

AZ EURÓPAI REPÜLÉSBIZTONSÁGI ÜGYNÖKSÉG

01/2007. sz. VÉLEMÉNYE

**a légi járművek és kapcsolódó termékek, alkatrészek és berendezések
légialkalmassági és környezetvédelmi tanúsítása, valamint a tervező és gyártó
szervezetek tanúsítása végrehajtási szabályainak megállapításáról szóló
1702/2003/EK bizottsági rendeletet a tagállamokban lajstromba vett bizonyos
légi járművek folyamatos működésének lehetővé tétele céljából módosító
bizottsági rendeletről**

I. Általános rendelkezések

1. A vélemény célja, hogy javaslatot tegyen a Bizottságnak az 1702/2003/EK bizottsági rendelet¹ 2. cikkének módosítására vonatkozóan, a volt Szovjetunióban tervezett és jelenleg a tagállamokban lajstromba vett bizonyos légi járművek folyamatos működésének lehetővé tétele céljából. Az alábbiakban kifejtettek szerint az Ügynökség több ilyen légi jármű esetében nem tudta meghatározni a jóváhagyott tervet (típusalkalmassági bizonyítvány vagy különleges légialkalmassági leírás - SAS), amelyre a légialkalmassági bizonyítványnak az említett rendeletben meghatározott feltételek melletti kiadásához szükség van. Annak elkerülése érdekében, hogy ezekre a légi járművekre a jogalkotó által az ilyen meghatározásra vonatkozóan megállapított átmeneti időszak végén (2007. március 28.) felszállási tilalmat adjanak ki, sürgősen intézkedéseket kell tenni egy ideiglenes megoldásra.
2. A véleményt az Ügynökség igazgatósága által meghatározott eljárásban fogadták el², az 1592/2002/EK rendelet³ 14. cikkében foglalt rendelkezéseknek megfelelően.

II. Konzultáció

3. Az 1702/2003/EK bizottsági rendelet módosítására irányuló véleménytervezetet (javasolt módosításokról szóló értesítés - NPA 17-2006) 2006. november 14-én, az ügy sürgősségére való tekintettel egy rövidített konzultációs időszakot követően tették közzé az Ügynökség honlapján.
4. A 2006. december 25-i határidőig az Ügynökséghez 107 észrevétel érkezett a nemzeti hatóságoktól, szakmai szervezetektől és magánvállalatoktól.
5. Minden észrevételt tudomásul vettek, és beépítettek az észrevételekre adott válaszokat tartalmazó dokumentumba (CRD), amelyet 2007. január 18-án tettek közzé az Ügynökség honlapján. Ez a CRD tartalmazza valamennyi olyan személy és/vagy szervezet felsorolását, aki és/vagy amely észrevételt tett, csakúgy, mint az Ügynökség válaszait.
6. A beérkezett észrevételek nagy része támogatja az alábbiakban ismertetett tervezett intézkedést. Egyes észrevételek – amellett, hogy elfogadják azt, hogy megoldást kell találni a mostanában lajstromba vett légi járművek ügyére – hangsúlyozzák, hogy az intézkedést ne lehessen az olyan légi járművek flottájának további bővítésére használni, amelyek nem felelnek meg az uniós

¹ A Bizottság 2003. szeptember 24-i 1702/2003/EK rendelete a légi járművek és kapcsolódó termékek, alkatrészek és berendezések légialkalmassági és környezetvédelmi tanúsítása, valamint a tervező és gyártó szervezetek tanúsítása végrehajtási szabályainak megállapításáról (HL L 243., 2003.9.27., 6. o.). A legutóbb a 2006. május 8-i 706/2006/EK bizottsági rendelettel (HL L 122., 2006.5.9., 16. o.) módosított rendelet.

² Az igazgatóság határozata az Ügynökség által vélemények, típusalkalmassági előírások és útmutató dokumentumok kibocsátásához alkalmazandó eljárással kapcsolatban. EASA MB/7/03, 2003.06.27. („szabályalkotási eljárás”).

