

AZ EURÓPAI REPÜLESBIZTONSÁGI ÜGYNÖKSÉG

3/2004. VÉLEMÉNYE

a polgári repülés területén a közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról szóló 1592/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról, alkalmazási területének kiterjesztéséről a pilóták engedélyezésére, légi műveletekre és harmadik országok légi járműveire

I. Általános előírások

1. A polgári repülés területén a közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról szóló 1592/2002/EK rendelet¹ (az alaprendelet) elfogadásakor a közösségi törvényhozó felhívta a Közösséget olyan megfelelő javaslatok kidolgozására, melyekkel annak alkalmazási területe kiterjeszhető a légi műveletekre és a repülőszemélyzet engedélyezésére. Javasolta emellett az alkalom kihasználását a harmadik országok légi járműveinek szabályozásának átgondolására is.
2. A kiterjesztésre való felkészülés céljából a rendelet (12. cikk) az Ügynökség feladatainak meghatározásában szerepelteti a polgári légi járművek üzemeltetésében résztvevő személyzet és szervezetek szabályozását is. Ezért az alaprendelet 14. cikkének megfelelően az Ügynökség feladata azoknak a véleményeknek a kidolgozása és elfogadása, amelyekre a Bizottság saját jogalkotási javaslatát alapozhatja.
3. Az Ügynökség ezennel benyújtja a Bizottságnak véleményét, mely az alaprendelet második preambulumbekkezdésében, 7. cikkében és 12. cikk (2) bekezdés b) pontjában foglalt kötelezettségvállalások teljesítésére irányul a légi műveletek, repülőszemélyzet engedélyezése és a harmadik országok légi járművei terén. A vélemény tartalmaz egy feljegyzést, mely az Ügynökségnek az ezeknek a témaköröknek a közösségi szintű szabályozását meghatározó politikáról alkotott nézeteit ismerteti, valamint az alaprendelet azon módosításait, melyek ennek a politikának a végrehajtását szolgálják. Ezek között vannak új és módosított cikkek, egy felülvizsgált II. melléklet (alkalmazhatóságból kizárt légi járművek) és a pilóták engedélyezésére és a légi műveletekre vonatkozó alapvető követelmények.

II. Konzultáció

4. Ennek a véleménynek az elfogadására az Ügynökség igazgatósága által meghatározott eljárást követően került sor.² A „Consultation Document on the

¹ 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. szám, 2002.09.07.).

² Az igazgatóság határozata az Ügynökség által a vélemények, típusalkalmassági előírások és útmutató dokumentumok kiadásakor alkalmazandó eljárásról, EASA MB/7/03 2003.06.27.

applicability, basic principles and essential requirements for pilot proficiency and air operations and for the regulation of third country aircraft operated by third country operators” (Konzultációs dokumentum a pilóták szakképzettségére és a légi műveletekre, valamint a harmadik országba tartozó üzemeltetők által üzemeltetett harmadik országok légi járműveinek szabályozására vonatkozó alkalmazhatóságról, alapelvekről és fő követelményekről) c. dokumentum 2004. április 27-én került közzétételre az Ügynökség weboldalán (www.easa.eu.int) (NPA No 2/2004). Ebben az Ügynökség ismertette azt az intézményi keretrendszert, amelyben ezeknek a tevékenységeknek a szabályozása megtörténhet, és azokat az okokat, amelyek szükségessé teszik a légialkalmasság és környezetvédelem szabályozására létrehozott struktúra alkalmazását a légi műveletek és a repülőszemélyzet engedélyezésének szabályozásában is. Ezzel összefüggésben ismertette a pilóták szakértelmére és a légi műveletekre vonatkozó alapvető követelmények tervezetét, mely felhasználható a közösségi jogalkotó által előírt biztonsági célok definiálásához. Ezeknek az alapvető követelményeknek a kidolgozásakor az Ügynökség az úgynevezett magcsoportok önkéntes munkájára támaszkodott. Ezek olyan szakértőkből álló csoportok, amelyek szakmai és műszaki ismereteikre támaszkodva segítették a tervezetek kidolgozását a már meglévő nemzetközi, JAA³ és ágazati gyakorlatok fényében. Az Ügynökség áttekintette az e csoportok által benyújtott tervezeteket, ellenőrizte, hogy összhangban állnak-e a tagállamok által az ICAO⁴ felé vállalt kötelezettségeivel, és megfelelően részletessé tette őket ahhoz, hogy lehetővé tegye közvetlen alkalmazásukat, vagy a végrehajtásukra hozott jogszabályok bírósági felülvizsgálatát, amint azt a 33. bekezdés részletesen ismerteti. Az Ügynökség emellett ismertette a kereskedelmi légiközlekedés szabályozására és a hivatásos pilóták engedélyezésére vonatkozó nézeteit, a széles körben elfogadott egységes légügyi előírásokban (JAR) rögzített, jelenleg elfogadott gyakorlat alapján. Végezetül kérte az érdekelt feleket, hogy mondjanak véleményt néhány olyan kérdésben, melyek esetében szüksége volt ezekre ahhoz, hogy olyan kellően konszenzusos politikát tudjon meghatározni, melyre ezt a véleményt építheti.

5. A 2004. július 31-i határidőig az Ügynökség 93 személytől, nemzeti hatóságtól, magánvállalkozástól és kereskedelmi szervezettől 1695 észrevételt kapott. Ezeket az észrevételeket az Ügynökség alkalmazottai áttekintették; a kapott észrevételek igazságos kezelése érdekében ezt a konzultációs dokumentum kidolgozásában részt nem vevő alkalmazottak végezték. Az észrevételekről visszajelzést küldtek, és azokból egy összefoglaló dokumentum készült. Ez az összefoglaló tartalmazza mindazon személyek és szervezetek jegyzékét, akik/amelyek észrevételt küldtek be, az Ügynökség válaszaival és a politikára és a felülvizsgált alapvető követelményekre vonatkozó javaslatokkal együtt. Az összefoglalót az Alapítvány szeptember 24-én weblapján közzétette, ahol mindenki számára elérhető.
6. Az Alapítvány e közzétételtől megvárta a fent említett szabályalkotási eljárásban előírt minimális két hónapot, mielőtt ezt a véleményt kiadta. Ebben az időszakban kapott néhány visszajelzést az észrevételeket tartalmazó összefoglaló dokumentumra. Két szabadidős pilótákat képviselő szervezet (az Europe Air

³ Társult Légügyi Hatóságok

⁴ Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet

Sports és a European Gliding Union) elégedettségét fejezte ki a javasolt politikával, feltéve, hogy létrejönnek a megfelelő értelmező szabályok és a kellő végrehajtási szabályok. Jeleztek továbbá problémákat a nyelvhasználattal és a terminológiával kapcsolatban is, melyet ebben a véleményben figyelembe vettünk. Egy kereskedelmi repüléssel foglalkozó vállalkozásokat képviselő szervezet (az International Business Aviation Council) szintén elégedett volt a munka eredményével, és tett néhány javaslatot a légi műveletekre vonatkozó alapvető követelmények módosítására, melyeket szintén figyelembe vettünk. Emellett az European Regions Airline Association észrevételt tett a repülőszemélyzet szellemi alkalmasságának kérdésével kapcsolatban. Végezetül, egy másik érdekelt fél sérelmezte, hogy észrevételeit az összefoglaló nem tárgyalta, és szükségesnek tartja dedikált közösségi alapvető követelmények kidolgozását az általános repülési és szabadidős tevékenységekre.

