

Ezt az oldalt gépi fordítással [\[Link\]](#) fordították le. A gépi fordításokban előfordulhatnak az egyértelműséget és a pontosságot potenciálisan csökkentő hibák; az ombudsman nem vállal felelősséget az esetleges eltérésekért. A legmegbízhatóbb és jogilag korrekt tájékoztatásért olvassa el a fenti linken található, angol nyelvű forrásverziót. Bővebb információért tekintse meg [nyelvi és fordítási politikánkat \[Link\]](#).

Egy javasolt légialkalmassági utasítással kapcsolatos feltételezések - 407/2010/BEH. sz. ügyben hozott határozata

Határozat

Ügy 407/2010/BEH - **Vizsgálat megindítása** 24/03/2010 - **Határozat** 23/11/2010 - **Érintett intézmények** Az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynöksége (Az intézmény rendezte) |

A panaszos egy német repülőgépipari vállalat. Tevékenységei közé tartozik a biztonsági övek és a teherszállításhoz használt hálók javítása és ellenőrzése. A légi járművek folyamatos légi alkalmasságának biztosítása érdekében az EASA légialkalmassági utasításokat bocsát ki, amelyeket a légi járművek üzemeltetőinek be kell tartaniuk. 2010 januárjában az EASA kiadott egy javasolt légialkalmassági utasítást (PAD), és valamennyi érdekelt felet arra kért, hogy osszák meg az azzal kapcsolatos észrevételeiket. A kifejezetten a biztonsági övekre és a felsőteströgzítő rendszerekre vonatkozó PAD szerint az EASA tudomására jutott, hogy bizonyos karbantartó szervezetek az alkalmazandó szabályokat megszegve javítanak vagy tartanak karban biztonsági öveket és felsőteströgzítő rendszereket. A PAD – miután hatályba lépett – előírta többek között az olyan berendezések beszerelésének tilalmát, amelyek nem felelnek meg az utasításnak. 2010 februárjában a panaszos, akit kifejezetten megemlíttettek a PAD-ben, az ombudsmanhoz fordult. Azt állította, hogy az EASA a PAD kiadásáról szóló döntésével jogtalanul, tisztességtelenül és önkényesen járt el. A panaszos az állítás alátámasztása érdekében a következő információkat bocsátotta rendelkezésre: az EASA hátrányos megkülönböztetésben részesítette a német vállalatokat, az indoklása helytelen és megalapozatlan volt, és még az a gyanú is felmerült, hogy a döntés sikeres lobbieredménye volt. A panaszos azt kérte, hogy az EASA vonja vissza a PAD-t, vagy mentesítse őt a PAD alkalmazása alól. 2010. március 24-én az ombudsman vizsgálatot indított a panaszos állítása és kérelme ügyében.

Az EASA a véleményében előterjesztette, hogy a PAD kiadásakor a szokásos eljárást alkalmazta, amely magában foglalja a PAD érdekelt feleknek észrevételezés céljából történő átadását. Az EASA-ról ezért nem mondható el az, hogy jogtalanul, tisztességtelenül vagy önkényesen járt volna el. Az EASA továbbá kifejtette, hogy a PAD-t 2010 áprilisában



visszavonta, és kijelentette, hogy így a panaszos kérését teljesítettnek tekinti. A panaszos képviselője az ombudsman szolgálataival folytatott telefonbeszélgetés során megerősítette, hogy véleménye szerint az ügyet a panaszos megelégedésére sikerült rendezni.

Mivel az EASA visszavonta a PAD-t, és figyelembe véve azt, hogy a panaszos álláspontja szerint az ügyet az ő megelégedésére sikerült rendezni, az ombudsman úgy vélte, hogy az EASA-nak sikerült megoldania a problémát, és lezárta az ügyet.