³ Az Európai Parlament és a Tanács 2002. július 15-i 1592/2002/EK rendelete a polgári repülés területén a közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról (HL L 240., 2002.9.7., 1. o.). A legutóbb a 2003. szeptember 24-i 1701/2003/EK bizottsági rendelettel (HL L 243., 2003.9.27., 5. o.) módosított rendelet.

jogi szabályozás által bevezetett jelenlegi légialkalmassági rendszernek. Néhányan még azt is szükségesnek tartják, hogy azon légi járművek, amelyek esetében alkalmazhatják az intézkedést, a jelenlegihez képest ne terjeszthessék ki tevékenységüket, különösen más tagállamok területére. Mások épp ellenkezőleg azt hangsúlyozzák, hogy más tagállamok ne alkalmazhassanak hátrányos megkülönböztetést az intézkedés alá rendelt légi járművekkel szemben, és számukra engedélyezni kell, hogy bővíthessék piaci lehetőségeiket. Ugyanezek az érdekeltek azt is szeretnék, hogy az intézkedés nagyobb rugalmasságot vezessen be, hogy a Közösségben már működő vagy a közösségi polgárok által vásárolt légi járművek esetében is alkalmazható legyen az intézkedés. Néhányan inkább azt szeretnék, hogy az intézkedést minden olyan légi járműre lehessen alkalmazni, amelynek típusát valamely tagállam már elfogadta.

III. Az Ügynökség véleményének tartalma

7. Ez a vélemény az 1702/2003/EK bizottsági rendelet⁴ (a bizottsági rendelet) 2. cikkének módosítására irányul a volt Szovjetunióban tervezett és jelenleg a tagállamokban lajstromba vett bizonyos légi járművek folyamatos működésének lehetővé tétele céljából. Ahogy azt a fent említett NPA részletesen kifejti, az Ügynökségtől azt kérték, hogy határozza meg azt a jóváhagyott tervet (típusalkalmassági bizonyítvány vagy SAS), amelyre a bizottsági rendelet hatálybalépésekor a tagállamokban lajstromba vett, több olyan légi jármű esetében szükség van a légialkalmassági bizonyítvány kiadásához, amellyel kapcsolatban az említett időpontban a Közösségben ismert alapkövetelmények alapján még nem végezték el a tanúsítást⁵. Ezt 2007. március 28. előtt kell megtenni. Sajnos a jóváhagyott tervet nem lehetett meghatározni a termékek tervezői által nyújtott támogatás hiányában⁶. Ennek következtében most, amikor az említett légi járművek integrálásnak határideje közeledik, csak nagyon kevés járműnek van esélye arra, hogy kellő időben rendelkezzen az EASA által jóváhagyott tervvel, és sok légi járműre felszállási tilalmat kell kiadni, ha sürgősen nem kerül sor azonnali megoldást biztosító intézkedésre, amely lehetővé tenné folyamatos működésüket. Ezért a Bizottság július 19-ére összehívta az EASA bizottság rendkívüli ülését, ahol megállapodás született arra vonatkozóan, hogy megvizsgálják a probléma jelentőségét, és lehetséges alternatívákat dolgoznak ki annak elkerülésére, hogy légi járművekre felszállási tilalmat adjanak ki csak azért, mert megváltozott a szabályozási keret.
8. Az Ügynökség által elvégzett vizsgálat megállapítja, hogy számos szovjet tervezésű, a tagállamokban lajstromba vett légi jármű ki van zárva a közösségi hatáskör alól, mivel megfelel az alaprendelet II. mellékletben szereplő

⁴ A Bizottság 2003. szeptember 24-i 1702/2003/EK rendelete a légi járművek és kapcsolódó termékek, alkatrészek és berendezések légialkalmassági és környezetvédelmi tanúsítása, valamint a tervező és gyártó szervezetek tanúsítása végrehajtási szabályainak megállapításáról (HL L 243., 2003.9.27., 6. o.). A legutóbb a 2006. május 8-i 706/2006/EK bizottsági rendelettel (HL L 122., 2006.5.9., 16. o.) módosított rendelet.

⁵ Az egyszerűség kedvéért ezeket az alapkövetelményeket a polgári légi közlekedés területén a műszaki előírások és a közigazgatási eljárások összehangolásáról szóló, 1991. december 16-i 3922/91/EGK tanácsi rendeletben említettekkel azonosnak tekinthetjük.