7. Több légiutas-kísérő személyzetet képviselő szervezet súlyos elégedetlenségét fejezte ki az Ügynökség által a légiutas-kísérő személyzet engedélyezéséről levont következtetéssel. Az Ügynökség elismeri ezt a helyzetet, de újra hangsúlyoznia kell, hogy a beérkezett észrevételek fényében nem volt lehetőség teljes körű engedélyezési rendszert javasolni e szakma számára. Amint azt az észrevételeket tartalmazó összefoglaló dokumentum is tartalmazza, fel kívánja viszont hívni a közösségi jogalkotó figyelmét arra, hogy szükség van e kérdés tárgyalására és a jogalkotó által megfelelően ítélt politikai válasz megadására.
8. Több tagállam (Ausztria, Belgium, Dánia, Finnország, Franciaország, Németország, Svédország és az Egyesült Királyság) nemzeti légügyi hatósága szükségét érezte annak, hogy állást foglaljon az összefoglalóban vázolt politikával és az észrevételeikre adott válaszokkal kapcsolatban. Többen foglalkoztak az alkalmazott eljárással, és megkérdőjelezték saját szerepük nagyságát az Ügynökség véleményének kidolgozásában. Egyikük úgy vélte, hogy a politikát elsősorban a nemzeti légügyi hatóságok észrevételeire kellene alapozni, melyeket külön kellene kezelni a szabályozás hatálya alá tartozók észrevételeitől. Ennek megfelelően néhányuk azt kérte, hogy a téma kerüljön föl a Advisory Group of National Authorities (AGNA) napirendjére. Ezzel kapcsolatban az Ügynökség elismeri, hogy az AGNA megvizsgálhatja a szabályalkotáshoz kapcsolódó bármely pontot, ha a tagok többsége így dönt. Ezért az Ügynökség, ha erre felkérést kap, együttműködik viták megszervezésében. Hangsúlyozni kívánja azonban, hogy ez a vélemény a Bizottságnak szól, és egy teljes körű jogalkotási eljárás fogja követni, melyben minden tagállam részt vesz. A politikában szereplő témakörök megvitatása ezért, melyekről végső soron a jogalkotó dönt, a munka kétséges értékű megkettőzéséhez vezethet, és a szabályozás hatálya alá eső felek azt a kellő átláthatóság hiányaként értékelhetik.
9. Két nemzeti légügyi hatóság véleménye szerint észrevételeiket nem értették meg teljesen. Egy azt gondolja, hogy észrevételeire az összefoglaló dokumentum nem ad megfelelő válaszokat. Az Ügynökség elfogadja, hogy esetleg félreérthetett észrevételeket, a résztvevők által az észrevételek maximálisan igazságos kezelése érdekében tett minden erőfeszítés ellenére. Az a tény azonban, hogy az összefoglalóra reagálóknak csak töredék kisebbségtől érkezett ilyen jelzés, azt jelzi, hogy az áttekintés színvonala megfelelő lett, figyelembe véve azt is, hogy az

Ügynökség nem tud mind a 93 hozzászólónak egyedileg válaszolni. Az Ügynökség ezért nem lát okot az általa lefolytatott globális elemzés, vagy az ebben a véleményben rögzített következtetések megváltoztatására.

10. Az eljárással kapcsolatos észrevételek mellett a nemzeti légügyi hatóságok észrevételeiben a konzultációs eljárás során korábban kifejtett és az összefoglalóban szerepeltetett álláspontok ismétlődnek. Ezek közül sokkal csak a végrehajtási eszközök megírása során lehet foglalkozni, így itt nincs lehetőség a tárgyalásukra. A véleményhez közvetlenül kapcsolódókat az alábbiakban foglaljuk össze:

- Egy észrevétel javasolta a II. melléklet (alkalmazhatóságból kizárt légi járművek) körének kibővítését, míg egy másik ennek ellenkezőjét;
- Többen erős fenntartásukat jelezték az ICAO követelményeknél enyhébb követelményeket támaztó szabadidős magánpilóta engedély (RPPL) iránt, úgy ítélvén meg, hogy az nem nyújtana megfelelő szintű biztonságot;
- Egyesek az RPPL engedélyek létrehozásának elfogadása mellett úgy vélik, hogy erről nemzeti hatáskörben kell határozni, és hogy a kapcsolódó kiváltságoknak az engedélyt kiadó tagállam területére kellene korlátozódnuk;
- Többen ellenzik az RPPL engedélyek kiadásának elbíráló szervekhez történő delegálását, mert szerintük ennek állami feladatnak kell maradnia;
- Néhányan ellenzik, hogy az RPPL engedélyhez szükséges repülés-egészségügyi vizsgálatot a családorvosok végezhessék el;
- A legtöbben nem értenek egyet azzal, hogy a résztulajdon nem kereskedelmi tevékenységnek minősüljön;
- Többen aggodalmuknak adtak hangot amiatt, hogy a politika egy olyan új besorolási rendszert vezet be a komplex motoros meghajtású légi járművekre, amely nem része az ICAO rendszernek;
- Néhányan azt javasolták, hogy a Közösség illetékessége terjedjen ki minden pilóta nélküli légi járműre;
- Egyvalaki szerint azon harmadik ország légi járművei számára, melyek tartósan valamely tagállam területén állomásoznak, elő kellene írni az adott államban való nyilvántartásba vételét;
- Néhányan ellenzik, hogy az Ügynökség:
 - Új alkalmasság-vizsgálati feladatot, vagy
 - Üzemeltetési irányelvek kiadását lehetővé tévő hatáskört, vagy
 - Harmadik országok légi járműinek biztonságossági szintjének elbírálására vonatkozó hatáskört kapjon.

Amint arról más említés történt, az Ügynökség úgy ítéli meg, hogy e politikai témák megvitatása jobb, ha politikai szinten történik, és javasolja, hogy véleményének módosítását megelőzően e kérdések megfontolása először ezen a szinten történjék meg, ahogyan az a jogalkotási eljárásban is szerepel.