A panasz hátteréről

1. A panaszos a repüléstechnikai ágazatban tevékenykedő vállalat. Egyik tevékenysége a biztonsági övek és rakományhálók javítása és ellenőrzése az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (a továbbiakban: EASA) által kiadott és a német légiközlekedési hatóság, a Luftfahrtbundesamt (a továbbiakban: LBA) által jóváhagyott, engedélyezett kiadási bizonyítványnak megfelelően. Panasza az egyes repüléstechnikai termékekre alkalmazandó légialkalmassági irányelv (PAD) kibocsátására irányuló javaslat bejelentésére vonatkozik.
2. A légialkalmassági irányelveket az EASA a 216/2008/EK rendelet [1] alapján bocsátja ki. A 2042/2003/EK rendelet [2] I. melléklete M.A.301. részének megfelelően a légi jármű folyamatos légialkalmasságát az összes vonatkozó AD-nek való megfeleléssel kell biztosítani. Következésképpen minden olyan légi jármű, amelyre AD vonatkozik, csak az említett AD követelményeivel összhangban üzemeltethető, kivéve, ha az EASA másként rendelkezik, vagy ha a légi járművet lajstromba vett állam illetékes hatóságával meg nem állapodik.
3. 2010. január 13-án az EASA közzétette a 10–010 PAD-ot (a továbbiakban: PAD), és felkérte az érdekelt feleket, hogy 2010. február 10-ig nyújtsák be észrevételeiket. A PAD a „[a] biztonsági övekre és törzsbiztonsági rendszerekre, az összes alkatrészszámra, karbantartott vagy javított légi járműre szerelve” vonatkozik, és számos olyan gyártóra vonatkozik, amelyek engedéllyel (E)TSO [3] jóváhagyással rendelkeznek.
4. A PAD hátterében az állt, hogy az EASA tudomására jutott, hogy a biztonsági öveket és a törzset rögzítő rendszereket karbantartó vagy javító szervezetek némelyike nem rendelkezik jóváhagyott karbantartási adatokkal [4]. A PAD szerint ez ellentétes volt a 2042/2003/EK rendelet II. melléklete 145. része 145. cikke A.45. cikkével. Az ilyen adatok tárolásának elmulasztása az (E)TSO jóváhagyásának érvényességét és bizonyos termékek légi járművekbe való beszerelésének tilalmát eredményezheti, mivel a biztonsági övek nem megfelelő karbantartása vagy javítása rendszerhibához vezethet, és veszélyeztetheti a biztonságot turbulencia vagy kényszerleszállás esetén.
5. A PAD előírja, hogy legkésőbb az AD kiállítását követő három hónapon belül ellenőrzést kell végezni annak ellenőrzése érdekében, hogy a biztonsági öveket és a törzsbiztonsági rendszereket az alkalmazandó szabályokkal összhangban tartják-e vagy javítják-e. Ez a rendelkezés a panaszos felszerelésére vonatkozott. A PAD azt is lehetővé teszi, hogy az



érintett rendszereket szervizelhető alkatrészekkel cserélik le. Ezenkívül az AD hatálybalépésének időpontját követően minden felszerelt berendezésnek meg kell felelnie az említett AD követelményeinek.

6. 2010. február 1-jén a panaszos, akit a PAD kifejezetten említ, az ombudsmanhoz fordult, és számos kifogást emelt. Az általa előterjesztett érveket egy „A Deutscher Aero Club észrevételei az EASA PAD No.-hoz: 10-010”. A panaszhoz csatolták a levél másolatát.

A vizsgálat tárgya

7. Az ombudsmanhoz benyújtott panaszában a panaszos a következő állítást és állítást terjesztette elő:

A PAD kibocsátásával az EASA jogellenesen, tisztességtelenül és önkényesen járt el. Állításának alátámasztására a panaszos azt állítja, hogy az EASA hátrányos helyzetbe hozta a német vállalatokat; az általa alkalmazott indokolás téves és megalapozatlan volt; és felmerült a gyanú, hogy a döntés a sikeres lobbizás eredménye [5].

Az EASA-nak vissza kell vonnia a PAD-ot, vagy fel kell mentenie a panaszost a PAD kérelme alól.