⁶ A jelenlegi közösségi jogi keretnek megfelelően az Ügynökség csak akkor tanúsíthat egy légi jármű-típust, ha a tervező azt kérelmezi.

feltételeknek. Így ezek a légi járművek teljes mértékben a lajstromozó államok felelősségi körébe tartoznak, amelyek az ICAO 8. mellékletében foglalt rendelkezésekkel összhangban a tervező állam meghatalmazott képviselőivel együttműködve járnak el. Ha a lajstromozó állam továbbra is kiadja a szabványos légialkalmassági bizonyítványt e légi járművek részére, azok a továbbiakban is élvezik a Chicagói Egyezmény által biztosított szabad mozgást. Ha ezek a légi járművek kereskedelmi légi szállítással foglalkoznak, 2008. július 16-án rájuk a módosított 3922/91/EGK tanácsi rendelet⁷ rendelkezései vonatkoznak. Ezek a rendelkezések befolyásolhatják a folyamatos működésüket, mivel nem fognak rendelkezni az EASA által kiadott légialkalmassági bizonyítvánnyal, hacsak a rendelkezéseket időközben felül nem vizsgálják.

9. Körülbelül 300 szovjet tervezésű légi jármű⁸ (tájékoztatásul lásd a mellékelt listát) tartozik teljes mértékben a bizottsági rendelet hatálya alá, amelyeknek a rendelet mellékletének 21. cikke alapján kiadott légialkalmassági bizonyítvánnyal kellene rendelkezniük ahhoz, hogy továbbra is élvezhessék a mozgás szabadságát a Közösségen belül. Ha ezekre a légi járművekre, és különösen a kereskedelmi műveletekben részt vevőkre felszállási tilalmat adnak ki, az lényeges gazdasági kihatással lenne a tulajdonosokra és az üzemeltetőkre, valamint a lajstromozó tagállamok gazdaságának jelentős részére. Ezt az érdekeltek nagy része igazságtalannak tartja, mivel az érintetteknek nincs közvetlen felelőssége a kialakult helyzetben, és ezt a radikális intézkedést semmilyen közvetlen biztonsági megfontolás sem indokolja. Ezért ez a vélemény arra törekszik, hogy elfogadható megoldást javasoljon annak érdekében, hogy mindaddig, amíg az Ügynökség a többségük esetében megfelelő, az EASA által jóváhagyott tervet határozhat meg, folyamatosan működhessenek. Ehhez természetesen szükség van a tervezők és a tervező állam meghatalmazott képviselőinek támogatására; ha ez a támogatás nem szerezhető meg, az említettek közül egyes légi járművek a továbbiakban nem lennének jogosultak a Közösségen belüli működésre. A javaslat értelmében azonban az ilyen járművek tulajdonosainak és az üzemeltetőinek lenne idejük a kiigazításra és a szükséges intézkedések elfogadására.
10. Most már túl késő és túl bizonytalan kimenetelű lenne ahhoz folyamodni, hogy egy teljes körű jogalkotási folyamatot irányozzanak elő az alaprendelet átmeneti rendelkezéseinek megváltoztatására⁹, illetve ahhoz, hogy a rendelet II. mellékletének módosításával valamennyi említett légi járművet kizárják a közösségi hatáskör alól. Így az egyetlen megoldás az, hogy korlátozott légialkalmassági bizonyítvány mellett engedélyezik folyamatos működésüket, feltéve, hogy minden egyéb, a folyamatos légialkalmassággal és környezetvédelemmel kapcsolatban alkalmazandó követelménynek is

⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 2006. december 20-i 1900/2006/EK rendelete a polgári légi közlekedés területén a műszaki előírások és a közigazgatási eljárások összehangolásáról szóló 3922/91/EGK tanácsi rendelet módosításáról (HL L 377., 2006.12.27.).

⁸ Kereskedelmi műveletekben részt vevő 45 nagy repülőgép (főleg Antonov 24, 26, 28 72 és 74), 190 nehéz helikopter (Kamov) és 80, általános célú repülést folytató repülőgép (főleg Sukhoi 26/31 és Yak 18/55)

⁹ Azt a maximális időtartamot, ameddig a közösségi jog hatálya alá tartozó légi jármű nemzeti ellenőrzés alatt tartható – 42 hónap –, az alaprendelet 56. cikke határozza meg. Csak a jogalkotó – az Európai Parlament és a Tanács – változtathatja meg ezt az időtartamot.