11. Több nemzeti légügyi hatóság úgy ítéli meg, hogy a komplex motoros meghajtású légi járművek meghatározásában szereplő egyes küszöbértékek túl magasak. Az Ügynökség készen áll ezeknek az értékeknek a felülvizsgálatára, amint az általa javasolt szabályozási rendszer elfogadására vonatkozó első véleménycsere lezajlott. Ennek során figyelembe kell venni a sport és szabadidős tevékenységeket képviselő szervezetek észrevételeit is, amelyek állítása szerint azok túl magasak. Bármilyen változtatás azt a következményt vonhatja azonban

maga után, hogy szükségessé válik az alapvető követelmények hozzáigazítása a felülvizsgált küszöbértékekhez.

12. Néhány nemzeti légügyi hatóság kritizálta a légi műveletekre vonatkozó javasolt alapvető követelmények 7. c. pontját azért, mert az a légi járművet irányító pilóta számára előírja a repülés biztonságáról való gondoskodást, de nem biztosítja az e kötelesség teljesítéséhez szükséges hatáskört. Az Ügynökség elismeri ezt a tényt, de fenntartja, hogy ez az alaprendelet nem lehet megfelelő eszköz ennek a hatáskörnek a biztosításához. Először is, ezt a rendőri jellegű hatáskörrel való felruházást valószínűleg csak maguk a tagállamok végezhetik el. Másodsorban, a repülés nemzetközi jellege miatt ahhoz, hogy ez a hatáskör általánosan elfogadott lehessen, valószínűleg nemzetközi egyezményben kell rögzíteni. Emellett az Ügynökség egyértelműnek tartja, hogy az alapvető követelményekből fakadó kötelezettség teljesítése, ha az arányosan történik, nem vezethet jogi intézkedésekhez az irányító pilótával szemben.
13. A fent összefoglalt ellenvetésektől eltekintve a nemzeti légügyi hatóságok válasza számos hasznos javaslatot tartalmaztak, különösen az alapvető követelmények témakörében, melyeket figyelembe vettünk ebben a véleményben.

III. Az Ügynökség véleményének tartalma

a. A közös cselekvés alkalmazási területe

14. Elvi kérdés, hogy a közös cselekvés alkalmazási területét a kiterjesztett alaprendeletben kell meghatározni, amelyben világosan rögzíteni kell az érintett termékek, szolgáltatások, személyek és szervezetek körét. Ennek következtében ezek az ebben a rendeletben lefektetett követelmények, és adott esetben a rendelet végrehajtására hozott szabályok hatálya alá kerülnek.
15. A közösségi illetékesség alá nem tartozó minden termékért, szolgáltatásért, személyért és szervezetért viszont továbbra is a tagállamok viselik a teljes körű felelősséget, és a tagállamok meghozzák az állampolgáraik által elvárt biztonsági szinthez szükséges intézkedéseket.

(i) Pilóták engedélyezése

16. A Társult Légügyi Hatóságok kapcsán a tagállamok már elfogadták, hogy azonos követelmények (JAR-FCL) vonatkozzanak közel az összes pilótára,⁵ ideértve az oktatókat és vizsgáztatókat is, függetlenül attól, hogy magán vagy üzleti célból repülnek-e. Sőt, a magán engedélyek a rendszer szerves részét képezik, és felhasználhatók a professzionális képzéshez vezető lépcsőként. Ennek következtében semmilyen ok nem látszik indokolni azt, hogy a közösség illetékességét a pilóták egyes kategóriáira korlátozzuk. Az Ügynökség ettől függetlenül tisztában volt azoknak a fenntartásaival, akik a JAR-FCL

⁵ Kivéve a vitorlázórepülők és hőlégballonok pilótáit.

követelményeket túl terhesnek tartják, melyek nincsenek jól hozzáigazítva egyes tevékenységek, különösen a sport és szabadidős célú repülés igényeihez. Ezért foglalkozni kellett az ilyen tevékenységek kizárásának kérdésével. A kapott válasz igen egyértelmű: míg sokan értékelik a közös rendszer azon előnyét, hogy lehetővé teszi a Közösségen belüli szabad mozgásukat, a helyi jelleggel működő légi járművek pilótái szívesebben maradnának a helyi szabályok hatálya alatt.

17. Az Ügynökség véleménye ezért az, hogy a Közösség illetékességének ki kell terjednie a pilóták minden kategóriájára, kivéve az alaprendelet II. mellékletében a rendelet hatálya alól kivett légi járművek pilótáit. Ezt tükrözi a 4. cikk módosított (2) bekezdése, valamint az alkalmazhatóságból kizárt légi járművek körét tovább tárgyalja az alábbi (iv) pont. Ezzel kapcsolatban az Ügynökség elismeri azt is, a jelenlegi JAR-FCL PPL engedély túl magas követelményeket támaszthat arra az esetre, ha csak egyszerű légi járművekkel repülnek egyszerű légiforgalmi környezetben, és helyénvalónak ítéli egy új engedélytípus létrehozását az ilyen típusú tevékenységekre.

(ii) Légi műveletek

18. Széles körű konszenzus áll fenn arról, hogy a kereskedelmi célú légiközlekedésre használt légi járművek üzemeltetését szükséges lenne a Közösség illetékességi körébe vonni. Az Ügynökség megítélése szerint ebben a kérdésben megállapodás született. Emellett véleménye szerint a szolgáltatások szabad áramlásának elősegítésére vonatkozóan az alaprendeletben rögzített célkitűzés fényében más kereskedelmi tevékenységeknek is a közösségi jogszabályok hatálya alá kell tartozniuk.
19. A nem kereskedelmi célú tevékenységekkel kapcsolatban több álláspont is védhető. Érvelhetünk úgy, hogy a kereskedelmi tevékenységben részt nem vevő légi járművek üzemeltetését ki kell zárni a közösségi jogszabályok hatálya alól, és meg kell hagyni a nemzeti jogszabályok hatáskörében. Ez azonban súlyosbíthatja a légi járművek egyes kategóriáinak szabad mozgásában érvényesülő korlátozásokat. Ezért kompromisszum lehet csak a korlátozások által kevésbé érintett légi járművekkel végzett nem kereskedelmi tevékenységek kizárása.
20. Az érdekelt felek által egyértelműen kinyilvánított preferencia alapján az Ügynökség véleménye az, hogy közösségi jogszabályokkal kell szabályozni minden tevékenységet, függetlenül attól, hogy az kereskedelmi vagy nem kereskedelmi célú-e, bizonyos típusú légi járművek kizárásának fenntartásával. Ezt tükrözi a 4. cikk módosított (3) bekezdése, valamint az alkalmazhatóságból kizárt légi járművek körét tovább tárgyalja az alábbi (iv) pont.