8. Alapokmánya 2. cikkének (4) bekezdése előírja, hogy az ombudsmanhoz benyújtott panaszokat megfelelő előzetes megközelítéssel kell megelőzni. Az EASA véleményét kérő levelében (lásd a lenti 14. pontot) az ombudsman megjegyezte, hogy úgy tűnik, hogy a panaszos nem vette fel a kapcsolatot az EASA-val. Tekintettel azonban arra, hogy a „Deutscher Aero Club” által benyújtott észrevételek, amelyek név szerint utalnak a panaszosra, úgy tűnik, hogy a panaszos által a jelen panaszban felvetett érdemi aggályokat tükrözik, az ombudsman úgy ítélte meg, hogy az említett feltétel teljesült. Ugyanebben a levélben az ombudsman megjegyezte továbbá, hogy az EASA figyelmét nem hívták fel a panaszos állítását alátámasztó valamennyi érvére, mielőtt megkapta volna a panaszos panaszát. Az ombudsman azonban helyénvalónak tartotta, hogy az EASA számára lehetővé kell tenni, hogy teljes egészében véleményt nyilvánítson a panaszról, ahelyett, hogy megkövetelné a panaszostól, hogy vegye fel a kapcsolatot az EASA-val ezen érvek némelyike tekintetében.

9. Véleményében (lásd a lenti 14. pontot) az EASA arra az álláspontra helyezkedett, hogy az ombudsman alapokmánya 2. cikkének (4) bekezdésében foglalt feltétel „nem teljesült teljes mértékben” a panaszos esetében. Álláspontja alátámasztására rámutatott, hogy a panaszos nem adott lehetőséget az EASA-nak arra, hogy válaszoljon észrevételeire. A panaszos 2010. április 12. előtt fordult az ombudsmanhoz, amikor az EASA közzétette válaszát a PAD-mal kapcsolatban kapott észrevételekre. Az EASA továbbá előadta, hogy a panaszos nem alkalmazta a helyes közigazgatási gyakorlat kódexében (a továbbiakban: EASA-szabályzat) [6] előírt panasztételi eljárást. Az EASA szerint a PAD-ra vonatkozó konzultáció célja, hogy lehetőséget biztosítson a címzetteknek és a potenciálisan érintett feleknek észrevételeik megtételére. Ez azonban nem helyettesíti a panasztételi eljárást. Tekintettel arra, hogy a



panaszos nem követte az EASA kódexében előírt panasztételi eljárást, az EASA úgy ítélte meg, hogy nem volt alkalma foglalkozni a panaszos állításával, mielőtt ez utóbbi benyújtotta panaszát az ombudsmanhoz. Az EASA véleménye szerint a panaszos tehát az ombudsman alapokmánya 2. cikkének (4) bekezdésében előírtaknak megfelelően nem tett megfelelő közigazgatási megközelítést, mielőtt az ombudsmanhoz fordult volna.

10. Az ombudsman úgy véli, hogy az EASA két kérdés ellen tiltakozik: i) az ombudsmanhoz intézett panasz időzítése, amely megelőzte az EASA válaszána közétételét a PAD-dal kapcsolatban kapott észrevételekre, és ii. az a tény, hogy a panaszos nem vette igénybe az EASA kódexében előírt panasztételi eljárást.

11. Ami az **első kérdést** illeti, az ombudsman úgy véli, hogy alapokmánya 2. cikkének (4) bekezdése hallgatólagosan előírja, hogy a szervnek elegendő időt kell hagynia arra, hogy reagáljon a tudomására hozott panaszra, mielőtt megvizsgálhatná a vonatkozó panaszt. Tekintettel arra, hogy a PAD-ban a konzultáció határideje 2010. február 10. volt, azzal lehet érvelni, hogy az EASA-nak e határidő lejárta előtt nem kellett állást foglalnia a panaszos által felvetett sérelmekkel kapcsolatban. Panaszában azonban a panaszos nemcsak a PAD lényegét kifogásolta, hanem azt is állította, hogy maga a PAD kiadása hivatali visszasságnak minősül. Ezt szem előtt tartva és az ombudsmannak az EASA-hoz intézett levelében (lásd a fenti 8. pontot) foglalt fenntartással az ombudsman úgy véli, hogy a panasz időzítését illetően az alapokmánya 2. cikkének (4) bekezdésében foglalt feltételek teljesültek.