megfelelnek. Alapjában véve lehetetlen azonban, hogy az Ügynökség 2007. március 28. előtt meg tudja határozni (lásd a fenti 7. pontot is) az egyes esetekben szükséges különleges légialkalmassági leírásokat, ahogy azt az alaprendelet 5. cikkének (3) és (4) bekezdése, valamint a 21A. rész 184. pontja előírja. Ezért a tervezett intézkedésnek arra kell irányulnia, hogy az említett különleges légialkalmassági leírások meghatározása céljából módosítsa a bizottsági rendeletet, figyelembe véve a tervező állam jóváhagyott tervét, beleértve a folyamatos légialkalmassággal kapcsolatos információkat is (légialkalmassági irányelvek). Egy ilyen intézkedés valójában hasonló a 2. cikk (3) bekezdésének a) pontjában szereplőhöz, amely fenntartotta a tagállamok által a jól ismert termékekre vonatkozóan kiadott vagy érvényesített típusalkalmassági bizonyítványok érvényességét. Mivel azonban egy intézkedés önmagában nem teszi lehetővé, hogy az Ügynökség alapos ismereteket szerezzen az érintett termékről, az intézkedést csak akkor lehet előírni, ha ezeket az ismereteket a tervező állam meghatalmazott képviselője olyan megfelelő szabályok mellett adja meg, amelyek a különleges légialkalmassági leírások frissítéséhez szükséges, folyamatos légialkalmassággal kapcsolatos információk hozzáférhetőségét is biztosítják.

11. A tervezett intézkedés azon légi járművekre korlátozódik, amelyeket a tagállamok már lajstromba vettek. A tagállamok ugyanezen típusokból további légi járműveket nem vehetnek lajstromba, hacsak azokra nem adtak ki az EASA által jóváhagyott tervet (típusalkalmassági bizonyítványt vagy különleges légialkalmassági leírást), amely biztosítja az EASA biztonsági rendszerébe történő teljes körű integrációjukat. Ezen kívül, annak elkerülése érdekében, hogy azt az időszakot, melynek során a jelenlegi szabályt kidolgozták, (a szándéknak a fenti 7. pontban említett rendkívüli bizottsági ülést követő nyilvánosságra hozatalától 2007. március 28-ig) arra használják, hogy a Közösségben további mentesített légi járműveket vezessenek be, az intézkedés csak azokra a légi járművekre vonatkozik, amelyek 2006. július 1-jén már szerepelnek valamely tagállam lajstromában. Ezt néhány észrevételben megkérdőjelezték, mivel úgy tűnik, hogy vannak olyan légi járművek, amelyeket az említett időpont előtt már megvásároltak, de még a lajstromozásra várnak. Az Ügynökség azonban ezen a ponton nem módosította a javaslatát, mivel attól tartott, hogy a kért rugalmasság bevezetése visszaélésekre adhat lehetőséget. Valóban nehéz lehet ellenőrizni azt, hogy egy légi járművet megvásároltak, és hogy azt valamely tagállamban lajstromba akarták vetetni. További nehézséget jelentene annak meghatározása, hogy kinek kellett megvennie a légi járművet ahhoz, hogy ebbe a körbe tartozzon; az állampolgárságon alapuló feltétel bevezetése diszkriminatív, illetve a letelepedés szabadságával ellentétesnek tekinthető.
12. A tervezett intézkedés csak azokra a légi járművekre vonatkozik, amelyekhez valamely tagállam a fenti időpontig légialkalmassági bizonyítványt adott ki. Ezzel a korlátozással annak biztosítása a cél, hogy csak azon légi járművek legyenek kedvezményezettek, amelyek biztonsági státusa nemzetközileg elismert, és amelyek folyamatos légialkalmasságát a tervező állam hivatalosan támogatja. Ezzel azon kockázatok minimalizálása a cél, amelyek azzal kapcsolatosak, hogy az Ügynökségnek korlátozott ismeretei vannak a tervekről. Ez persze kizárhat bizonyos légi járműveket az intézkedés alól, amelyek

jelenleg korlátozott nemzeti légialkalmassági bizonyítvánnyal vagy repülési engedéllyel közlekednek. Az Ügynökség ezzel a véleménnyel egy időben kiad egy véleményt a repülési engedélyekről, amelynek – ha a Bizottság elfogadja – megoldást kell biztosítani az ilyen légi járművek tekintetében. Az említett vélemény valójában arra utal, hogy a tagállamok által az ilyen bizonyítványok kiadásához meghatározott feltételek már korábban kialakultak, és hogy a kapcsolódó légialkalmassági bizonyítványokat 2008. március 28-ig a 21. résznek megfelelően kiadott repülési engedélyeknek kell tekinteni. Ezt az időpontot követően, ha ezen engedélyek meghosszabbítására van szükség, az engedélyeket az Ügynökség által kifejezetten jóváhagyott terv alapján újra ki kell adni.