(iii) Harmadik országok légi járművei

21. Az érdekelt felek többsége által kifejezett széles körű támogatottságnak megfelelően az Ügynökség véleménye az, hogy harmadik országba tartozó üzemeltetők által a Közösségben folytatott kereskedelmi tevékenységekre a

Közösség jogszabályainak kell vonatkoznia. Erre az európai utasok és a földön tartózkodó állampolgárok biztonsága érdekében van szükség. A Közösség ezért felügyeli ezeket a kereskedelmi tevékenységeket, miközben betartja a nemzetközi szerződéseket, különösen a vonatkozó ICAO kötelezettségeket. A harmadik országok közösségi repülőtereket használó légi járműveinek biztonságáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelv (SAFA irányelv)⁶ elfogadásával a Közösség már biztosította az e tevékenységek fölötti ellenőrzés bizonyos formájának gyakorlására vonatkozó illetékességét. Ez azonban nem írja elő azokat a szükséges eszközöket, amelyekkel biztosítható az, hogy a harmadik országok európai légtérben repülő légi járművei betartsák a vonatkozó üzemeltetési előírásokat. Az Ügynökség véleménye ezért az, hogy ezen a területen további cselekvésre van szükség, a végrehatás eszközeire vonatkozó fejezetben leírtak szerint.

22. A harmadik országba tartozó üzemeltetők által üzemeltetett harmadik országok légi járművei által végzett nem kereskedelmi tevékenységek kérdésében az Ügynökség egyetértett azzal a számos beérkezett észrevétellel, hogy aránytalan lenne közösség jogkört létrehozni kizárólag a többé-kevésbé állandó jelleggel a tagállamok területén állomásozó külföldi légi járművek kérdésének kezelése céljából. Ezt a kérdést valójában a legjobban az alaprendelet 4. cikk (1) bekezdés c) pontja szövegének olyan értelmű módosításával lehet megközelíteni, mely előírja, hogy a harmadik országban nyilvántartásba vett és tagállamokban lakó személy által a tagállamok területén használt légi járművet ugyanazoknak a követelményeknek kell alávetni, mint az EU-ban nyilvántartásba vett légi járműveket. Ezzel azonban a Közösség még nem biztosítja a maga számára azokat az szükséges eszközöket, amelyekkel a harmadik országok légi járműveit azoknak az előírásoknak a betarttatására lehet kényszeríteni, amelyek az európai légtérben végrehajtott repülések biztonságosságához szükségesek, amennyiben ennek a biztonságának a megteremtéséhez a fedélzeten megadott felszerelést kell biztosítani, a légiszemélyzetnek megfelelő képzéssel kell rendelkeznie, vagy konkrét eljárásokat kell követni. Tekintve, hogy a Közösség jogkört biztosított magának az egységes európai égbolt megvalósításához, nehezen lenne érthető, ha nem hozná létre azokat az eszközöket, amelyekkel a kapcsolódó üzemeltetési előírásokat érvényesítheti.
23. Következésképpen az Ügynökség véleménye az, hogy a harmadik országok légi járműveit a Közösség ellenőrzése alá kell vonni. Szükségesnek tartja továbbá a jogi alap megteremtését ahhoz, hogy a harmadik országba tartozó üzemeltetők által üzemeltetett harmadik országok légi járművei számára kötelezővé tehető legyenek az európai légtér használatához kapcsolódó üzemeltetési előírások. Világosan kell azonban látni, hogy ezeket a hatásköröket csak erre a célkitűzésre kell korlátozni, és nem lehet céljuk az ICAO előírásokban már szabályozott témakörök közösségi szinten történő szabályozása. Ennek megfelelően a 4. cikk (1) bekezdésének új d) pontja kiterjeszti a Közösség illetékességét a harmadik országban nyilvántartásba vett és harmadik országba tartozó üzemeltetők által üzemeltetett légi járművekre. Ezt a bekezdést a 21. fejezettel együtt kell olvasni,

⁶ A harmadik országok közösségi repülőtereket használó légi járműveinek biztonságáról szóló 2004. április 21-i 2004/36/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 143. szám / 2004.04.30.)

mely megerősíti, hogy mindez nem érinti a harmadik országok számára a Chicagói Egyezményben⁷ biztosított jogokat.

(iv) Kizárt légi járművek / tevékenységek

24. Amint azt fent már jeleztük, szükség van bizonyos tevékenységek kizárására a közösség illetékességi köréből. Ennek kapcsán az Ügynökség véleménye az, hogy az alaprendelet II. mellékletének alkalmazása a legmegfelelőbb megoldás, elkerülendő az ugyanazon légi jármű légialkalmasság, légi műveletek és légiszemélyzet engedélyezése szempontjából történő kezelésében felmerülő következtelenségek elkerülésére. Ez elkerülhetővé teszi a feladatok bonyolult felosztását is, amely végezetül befolyásolhatná ezeknek a kizárt tevékenységeknek a biztonságosságát.
25. A különféle észrevételek fényében a javaslatok beépítése céljából az Ügynökség javított az alaprendelet II. mellékletének szövegén. A változtatások indoklását az alábbiakban foglaljuk össze:
- Következetlen megoldás a Közösség illetékességét fenntartani az ebben a mellékletben felsorolt egyes légi járművek tekintetében csak azért, mert néhány tagállam típusalkalmassági bizonyítványt vagy légialkalmassági bizonyítvány bocsátott ki rájuk 2003. szeptember 28. előtt, míg más tagállamok nem. Ez zavart is keltett, hiszen ez a tény nem mindig ismert minden tagállam előtt. A kapcsolódó előírást ezért töröltük.
 - A történelmi jelentőségű légi járművekre vonatkozó feltételek meglehetősen szubjektívek, és azokat a tagállamok különbözőképpen értelmezik. A szövegezést egyértelműbbé tettük, figyelembe véve egyrészt az egyszerű kialakításra és a korra vonatkozó feltételeket, másrészt az ebben a mellékletben már rögzített minőségi előírásokat.
 - A katonai erők részét képező légi járművekkel kapcsolatban pontosításra került, hogy ezek közül azok, amelyeknek civil típus szabványuk is van, a Közösség illetékessége alá tartoznak.
 - Egy másik problémára okot adó pont az ultrakönnnyű [*microlight*] légi járművek II. melléklet e) pontjában található meghatározása, amely egyes nyelvi verziókban a repülőgépekre korlátozódik, míg más nyelveken más típusú légi járműveket is magában foglal. Mivel a kizárást nem indokolt csak repülőgépekre korlátozni, a szövegbe beillesztettük a motoros ejtőernyőket és a helikoptereket. Emellett a biztonság növelése érdekében a törzsre szerelt teljes mentési ejtőernyős rendszert tartalmazó repülőgépekre megnövelt tömeghatárt írtunk elő.
 - Hozzáadtunk egy új f) bekezdést, a könnyű helikopterek beillesztése céljából, melyeket egyes tagállamokban az ultrakönnnyű gépekhez hasonlóan kezelnek. A súly megállapítása kutatás alapján történt, melynek célja a jelenleg az EU-ban használt könnyű helikopterek súlyán alapuló, ésszerű határ megállapítása volt.
 - Beillesztésre került egy új h) bekezdés azoknak a másolatoknak a hozzáadására, melyek szerkezeti kialakítása hasonló az eredeti légi járműéhez.

⁷ Az 1944. december 7-én Chicagóban aláírt, nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény.