12. A **második kérdést** illetően az ombudsman tudomásul veszi az EASA kódexének 27. cikkében előírt panasztételi eljárást. Ezen eljárás értelmében az EASA szabályzatában foglalt szabályok és elvek állítólagos megsértése panasz tárgyát képezheti, amelyre az EASA a kézhezvételtől számított két hónapon belül válaszol. Az EASA válaszána kézhezvételétől számított egy hónapon belül a panaszos felülvizsgálati kérelmet nyújthat be az EASA ügyvezető igazgatójához. Az ügyvezető igazgató a kérelem kézhezvételétől számított egy hónapon belül válaszol. A kódex 27. cikkének (6) bekezdése kimondja, hogy „[a] nyilvánosság is jogosult panaszt benyújtani az európai ombudsmanhoz [...]”. A kódex ezért kifejezetten elismeri, hogy a panaszosok választhatnak, hogy panaszt nyújtanak be az EASA-hoz vagy az ombudsmanhoz.

13. A fentiekre tekintettel az ombudsman fenntartja azon álláspontját, hogy a jelen panasz elfogadható.

A vizsgálat

14. A panaszt véleményezés céljából továbbították az EASA ügyvezető igazgatójának. Az EASA véleményét 2010. augusztus 31-ig továbbították a panaszosnak azzal a felhívással, hogy tegyen észrevételeket. Az említett időpontig vagy azt követően nem érkezett észrevétel. Az ombudsman szolgálataival 2010. október 1-jén folytatott telefonbeszélgetés során a panaszos képviselője véleményt nyilvánított az EASA véleményéről.



Az ombudsman elemzése és következtetései

Előzetes megjegyzések

15. Tekintettel ténybeli kapcsolatukra, helyénvaló a panaszos állítását és állítását együtt vizsgálni.

A. A panaszos állítása és állítása

Az ombudsmanhoz benyújtott érvek

16. Panaszában a panaszos lényegében a következő érveket terjesztette elő állításának és állításának alátámasztására:

- A 2009. április 1-jéig, azaz a 2042/2003/EK rendelet teljes körű németországi hatálybalépéséig a nemzeti szabályok szerint karbantartott és javított termékeket mentesíteni kell a PAD alól;
- Az EASA nem támasztotta alá azon állítását, amelyet a panaszos indokolatlannak és önkényesnek tart, és amely szerint nem rendelkezik jóváhagyott karbantartási adatokkal. A panaszos azt állította, hogy rendelkezik az LBA által jóváhagyott 1. számú EASA-úrlappal, valamint a 145. rész szerinti jóváhagyási tanúsítvánnyal. Továbbá a szóban forgó termékek minőségével kapcsolatban soha nem merült fel panasz, és az EASA állításait független szakértőnek kell megerősítenie;
- A PAD kizárólag a német karbantartó társaságokra vonatkozik, és ezért hátrányos megkülönböztetést alkalmaz velük szemben. A más tagállamokban székhellyel rendelkező érintett vállalatok, amelyek esetleg nem rendelkeznek jóváhagyott karbantartási adatokkal, nem szerepelnek a PAD-ban;
- A PAD jelentős gazdasági hatást gyakorolna a német gazdasági szereplőkre, és akár 1 millió EUR-t is elveszítene, és számos munkahelyet eredményezne.

Mindezek alapján a panaszos azt állította, hogy az EASA jogellenesen, tisztességtelenül és önkényesen járt el, amikor úgy döntött, hogy kibocsátja a PAD-ot. A panaszos azt kérte, hogy az EASA vonja vissza a PAD-ot, vagy pedig mentesítse azt a PAD kérelme alól.