13. A tervezett intézkedés időben korlátozott; az így megállapított különleges légialkalmassági leírások csak 5 évig érvényesek. Ezt biztonsági okok miatt az indokolja – ahogy azt fentebb már megállapítottuk –, hogy az intézkedés nem teszi lehetővé, a terv szükséges műszaki adatainak az Ügynökség által történő megszerzését. Ezen kívül a korlátozás arra ösztönzi a tervezőket, hogy légi járműveknek az EASA rendszerébe történő teljes mértékű beépítése érdekében nyújtsanak segítséget az Ügynökségnek a szükséges jóváhagyott terv meghatározásához. Ha az Ügynökség a részletes műszaki értékelést követően, az említett időtartam vége előtt nem tud jóváhagyott tervet meghatározni, előfordulhat, hogy bizonyos légi járművek nem kaphatnának légialkalmassági bizonyítványt, és így nem lennének jogosultak arra, hogy továbbra is a tagállamok területén repüljenek. Néhány észrevételben megkérdőjelezték ezt a korlátozást. Egyesek szerződéses okok miatt az átmeneti időszaknak a 2012-es nyári idény végéig történő meghosszabbítását szeretnék elérni¹⁰. Mások olyan rugalmasságot javasolnak, amely az átmeneti időszaknak az érvényesítés alatt álló légi jármű javára történő meghosszabbítását tenné lehetővé, amennyiben a befejezéshez még szükség van bizonyos időre. Egy másik észrevétel félidős felülvizsgálatot javasol annak érdekében, hogy kellő időben lehessen értékelni a korlátozás következményét. Az Ügynökség ezzel kapcsolatban sem változtatott a javaslatán, mivel szükség esetén a fejleményekre való tekintettel lehetőség lenne a bizottsági rendelet módosítására, ha a Bizottság azt célszerűnek tartja. Ebben a tekintetben a félidős felülvizsgálat ésszerű javaslat, de ezt csak az Ügynökség végezheti el anélkül, hogy a rendeletbe szükséges lenne bevezetni egy jogi követelményt. Ezen kívül indokolatlannak tűnik az, hogy elkerülhetetlennek tartják a meghosszabbítások előírányzását.
14. Bár ez a vélemény abból a célból készült, hogy a szovjet rendszerben tervezett légi járművekkel foglalkozzon, a tervezett intézkedés ezt nem jelöli meg kifejezetten. Ennek következtében az intézkedés azon légi járművekre fog vonatkozni, amelyek nem részesültek speciális légialkalmassági elbírálásban, illetve amelyek esetében eddig nem határoztak meg EASA típusalkalmassági bizonyítványt, amint azok megfelelnek az alkalmazandó feltételeknek. Hangsúlyozni kell azonban, hogy nagyon kevés olyan légi jármű létezik, amelyet még nem építettek be az EASA-rendszerbe. A kivételek közé azon légi járművek tartoznak, amelyek esetében nem azonosítható olyan tervező szervezet, amely hajlandó együttműködni az Ügynökséggel. Ilyen esetekben az

¹⁰ Mezőgazdasági légi műveletekben részt vevő légi járművek üzemeltetői.

Ügynökség úgy véli, hogy az elfogadott eljárás az, ha eseti alapon határozzák meg az egyes különleges légialkalmassági leírásokat, mint ahogy arról azon légi járművek vonatkozásában is rendelkezik, amelyek esetében a típussternnek nincs tulajdonosa – „árva” légi járművek –, amelyek a 21. rész szerint nem kaphatnak típusalkalmassági bizonyítványt, de a repülés folytatásához való jogosultsághoz kellően biztonságos adatokat szolgáltatnak.