- A g) és j) bekezdés a súlyhatárok egyértelműbbé tétele érdekében elterjedtebb repülési kifejezések használatával módosítottuk.

(v) Más szabályozott tevékenységek és szakmák

26. Amint azt e fejezet bevezetőjében hangsúlyoztuk, elengedhetetlen, hogy a Közösség valamely területen fennálló hatáskörét meghatározó jogalkotási aktus (alaprendelet) egyértelműen rögzítse, hogy az adott hatáskör mely termékeket, személyeket és szervezeteket érint. Valószínűleg nem lenne elfogadható mód ennek végrehajtási szabályokkal való teljesítése, mivel e szabályoknak nem lenne meg a szükséges jogalapjuk. Az Ügynökség ezért szükségesnek látja, hogy kitérjen egyes kérdésekre, melyekről a nézetek megoszlanak; ilyen a résztulajdon kérdése, a pilóta nélküli légi járművek, a légiutas-kísérő személyzet, a légiforgalmi irányítók és a repülőmérnökök. Ezek a kérdések szorosan kapcsolódnak a légi műveletekhez és az engedélyezéshez, és az Európai Unió országában eltérő szabályozások vonatkoznak rájuk.

Résztulajdon

27. Figyelembe véve a kapott észrevételeket és e tevékenység jelentőségének növekedését, az Ügynökség véleménye az, hogy a Közösségnek állást kell foglalnia a résztulajdonú gépekkel való repülés kérdésében. Annak elismerése mellett, hogy ezek a tevékenységek a kereskedelmi légiközlekedés számos jellemzőjével bírnak, fel kell ismerni, hogy a résztulajdonosi megállapodások alapján használt légi járművek utasai maguk határozzák meg szállításuk feltételeit, és a szállítót szerződés alapján foglalkoztatják. Az Ügynökség véleménye ezért az, hogy a résztulajdonú közösségi jogszabályokkal kell szabályozni. Ezzel kapcsolatban továbbá az Ügynökség véleménye az, hogy ezeket a tevékenységeket nem kereskedelmi tevékenységként kell kezelni. Ennek érdekében a módosított rendelet 3. cikk i) pontjába beillesztésre került egy meghatározás a kereskedelmi tevékenységekről, mely kizárja a résztulajdonú.

Pilóta nélküli légi járművek

28. Jelenleg a pilóta nélküli légi járművekre akkor érvényesek a Közösség légialkalmassági és környezetvédelmi szabályai, ha tömegük eléri vagy meghaladja a 150 kg-ot. Tekintettel az érdekelt felek által kifejtett nézetekre, az Ügynökség véleménye az, hogy a jelenlegi helyzetet kell fenntartani, azaz csak a 150 kg feletti pilóta nélküli légi járművek légialkalmasságát és üzemeltetését kell közösségi jogszabályokkal szabályozni. Mivel ezek tevékenységei ugyanazokkal a jellemzőkkel bírnak, mint más légi járművéké, az Ügynökség megítélése szerint ezekre a légi járművekre ugyanolyan követelményeknek kell vonatkozniuk, mint az ugyanilyen tevékenységet végző egyéb légi járművékére.

Légiutas-kísérő személyzet

29. Az Ügynökség hangsúlyozza, hogy széles körben elfogadott tény, hogy a légiutas-kísérő személyzetre közösségi szinten megállapított biztonsági követelményeknek kell vonatkozniuk, mely alapján biztosítható a szükséges

képzésük, a megfelelő egészségügyi alkalmasságuk és elegendő gyakorlatuk, amint azt a repülőgéppel történő kereskedelmi szállításra vonatkozó egységes követelmények felállításáról szóló bizottsági javaslat jelenleg tartalmazza.⁸ Ezt fenn kell tartani, és a légiutas-kísérő személyzetet közösségi jogszabályokkal kell szabályozni.

Légiforgalmi irányítók

30. Konzultációs dokumentumában az Ügynökség az érdekelt felek véleményét kérte arról, hogy a légiforgalmi irányítóknak közösségi jogszabályok hatálya alá kellene-e tartozniuk. Az észrevételek vizsgálata alapján az Ügynökség arra a következtetésre jutott, hogy a légiforgalmi irányítókat mint a szakma egészét nem kell szabályozni, de magának a feladatkörnek közösségi jogszabályok hatálya alá kell tartoznia, amint azt a fent említett bizottsági javaslat tartalmazza.

Repülőmérnökök

31. Figyelemmel ennek a feladatkörnek a fokozatos megszűnésére, kérdéses, hogy a repülőmérnököket szükséges-e közösségi szinten szabályozni. A kérdésre kapott észrevételek egyértelművé teszik, hogy erős támogatottsággal bír az ICAO e területre vonatkozó gyakorlata. Miután azonban az új III. mellékletben foglalt, a pilóták engedélyezésére vonatkozó alapvető követelmények nem megfelelőek e szakma számára, az Ügynökség a megfelelő időben elvégzi a szükséges munkát. Ezt tükrözi a módosított rendelet 7 cikke.

b. Biztonsági célkitűzések

32. Jelenleg a biztonsági célkitűzéseket az ICAO által elfogadott előírások és a tagállamok által a polgári repülés szabályozó struktúráinak létrehozására vonatkozóan elfogadott alapvető jogi aktusok rögzítik. Ezek az alapvető nemzeti jogi aktusok általában főként a végrehajtási hatásköröknek állami szervekhez vagy független polgári repülési hatóságokhoz való delegálásáról szólnak. Ezért nagy szabadságot biztosítanak a végrehajtási szintnek az ICAO előírások végrehajtása és a biztonsági célkitűzések lefektetése terén, a balesetek bekövetkezésének és megismétlődésének elkerülésére vonatkozó politikai nyomástól függően.
33. Mivel a Közösség a Chicagói Egyezménynek nem részes fele, az ICAO előírások nem képezik a közösségi jogszabályok részét, bár a tagállamokra nézve kötelezőek, és bizonyos kötelezettségeket rónak a Közösségre is. Emellett az Európai Bíróság joggyakorlata szerint a végrehajtói hatáskörök közösségi szervekre való delegálásához szükséges az, hogy a jogalkotó által hozzárendelt célkitűzések kellően világosak és konkrétak legyenek ahhoz, hogy lehetővé tegyék a hatáskörrel felruházott szervek cselekvéseinek bírósági felülvizsgálatát. Utoljára, de nem utolsósorban, ha a polgári repülésben részt vevők egyes csoportjaitól valamiféle önszabályozást szeretnének látni, amint az a szabadidős

⁸ A 2004. 2. 10-i COM (2004) végleges által módosított COM (2000) 121 végleges, HL C 311 E szám, 2000.10.31.

repülés nagy területein nagyrészt már megvalósult, akkor a biztonsági célkitűzéseknek kelően részletesnek kell lenniük ahhoz, hogy azokat a szektor és más érintettek közvetlenül alkalmazni tudják. A kiterjesztett alaprendelet ezért egyértelműen és részletesen rögzíti a Közösség légi műveletek szabályozására és a repülőszemélyzet engedélyezésére vonatkozó biztonsági célkitűzéseit.

