bizonyítvány 1. oldala kiegészül az V. melléklet (T. rész) követelményeinek való megfelelésre történő utalással azon szervezetek vonatkozásában, amelyek az illetékes hatóság által jóváhagyott eljárásokkal rendelkeznek harmadik országban lajstromozott légi jármű folyamatos légi alkalmasságának irányítására.

### **Az új T. rész tartalma**

A T. rész azzal a céllal készült, hogy tartalmazza a harmadik országban lajstromozott, európai uniós üzemben tartók által használt légi járművekre vonatkozó folyamatos légi alkalmassági követelményeket. Amint azt az NPA 2010-10 kifejti, a T. rész szerkezete, amennyire csak lehet, az M. rész szerkezetét követi, és ennek megfelelően egy A. és egy B. szakaszt tartalmaz.

A T. részben található lényeges követelmények célkitűzése és a 2-es CRD 2010-10 nyomán végzett módosítások az alábbiak.

#### **T.1. Illetékes hatóság**

Ez a bekezdés a T. részben található, és a T. részben foglalt követelményeknek való megfelelés ellenőrzéséért felelős illetékes hatóságokat azonosítja.

#### **A. szakasz**

Az A. szakasz a légi járművekre, üzemben tartókra, légialkalmasság-irányító szervezetekre és karbantartó szervezetekre vonatkozó műszaki követelményeket tartalmazza, az alábbi alrészekre bontva:

**A. alrész**

Ez az alrész tartalmazza ennek a harmadik országban lajstromozott és európai uniós üzemben tartók által üzemeltetett légi járművekről szóló mellékletnek a hatókörét.

**B. alrész**

Ez az alrész két bekezdésből áll, az egyik a T.A.201., amely az e rész hatálya alá tartozó minden légi jármű által teljesítendő közös követelményeket fogalmazza meg, a másik a T.A.205., amely további követelményeket tartalmaz a kereskedelmi célú üzemben tartásban lévő légi járművekre és a komplex motoros meghajtású légi járművek üzemben tartására vonatkozólag.

A T.A.205. egy, a 2-es CRD 2012-10-hez küldött hozzászólás nyomán módosult, és törölték a nyilatkozatra vonatkozó követelményeket.

**C. alrész Karbantartási program**

Ez az alrész azokat a követelményeket fogalmazza meg, amelyeket a légi jármű karbantartási programjának teljesítenie kell, ennek a mellékletnek a hatályán belül.

**E. alrész Karbantartó szervezet**

Ez az alrész azokat a követelményeket fogalmazza meg, amelyeket a komplex motoros meghajtású légi járműveken vagy kereskedelmi célú üzemben tartásban résztvevő légi járműveken karbantartást végző szervezeteknek teljesíteniük kell. A T.A.501. bekezdés néhány, a 2010-10-es 2-es CRD-hez érkezett hozzászólás nyomán módosult, és célja az eseményjelentő rendszerre vonatkozó rendelkezések, valamint a légialkalmasság-irányító szervezet által felülvizsgálandó elemek egyértelművé tétele.

**G. alrész — Az I. melléklet (M. rész) G. alrészében alapján jóváhagyott légialkalmasság-irányító szervezetekre vonatkozó további követelmények**

Komplex motoros meghajtású légi járművek és kereskedelmi célú üzemben tartásban lévő légi járművek vonatkozásában az Alaprendelet IV. melléklet 8.g pontja előírja, hogy a folyamatos légi alkalmasság irányítását egy szervezetnek kell végeznie. Előírás, hogy ez a szervezet egy olyan CAMO legyen, mely az M. rész G. alrészében követelményein túl ennek a G. alrésznek a követelményeit is teljesíti.

Ez az alrész követelményeket határoz meg a légialkalmasság-irányító szervezet kézikönyvébe belefoglalandó eljárásokra, a szervezet alkalmazottainak ismereteire, a minőségbiztosítási rendszerre, valamint a dokumentációra vonatkozólag. Ez az alrész tartalmazza továbbá azon jogokat, amelyekkel a T. rész rendelkezéseit teljesítő szervezetek rendelkezhetnek.