15. Ami a Közösséghez az alaprendelet hatálybalépését követően csatlakozott államokban tervezett légi járműveket illeti, nem áll szándékunkban, hogy azokra a tervezett intézkedést kiterjesszük. Az érintett Nemzeti Légügyi Hatóságok támogatásával elkezdődött egy párhuzamos eljárás az ilyen légi járműveknek az EASA-rendszerbe történő teljes mértékű beépítése érdekében. Ha kellő időben nem határozható meg típusalkalmassági bizonyítvány, vagy ha az ilyen légi járművek a típusstern-tulajdonos igazolásának hiánya miatt „árvává” válnak, eseti alapon korlátozott légialkalmassági bizonyítvány adható ki. Az Ügynökség mérlegeli a szükséges különleges légialkalmassági leírásoknak az érintett Nemzeti Légügyi Hatóságok segítségével történő kiadását.
16. A tervezett intézkedés a szükséges különleges légialkalmassági leírások meghatározásával biztosítja a jogi alapot a Nemzeti Légügyi Hatóságok számára a korlátozott légialkalmassági bizonyítványok kiadásához. Ezek a különleges légialkalmassági leírások tervjóváhagyások, beleértve valamennyi szükséges feltételt és korlátozást, amely elengedhetetlen a 21. résznek megfelelően meghatározott tanúsítási alapoknak való megfelelés ellenőrzése által biztosítottal egyenértékű biztonsági és környezetvédelmi szint eléréséhez. Az Ügynökség nem lát okot arra, hogy ezekben a különleges légialkalmassági leírásokba korlátozásokat építsen be, amelyek megakadályoznák, hogy az érintett légi járművet az általa jelenleg végzett tevékenységekre használják. Ezen kívül az ilyen korlátozások bevezetése ellentétes lenne az intézkedés céljával. További korlátozásokat mindenképpen nehéz lenne indokolni, mivel ugyanazon légi járműre nem vonatkoznának ezek a korlátozások, ha egy harmadik országban vennék azt lajstromba. Következésképpen a tervezett intézkedés hatálya alá tartozó légi járművek, amennyiben jelenleg jogosultak személy- és teherszállításra, erre a továbbiakban is jogosultak lesznek. A kapcsolódó korlátozott légialkalmassági bizonyítványok az alaprendeletnek megfelelően kiadott bizonyítványoknak minősülnek, és alkalmazandók rájuk az alaprendelet 8. cikkének rendelkezései. Ezeket minden tagállamnak el kell fogadnia, amelyek az érintett légi jármű működésével kapcsolatban nem szabhatnak meg olyan feltételeket, amelyek túllépnek a különleges légialkalmassági leírásokban foglaltakon.
17. Az azonban nem elfogadott gyakorlat, hogy korlátozott légialkalmassági bizonyítvánnyal rendelkező légi járműveket kereskedelmi műveletekhez használjanak. A 3922/91/EGK rendeletnek a legutóbb jóváhagyott, a kereskedelmi célú repülőgépes közlekedési szállításra történő kiterjesztése előírja, hogy az ilyen légi járművek a rendeletnek megfelelően kiadott „szabványos” légialkalmassági bizonyítvánnyal rendelkeznek. Bár maga a „szabványos” szó nem szerepel a rendeletben, úgy értelmezhető, hogy a szokásos légialkalmassági bizonyítványt kell érteni alatta, ilyen formán a

korlátozott légialkalmassági bizonyítványok nem tartoznak ide. Ezen az említett kiterjesztés hatálybalépését (valószínűleg 2008. június) megelőzően változtatni kell. Az Ügynökség az alaprendeletnek a légi műveletre történő kiterjesztésére vonatkozó végrehajtási szabályok kidolgozásakor szándékozik foglalkozni ezzel a kérdéssel, és kellő időben javaslatokat fog tenni a Bizottság számára.