34. A konzultációt követően az Ügynökség véleménye az, hogy az alaprendeletben olyan részletes és specifikus alapvető követelményeket kell rögzíteni, mint a repüléstechnikai termékek légialkalmassága esetében. Ezeket a pilóták engedélyezésére, illetve a légi műveletekre vonatkozó alapvető követelményeket a módosított rendelet III. és IV. melléklete tartalmazza. A követelményeket úgy fogalmaztuk meg, hogy a szabályozott területen ésszerű valószínűséggel felmerülő minden kockázatot megfelelően mérsékeljenek. Szövegezésük olyan, hogy potenciálisan vonatkoztathatók legyenek minden tevékenység-típusra (kereskedelmi, üzleti és szabadidős). A zavarkeltés és az átmenti bürokratikus terhek elkerülése érdekében úgy lettek kidolgozva, hogy jó jogi alapot képezzenek a JAR-OPS, JAR-FCL és JAR-STD mint lehetséges végrehajtási szabályok elfogadásához.

c. Végrehajtási eszközök

35. A kiterjesztett alaprendeletnek meg kell adnia az alapvető követelmények érvényesítésének módját. Ide tartozik annak rögzítése, hogy a megfelelést hivatalos bizonyítvány kiállításával, a megfelelés harmadik fél előtti bizonyításával vagy saját nyilatkozattal kell-e igazolni. Elő kell írnia a megfelelés bizonyításának részletes módját is. Ha a részletes leírás túl bonyolult vagy túl hosszú, végrehajtási hatáskörrel kell felruházni a Bizottságot, a tagállamokat vagy az ágazatot, melyek alapján azok kidolgozhatják a szükséges végrehajtási szabályokat, nemzeti végrehajtási intézkedéseket, illetve ágazati követelményeket. Adott esetben meg kell nevezni a bizonyítvány kiállításáért felelős szervet, illetve azt a szervet, mely előtt a megfelelést bizonyítani kell. Ez lehet maga az Ügynökség, lehetnek a nemzeti kormányok, vagy megfelelően akkreditált elbíráló szervek is. Az utóbbi esetben meg kell adni az akkreditáció feltételeit, és ki kell jelölni az akkreditáló hatóságokat.
36. Az egységes biztonsági célkitűzések megvalósítására széles körű lehetőségek állnak rendelkezésre. Az ezek közül való választás politikai döntés, mely a közvélemény témával kapcsolatos érzékenységének, valamint az érintett szektor hagyományainak és kultúrájának függvénye. Ebben a döntésben figyelembe kell venni az adott tevékenységtípus esetében elérni kívánt egységesség mértékét is, mely egységesség várhatóan jobban elérhető a Bizottság által elfogadott közös végrehajtási szabályokkal. A választásban figyelembe kell venni a nemzetközi kereteket is, hogy elkerülhető legyen az európai állampolgárok és vállalatok a világ többi részén történő mozgásának szükségtelen befolyásolása. Végül, de nem utolsósorban, a választásnak a felelősségteljes kormányzás elvein⁹ kell alapulnia, hogy biztosítsa a rendelkezésre álló erőforrások legjobban kihasználását, és erősítse a felelősségtudatot a polgári repülés biztonságának szabályozásában.

⁹ 2001.07.25-i COM (2001) 428 végleges

(i) Pilóták engedélyezése

37. Az Ügynökség véleménye az, hogy senki nem vezethet kereskedelmi tevékenységben részt vevő légi járművet engedély nélkül. A módosító rendelet ezért erre vonatkozó kötelezettséget tartalmaz, és meghatározza a kapcsolódó kiváltságok jogalapját. Az Ügynökség úgy véli továbbá, hogy ezeknek a pilótáknak a képzését engedélyezett szervezeteknek kell végezniük, és hogy a repülésoktatásban használt berendezéseket tanúsítani kell. Ahogyan azt a tagállamok a Társult Légügyi Hatóságok keretében már elfogadták, az Ügynökség helyénvalónak tartja közös szabályok lefektetését ezeknek az engedélyeknek, jóváhagyásoknak és bizonyítványoknak a kiállítására és fenntartására. Ezeket a szabályokat a Bizottság állítja fel egy komitológiai eljárás során.¹⁰ Végrehajtásuk nemzeti szinten történik, kivéve a harmadik országhoz tartozó szervezeteket és a harmadik országok repülésoktatásban használt berendezéseit, melyek az Ügynökség ellenőrzése alá tartoznak. A fent leírt végrehajtási eszközöket a módosított rendelet 7. cikk 1), 2), 3) és 4) bekezdése, illetve 15bis cikke tartalmazza.
38. A nem kereskedelmi tevékenységek esetében, figyelembe véve a kapott észrevételeket, az Ügynökség véleménye az, hogy minden vállalati, illetve nehéz motorral meghajtott légi járművet vezető pilóta számára elő kell írni a jelenlegi JAR-FCL rendszerben szereplő engedély meglétét. Az Ügynökség megítélése szerint a légi jármű és az üzemeltetési környezet bonyolultságát kell alapul venni a szükséges engedély típusának meghatározásához, hogy az a lehető legjobban illeszkedjen a szükséges képzési és egészségügyi követelményekhez. Ezt a kérdést részletesebben tárgyalja ki az alábbi (iv) szakasz. A fentiekhez hasonlóan az Ügynökség megítélése szerint az ezekre az engedélyekre vonatkozó szabályokat a Bizottságnak egy komitológiai eljárás során kell felállítania. A szabályok végrehajtása nemzeti szinten történik, kivéve a harmadik országhoz tartozó szervezeteket és a harmadik országok repülésoktatásban használt berendezéseit, melyek az Ügynökség ellenőrzése alá tartoznak.
39. Figyelemmel az érdekelt felek preferenciáira, az Ügynökség véleménye az, hogy a szabadidős és sport célú légi járművek pilótáinak engedéllyel kell rendelkezniük. Amint azonban az a 16. bekezdésben szerepel, a fennálló JAR-FCL PPL engedély túl magas követelményeket állíthat arra az esetre, ha csak egyszerű légi járművekkel repülnek egyszerű légiforgalmi környezetben. Közvetkezésképpen az Ügynökség szükségesnek ítéli egy új magánpilóta engedélytípust (az *RPPL*) létrehozását, mely a meglévő JAR-FCL PPL engedély alternatívája lehet. Ez az engedély nem jogosítja fel tulajdonosát komplex motoros meghajtású légi jármű vezetésére, vagy kereskedelmi légi közlekedésben való részvételre, és egyes nagy forgalmú területek elérhetősége is korlátozható a számukra. Az *RPPL* engedély birtokosainak kedvezmény adható, ha teljes körű engedélyt kérelmeznek. Azonban ennek az engedélynek is lehetővé kell tennie a szabad mozgást a Szerződés hatálya alá tartozó területen. Figyelemmel az

¹⁰ 1999/468/EK határozat.