17. Véleményében az EASA kifejtette, hogy a PAD kiadásával a standard eljárást követte, amely magában foglalta a PAD-ot észrevételezés céljából az érdekelt feleknek. Az EASA tehát nem tekinthető úgy, hogy jogellenesen, tisztességtelenül vagy önkényesen járt el. Az EASA arra is rámutatott, hogy a PAD nem minősül kötelező erejű határozatnak. A tervezett címzettek tehát nem voltak kötelesek betartani azt. Más érintett felek számára sem keletkeztetett kötelezettségeket. A konzultációs eljárás célja az volt, hogy lehetővé tegye az EASA számára, hogy kellően figyelembe vegye az érintett külső felek véleményét, és indokolt esetben ennek megfelelően módosítsa megközelítését.



18. Az EASA továbbá kifejtette, hogy a 2010. április 12-i *PAD 10-010. sz. visszavonási nyilatkozattal* visszavonta a PAD-ot. A PAD helyébe egy „Biztonsági Információs Közlöny” lépett, amely kiemeli bizonyos karbantartások jogellenes jellegét. Az EASA arra a következtetésre jutott, hogy úgy ítéli meg, hogy a PAD visszavonása megfelel a panaszos kérésének.

19. Az ombudsman szolgálataival 2010. október 1-jén folytatott telefonbeszélgetés során a panaszos képviselője kijelentette, hogy véleménye szerint az ügyet a panaszos megelégedésére rendezték.

Az ombudsman értékelése

20. Az ombudsman úgy véli, hogy a PAD visszavonásával az EASA eleget tett a panaszos állításának. Tekintettel a PAD visszavonására, és szem előtt tartva a panaszos azon véleményét, hogy az ügyet így kielégítő módon rendezték, az ombudsman úgy véli, hogy az EASA lezárta az ügyet.

B. Következtetések

A panasz kivizsgálása alapján az ombudsman a következő következtetéssel zárja le:

Az EASA a panaszos megelégedésére lezárta az ügyet.

A panaszost és az EASA-t tájékoztatják erről a döntésről.

P. Nikiforos Diamandouros

Kelt Strasbourgban, 2010. november 23-án.

[1] A polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EGK tanácsi irányelv, az 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2008. február 20-i 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2008. L 79., 1. o.).

[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 2003. L 315., 1. o.).

[3] E) az átvitelrendszer-üzemeltető az „Európai Műszaki Szabványrend” kifejezést jelenti.



[4] A 145. rész 145. cikke A.45. pontjának b) alpontja (a 2042/2003/EK rendelet II. melléklete) a következő meghatározást adja a karbantartási adatokra: „E rész alkalmazásában az alkalmazandó karbantartási adatok a következők bármelyike:

1. A légi jármű vagy alkatrész felügyeletéért felelős hatóság által kiadott bármely alkalmazandó követelmény, eljárás, üzemeltetési irányelv vagy információ;

2. A légi jármű vagy alkatrész felügyeletéért felelős hatóság által kiadott, alkalmazandó légialkalmassági irányelv;

3. A típusalkalmassági bizonyítvány jogosultjai, a kiegészítő típusalkalmassági bizonyítvány jogosultjai, bármely más szervezet által kiadott, a folyamatos légialkalmasságra vonatkozó utasítások, amelyek a 21. rész szerint kötelesek az ilyen adatok közzétételére, valamint harmadik országokból származó légi járművek vagy alkatrészek esetében a légi jármű vagy alkatrész felügyeletéért felelős hatóság által kiadott légialkalmassági adatok;

4. Bármely alkalmazandó szabvány, például, de nem kizárólagosan, az Ügynökség által jó karbantartási szabványként elismert karbantartási standard gyakorlatok;

5. A d) bekezdéssel összhangban kiadott bármely vonatkozó adat. ”

[5] Az ombudsman tisztában van azzal, hogy a panaszos a lobbizásra hivatkozva azt sugallja, hogy az EASA helytelenül járt el egy olyan harmadik fél kezdeményezésére, amely érdekelt lehet a PAD-ban.

[6] Az EASA szabályzatának szövegét lásd:

[http://easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/Agency_Mesures/Agency_Decisions/2009/ED%20Decision%202009_078_E%](http://easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/Agency_Mesures/Agency_Decisions/2009/ED%20Decision%202009_078_E%20)
[Link]