18. Az észrevételekben említés történt arra, hogy a nemzetközi gyakorlat szerint a korlátozott légialkalmassági bizonyítvánnyal rendelkező légi járművek nem jogosultak a Chicagói Egyezmény által biztosított szabad mozgásra. Következésképpen az Európában lajstromba vett, korlátozott légialkalmassági bizonyítvánnyal rendelkező légi járművekre vonatkozhatnak az ICAO más szerződő államai által alkalmazott korlátozások. Ezzel kapcsolatban az Ügynökség szeretné érthetővé tenni, hogy miközben teljes mértékben betartja a 8. mellékletben szereplő ICAO-minimumszabványokat, a Közösség úgy határozott, hogy szigorúbb követelményeket vezet be, mivel a jelenlegi légialkalmassági ICAO-szabványokat elégtelennek tartja ahhoz, hogy biztosítsák a polgárok védelmének megfelelő szintjét. Ennek következtében az 1592/2002EK rendelet I. mellékletében szereplő alapvető követelmények biztosítják az ICAO-szabványoknak való megfelelést, miközben előfordulhat, hogy viszonyosságról nincs szó. Ez maga után vonhatja azt, hogy olyan légi járművek esetében, amelyek nem felelnek meg az alapvető közösségi követelményeknek, de megfelelnek az ICAO-szabványoknak, a Chicagói Egyezmény – adott esetben kétoldalú légi szolgáltatási megállapodások – által biztosított szabad mozgás nem korlátozódik. Pontosan ez a helyzet a tervezett intézkedés alá tartozó légi járművekkel, mivel ezek számára az ICAO számos szerződő állama adott ki légialkalmassági szabványbizonyítványt, és azoknak az alkalmazandó ICAO-szabványoknak való megfelelést senki sem vonta kétségbe. A félreértések elkerülése érdekében a korlátozott légialkalmassági bizonyítványokon szerepelni fog az a megjegyzés, hogy megfelelnek az ICAO-szabványoknak. Ezt az ICAO valamennyi szerződő államának el kell fogadnia, mivel megkülönböztető bánásmódnak minősülne, ha ugyanazon légi jármű-típust eltérően kezelnék, ha valamely EU-tagállamban vagy az ICAO más szerződő államában vették lajstromba.
19. Ami a folyamatos légialkalmasságot illeti, a korlátozott légialkalmassági bizonyítvánnyal rendelkező légi járművekre a 2042/2003/EK bizottsági rendeletnek a légi járművek karbantartásával kapcsolatos rendelkezései vonatkoznak (M. rész). Ezért számukra légialkalmassági felülvizsgálati bizonyítványt (ARC) kell kiadni, amelynek érvényessége megfelel a rendelet alkalmazandó rendelkezéseinek. Meg kell jegyezni, hogy az érintett légi járművek közül a nagyoknak és a kereskedelmi célú légi közlekedésben részt vevőknek már meg kellene felelniük ezeknek a rendelkezéseknek, és hogy sajnálatos módon az, hogy a tervadatok nem állnak rendelkezésre, jóformán lehetetlenné tette a 145. rész szerinti jóváhagyásoknak és a 66. rész szerinti engedélyeknek a szóban forgó légi járművek részére történő kiadását. Következésképpen az ilyen légi járművek illegálisan repülnek. Ugyanez történik minden egyéb légi járművel, amikor az M. rész 2008. szeptember 28-án teljes körűen hatályba lép. Ezért az Ügynökség és egyes, leginkább érintett tagállamok párhuzamosan dolgoznak azon, hogy az alaprendelet 10. cikke (5)

és (6) bekezdésének rendelkezései alapján megoldást találjanak. Bár egy ilyen mentesség csak az An-26 típusú légi jármű karbantartását érintené, hasonló feltételek mellett más légi jármű-típusokra is alkalmazható lenne. Ennek lehetővé kellene tennie, hogy a tervezett intézkedésnek megfelelően kiadott korlátozott légi alkalmassági bizonyítvánnyal rendelkező légi járműveket megfelelően ellenőrzött környezetben rendszeresen karbantartsák.

20. Az 1702/2003/EK bizottsági rendelet módosításának elkészítésekor, amelynek tartalmaznia kell a fent ismertetett intézkedést, az Ügynökség ráébredt arra, hogy a módosított cikk szövege, amely már most is nehezen érthető, túl bonyolulttá válna, ha a mostani lehetőséget nem használják ki annak átfogalmazására. Úgy gondoltuk, hogy a 2. cikk (3) bekezdésének első mondatára vonatkozó értelmezést is célszerű egyértelművé tenni, mivel vannak olyan légi járművek, amelyeket akkor terveztek, amikor a típusalkalmassági bizonyítvány fogalma még nem létezett. Ez nem indokolja azt, hogy jóváhagyott tervüket ne tekintsék már meglévőnek, mivel a számukra akkor kiadott légi alkalmassági bizonyítvány ugyanolyan értékű volt, mint a típusalkalmassági bizonyítvány. A rendelet mellékelt módosítása arra törekszik, hogy anélkül teljesítse ezeket a célkitűzéseket, hogy az ahhoz szükségesnél nagyobb mértékben érintené a jogalkotó eredeti szándékát, amely lehetővé teszi azon légi járművek folyamatos működését, amelyeket másképp nem lehet áthelyezni az EASA-rendszerbe. Meg kell azonban jegyezni, hogy a 2. cikk rendelkezései, illetve (10) és (11) bekezdése megszűnnek, mivel csak 2007. március 27-ig érvényesek.
21. A „különleges légi alkalmassági leírások” fogalmával kapcsolatban beérkezett észrevételekből az Ügynökség ráébredt arra, hogy némi zűrzavart okozott az, miszerint a 21A.173(b)(2) és a 21A.184 rész nem adja vissza pontosan az alaprendelet 5. cikkének (3) bekezdésének b) pontjában és 15. cikkének (1) bekezdésének b) pontjában foglalt rendelkezéseket, mivel arra utal, hogy a korlátozott légi alkalmassági bizonyítványok alapjául a „különleges légi alkalmassági leírások” szolgálnak. Ez egyértelműen szerkesztői hiba, amelyet a 21. rész rendelkezéseinek módosításával ki kell javítani.