Továbbá, a T.A.708. bekezdés meghatározza a feladatokat, amelyeket a szervezetnek végre kell hajtania. Néhány, a 2010-10-es 2-es CRD-hez kapcsolódó hozzászólás miatt ebbe a bekezdésbe belekerült egy olyan rendelkezés, amely szerint a T. rész I. függelékében meghatározott szerződést kell kötni minden olyan esetben, ha egy légialkalmasság-irányító szervezettel szerződnek a légi jármű folyamatos légi alkalmasságának irányítására.

**B. szakasz — További eljárások az illetékes hatóságok részére**

A B. szakasz az illetékes hatóságok további adminisztrációs követelményeit tartalmazza.

**A Bizottság légi járművek üzemben tartásáról szóló 965/2012/EU rendeletének változásai****A II. melléklet (ARO rész) változásai****ARO.OPS.110 Légijármű-bérleti szerződések**

Az ARO.OPS.110. cikke (c) bekezdésébe belekerült egy rendelkezés, amely szerint az illetékes hatóság felfüggeszti vagy visszavonja az olyan sima bérleti szerződést, ahol a légi járművet egy üzemben tartási tilalom alá eső államban lajstromozták.

### **A III. melléklet (ORO rész) változásai**

Az ORO.AOC.100. cikke (c) bekezdésének, az ORO.AOC.110. cikke (b) bekezdésének és az ORO.AOC.110. cikke (d) bekezdésének módosításai a 2042/2003/EK bizottsági rendelet harmadik országban lajstromozott légi járműre vonatkozó változtatásaival való összhangot szolgálják.

Az ORO.AOC.130. cikke (a) és (b) bekezdéseiben a „repülésiadat-figyelő rendszer” helyébe a „repülésiadat-figyelő program” kerül az ORO.AOC.130. és az ORO.FC.A.245. cikkéhez készült, elfogadható igazolási eljárásokat tartalmazó útmutató terminológiájával való összhang megteremtése céljából. A „repülésiadat-figyelő program” kifejezés már szerepelt a 859/2008/EK rendelet (EU OPS) mellékletének 1.037. cikk (a) bekezdésének 4) pontjában és a 44 sz. Ideiglenes útmutatóban (JAR-OPS 1, 2. szakasz). A „repülésiadat-figyelő program” kifejezés gyakran szerepel a repülésiadat-figyeléshez készült útmutatókban, mint pl. Egyesült Királyság polgári légiközlekedési hatósága által kiadott CAP 739-ben, és valamennyi érdekelt fél számára egyértelmű.

Az I. függelékben található „Üzemben tartói nyilatkozat”-ba bekerültek a folyamatos légi alkalmasságra vonatkozó információk.

### **V. Hatálybalépés**

A javaslat mind a 2042/2003/EK bizottsági rendelet, mind a 965/2012/EU bizottsági rendelet módosításainak hatálybalépésére és alkalmazására vonatkozólag figyelembe veszi, hogy a repüléstechnikai iparágnak és a tagállamok közigazgatási szerveinek elegendő időt kell biztosítani az új szabályozói keretekhez történő alkalmazkodásra, valamint a légi járművek üzemben tartásáról szóló rendelet és a korábban javasolt módosítások, úgymint az NCC rész, alkalmazásával való szinkronizáció biztosítására. Következésképpen, az alkalmazásra az alábbi ütemezést javasoljuk:

- az M. rész módosításainak alkalmazása, a kereskedelmi célú légi fuvarozásra használt légi járművekre vonatkozó T. rész, valamint a 965/2012/EU rendelet ARO.OPS.110. cikke (c) bekezdése, ORO.AOC.100., ORO.AOC.110. és ORO.AOC.130. cikkeinek módosításainak alkalmazása 2014. október 28-án lépnek életbe. Ennek célja, hogy ezek a módosítások alkalmazandók, mire a 965/2012/EU rendelet életbe lép minden tagállamban.
- a nem kereskedelmi célú légi fuvarozásra használt légi járművekre vonatkozó T. rész alkalmazása 2015. október 28-án lép életbe.
- a 965/2012/EU rendelet III. mellékletének I. függelékében tett módosítások alkalmazásának dátumát össze kell hangolni a nem kereskedelmi légi fuvarozásra használt komplex motoros meghajtású légi járművek üzemben tartásáról szóló rendelet elfogadásával (04/2011 sz. vélemény).

Köln, 2012. november 27.

P. GOUDOU  
Ügyvezető igazgató