Európai Közösség méretét és az EFTA-államokkal¹¹ kötött tárulási megállapodásokat, az Ügynökség megítélése szerint az ICAO I. mellékletének való teljes körű megfelelés nem szükséges követelmény ennek az új engedélynek az esetében. Ezt tükrözi a módosított rendelet 7. cikk (2) bekezdés a) pontja.

40. Az Ügynökség véleménye továbbá az, hogy ezt az RPPL engedélyt elbíráló szervek adhatják ki. Az Ügynökség tulajdonképpen úgy véli, hogy a tagállamoknak nem kellene ezt a szerepet szisztematikusan betölteniük, mivel helyénvaló a Bizottság európai kormányzásról szóló fehér könyvében lefektetett elvek érvényesítése, és az ebbe a kategóriába tartozó pilótáknak lehetőség biztosítása arra, hogy saját belátások szerint igazgassák magukat. A módosított rendelet ezért a 7. cikkben tartalmazza a szükséges jogalapot, mely egyben felhatalmazza a Bizottságot a szükséges végrehajtási szabályok, köztük az említett elbíráló szervek akkreditációs követelményeinek elfogadására. Végezetül, az Ügynökség véleménye az, hogy az akkreditáció ügyében illetékes hatóságnak magának az Ügynökségnek, valamint a tagállamok nemzeti légügyi hatóságainak kell lenniük, hogy a jelentkezőknek legyen választási lehetőségük. Az Ügynökség elismeri azonban, hogy esetleg nem lehet minden tagállamban rövid időn belül megfelelően felkészült testületet találni ennek a szerepnek a betöltésére. Ezért az érdekelt közösségek reakcióinak fényében átmeneti mechanizmus kidolgozására lehet szükség.
41. A pilóták engedélyezéséhez szükség van az egészségügyi alkalmassági követelményeknek való megfelelés igazolására is. Az Ügynökség véleménye egybevág azzal az általános konszenzussal, hogy a kereskedelmi tevékenység részeként repülő, illetve komplex motoros meghajtású légi járművet vezető pilóták esetében ezt közös végrehajtási szabályok alapján kell igazolni, és hogy a kapcsolódó vizsgálatokban részt vevő egészségügyi központoknak és a repülés-egészségügyi vizsgálatok végzőinek engedéllyel kell rendelkeznie. Ami a könnyű szabadidős és sport célú légi járművek pilótáit illeti, az Ügynökség szükségesnek tartja a kevésbé szigorú közös szabályok bevezetésével némi rugalmasság alkalmazását.
42. Az Ügynökség véleménye ezért az, hogy a Bizottságot fel kell hatalmazni az egészségügyi alkalmasságra vonatkozó végrehajtási szabályok elfogadására. Ezeknek a szabályoknak a jelenlegi JAR-FCL 3 egészségügyi előírásokon kell alapulniuk, és a pilóták minden kategóriájára kell vonatkozniuk, az RPPL engedéllyel rendelkező pilóták kivételével, akikre kevésbé szigorú szabályokat kell kidolgozni. Továbbá az Ügynökség véleménye az, hogy a repülés-egészségügyi vizsgálatokat végző személyek és központok akkreditálásra vonatkozó végrehajtási szabályokat közösségi szinten kell elfogadni. E téren az Ügynökség megítélése szerint a családorvosok megfelelőek az RPPL engedélyhez kapcsolódó vizsgálatok elvégzésére. A megfelelés ellenőrzését a nemzeti légügyi hatóságok végzik a saját területükön lakóhellyel rendelkező személyek esetében, míg a külföldi szervezetek esetében, ha szükséges, ezt az Ügynökség végzi. Ezt a politikát tükrözi a módosított rendelet 7. cikk (2) bekezdésének b) pontja, és a 7. cikk (6) bekezdése, valamint 15bis cikke.

¹¹ Európai Szabadkereskedelmi Társulás

43. A kapott különféle észrevételek, valamint a közös tevékenységek végrehajtó tanácsára (Joint Operation Executive Board, JOEB) vonatkozó eljárás EASA keretbe történő integrálásának szükségessége vizsgálata kapcsán az Ügynökség felismerte azt is, hogy a biztonság és az egységesség elősegítésének legjobb módja az, ha lehetővé teszik számára, hogy a légi járművek bizonyos típusainak üzemeltetéséhez szükséges egyes értékelések kiadására vonatkozó képzési követelményeket elfogadja. A szükséges hatáskört a módosított rendelet 15bis cikke tartalmazza.

(ii) Légi műveletek

44. Jelenleg konszenzus van abban, hogy minden kereskedelmi légitársasági üzemeltetőre tanúsítási eljárásnak kell érvényben lennie, amint azt a JAR-OPS 1 és 3 szabályzatok tagállami szintű széles körű alkalmazása, illetve a repülőgéppel történő kereskedelmi szállításra vonatkozó egységes követelmények felállításáról szóló fent említett bizottsági javaslatról folyó tárgyalások állapota is tükrözi. Ez lehetővé teszi a tagállamoknak, hogy megfeleljenek az ICAO ajánlásoknak és dokumentációnak. A kereskedelmi légitársaságokhoz nem sorolható kereskedelmi tevékenységek esteében az Ügynökség egyetért az érdekelt felek többségével, miszerint itt szintén közös végrehajtási szabályokon alapuló tanúsítási eljárásra van szükség.
45. Az Ügynökség véleménye ezért az, hogy közös szabályokat kell kidolgozni a bizonyítványok kereskedelmi üzemeltetőknek történő kibocsátására. A bizonyítványok tulajdonképpen kibocsátása nemzeti szinten történik, és ennek így is kell maradnia, mivel ez a közösségi jog végrehajtásának jelenlegi gyakorlata. Az Ügynökség azonban jogosult lesz üzemeltetési irányelvek kiadására a tevékenységek biztonságának biztosítására azokban az esetekben, ahol az egységesség központi döntéshozatallal érhető el a legjobban. Figyelembe véve továbbá a repülési és pihenőidő szabályozásának igen sajátos jellegét, az Ügynökség szükségesnek tart némi rugalmasság alkalmazását, úgy, hogy felhatalmazást kap az alapvető követelmények teljesítésének elfogadható eszközöként szolgáló típusalkalmassági előírások kiadására, melyek különösen a standard repülési idő korlátozásra vonatkozó szabályozásokból állnak. Miután nem lehet minden tevékenységet lefedni ilyen standard szabályozással, az Ügynökség számára emellett lehetővé kell tenni, hogy szükség esetén az egységesség és az igazságos piaci verseny biztosítása érdekében eseti alapon saját maga fogadja el az egyes üzemeltetők szabályozásait. Következésképpen mind a Bizottságot, mind az Ügynökséget fel kell ruházni az ezeknek a feladatoknak az ellátásához szükséges hatáskörökkel. A felhatalmazásokat biztosító szükséges előírásokat a módosított rendelet 7bis cikke (2), (4) és (5) bekezdése és a 15ter cikk (3) és (4) bekezdése tartalmazza.
46. Minden beérkezett észrevételt megvizsgálva a vállalati légitársaságok kapcsán az Ügynökség arra a véleményre jutott, hogy a légi járművek vállalati célú üzemeltetése nem különbözik ugyanazon légi járművek más általános légitársasági célra történő felhasználásától, és különösen arra, hogy ez a használati mód önmagában nem növeli a kapcsolódó kockázatokat. Az

Ügynökség ezért azt a következtetést vonta le, hogy nem szükséges ezt a tevékenységet az egyéb nem kereskedelmi tevékenységtől eltérően kezelni.