IV. Szabályozási hatásvizsgálat

22. A 17. NPA-ban szereplő szabályozási hatásvizsgálat 5 lehetséges alternatívát határozott meg a szóban forgó kérdés megoldására. Megvalósíthatóságuknak az időbeli korlátok figyelembevételével történő megvitatását követően azonban az a következtetés született, hogy valójában csak kettő alternatíva lehetséges: az egyik az, amit fentebb ismertettünk, a másik pedig az, ha „semmit nem teszünk”. Az NPA-ban foglalt részletes értékelés alapján, amelyet egyetlen észrevétel sem vitatott, az Ügynökség azt a következtetést vonta le, hogy a „semmit nem teszünk” alternatíva nem járható út. A kedvezőtlen gazdasági, társadalmi és nemzetközi hatások jóval nagyobbak a néhány potenciális biztonsági és környezetvédelmi előnyénél. Ezért az a véleménye, hogy a régebbi légi járművek felmentésére vonatkozó intézkedés a legjobb megoldás, amely lehetővé teszi az érintett légi járműveknek korlátozott légi alkalmassági bizonyítvány melletti folyamatos működését, feltéve, hogy az intézkedés

megfelelő biztosítékokat tartalmaz annak elkerüléséhez, hogy a korábbi szovjet tervezésű légi járművek ne terjedjenek el a tagállamok flottájában, és biztosítja e légi jármű-típusoknak az EASA szabályozási rendszerébe történő beépítését. A bizottsági rendeletnek a véleményhez mellékelt módosítása ezt a célt szolgálja.

Köln, 2007. január 30.

P. GOUDOU
ügyvezető igazgató

A 21. rész alá tartozó, szovjet tervezésű légi járművek

Ez a lista azokat a légijármű-típusokat tartalmazza, amelyekre a tagállamok légialkalmassági bizonyítványt vagy repülési engedélyt adtak ki. A lista az Ügynökség rendelkezésére álló információk alapján készült; nem hivatalos dokumentum, amely kötelezi az Ügynökséget.

Meg kell jegyezni, hogy a véleményben ismertetett intézkedés csak azon légi járművekre vonatkozik, amelyek részére a 21. részben meghatározottak szerint légialkalmassági bizonyítványt állítottak ki (a meghatározás kizárta a korlátozott légialkalmassági bizonyítványokat).

Nagy szállító légi járművek

- Antonov
 - An-24
 - An-24B
 - An-26
 - An-26B
 - An-28
 - An-72-100
 - An-72-100D
 - An-74
 - An-74-200
 - An-74-TK-100
- Tupoljev
 - Tu-154M
- Jakovlev
 - Yak-40

Forgószárnyas légi járművek

- Kamov
 - Ka-26
 - Ka-32
 - Ka-32A11BC
 - Ka-32AO
 - Ka-32C
 - Ka-32T

Általános célú repülés

- Interavia Servis
 - 62TA
 - 70TA
 - 80TA
 - 82TA
- Sukhoi
 - Su-26*
 - Su-26M*
 - Su-26M2*
 - Su-29

- Su-31
- Su-31M
- Yakovlev
 - Yak-18T
 - Yak-54
 - Yak-55
 - Yak-55M

* Az EASA nyilvántartása szerint a tagállamok e légi járművek számára csak korlátozott légialkalmassági bizonyítványt vagy repülési engedélyt adtak ki.