47. Az általános légiközlekedési tevékenységek esetében, bár az érdekelt felek egyetértenek abban, hogy az alapvető követelményeknek közvetlenül érvényesnek kell lenniük ezekre a tevékenységekre, az Ügynökség arra a véleményre jutott, hogy ez nem feltétlenül tökéletesen megfelelő minden kapcsolódó tevékenység szabályozására. Először is, általános gyakorlat az operatív végrehajtási szabályok felhasználása a légtérhasználatra vonatkozó szabályok érvényesítéséhez, illetve bizonyos típusú tevékenységekre, köztük a segélyhívó és rádió-berendezésekre vonatkozó követelményekhez kapcsolódó jogi alap megteremtésére. Ezért olyan végrehajtási szabályokat kell elfogadni, hogy azok meghatározzák legalább ezeket a követelményeket a tevékenységek minden típusára. Másodrészt, a komplex motoros meghajtású légi járművek ugyanazt az üzemelési környezetet használják, mint a kereskedelmi légi közlekedésben használt légi járművek, így kockázatot jelenthetnek a közcélú légiközlekedés számára. Ezen túl, ezek bonyolultsága és mérete olyan logisztikai feladatokat támaszt, melyek közelebb állnak a kereskedelmi légiközlekedéshez. Ezért a kockázat csökkentése érdekében és a tevékenységnek a felmerülő logisztikai feladatokhoz való igazítása céljából el kell fogadni egy hasonló végrehajtási szabály-csomagot. Az Ügynökség véleménye következképpen az, hogy az általános légiközlekedésben részt vevő légi járművek üzemeltetését a légi jármű bonyolultságához, és nem a tevékenység típusához igazított végrehajtási szabályokkal kell szabályozni.
48. A nem bonyolult légi járművekre enyhébb végrehajtási szabályokat kell elfogadni, melyek tartalmazzák a légtérhasználattal és speciális tevékenységekkel kapcsolatos, közösségi szinten harmonizálандó üzemeltetési előírásokat. Ez nem érinti a tagállamok azon lehetőségét, hogy saját részről tisztán területi jellegű üzemeltetési előírásokat fektessenek le, a megfelelő közösségi ellenőrzés biztosításával. A fent említett végrehajtási szabályoknak közvetlenül a tagállamok által alkalmazandónak és ellenőrzöttnek kell lenniük, tanúsítás vagy nyilatkozat előírása nélkül.
49. A komplex motoros meghajtású légi járművek esetében a fentebbi magyarázat értelmében kiterjedtebb szabályok szükségesek, a kockázatcsökkentő intézkedéseknek a kockázathoz való igazítása érdekében. A szabályoknak való megfelelés ellenőrzése terén az Ügynökség nem tartja szükségesnek egy tanúsítási eljárás bevezetését, és elégségesnek tartja a JAR-OPS 2 szabályozásban szereplő nyilatkozatot.
50. Az Ügynökség véleménye tehát az, hogy minden nem kereskedelmi tevékenységet szabályozni kell, hogy a közös szabályokat a Bizottságnak kell lefektetnie egy komitológiai eljárás keretében, és hogy ezeket a szabályokat a légi jármű bonyolultságához kell igazítani. A szabályok végrehajtását nemzeti szinten kell felügyelni, melyhez nincs szükség tanúsításra, de a komplex motoros meghajtású légi járművek esetében nyilatkozatot kell előírni. Mindazonáltal a kereskedelmi tevékenységek kapcsán kifejtetteknek megfelelően végrehajtói hatáskörrel kell felruházni az Ügynökséget, mely szükség esetén lehetővé teszi a

számára üzemeltetési irányelvek kiadását. Ezt a politikát tükrözi a módosított rendelet 7bis cikkének (3), (4), és (5) bekezdése és a 15ter cikk (3) bekezdése.

51. A kapott különféle észrevételek, valamint a JOEB eljárás EASA keretbe történő integrálása szükségességének vizsgálata kapcsán az Ügynökség felismerte azt is, hogy a biztonság és az egységesség elősegítésének legjobb módja az, ha lehetővé teszik számára, hogy szükség esetén a légi járművek bizonyos típusainak adott környezetben történő üzemeltetéséhez szükséges standard minimális felszerelés-jegyzékeket fogadjon el. A szükséges hatáskört a módosított rendelet 15ter cikke tartalmazza.

(iii) Harmadik országok légi járművei

52. Konzultációs dokumentumában az Ügynökség már felismerte, hogy a harmadik országba tartozó üzemeltetők által üzemeltetett harmadik országok légi járműveire vonatkozó szabályozás végrehajtási eszközeinek figyelembe kell venniük a meglévő ICAO kereteket. Elismerte azt is, hogy a SAFA irányelv keretében létrejöttek már közös szabályok annak ellenőrzésére, hogy ezek a légi járművek megfelelnek-e a vonatkozó ICAO előírásoknak. Az Ügynökség jelezte azonban, hogy a közelmúlt eseményeinek fényében ennél többet kell tenni az európai állampolgárok biztonságának megfelelő védelmére.
53. A kapott visszajelzések fényében az Ügynökség véleménye az, hogy a SAFA irányelv előírásait át kell vinni egy bizottsági végrehajtási szabályba, és a Bizottságot fel kell ruházni a harmadik országok légi járművei felügyeletének megszervezéséhez szükséges hatáskörrel. Ezzel összefüggésben az Ügynökség számára lehetővé kell tenni az összegyűjtött adatok elemzését és a harmadik országok légi járműveinek biztonságára vonatkozó következtetések levonását; emellett fel kell ruházni az ICAO-nak nem megfelelő légi járművek légi alkalmasságának elbírálásához és a megfelelő repülési engedélyek kiadásához szükséges hatáskörrel. Az Ügynökség felismeri azonban, hogy ezeknek a hatásköröknek nem lehet célja az, hogy az Ügynökségnek magának kelljen napi kérdésekkel foglalkoznia, és hogy hatékony munkamegosztást kell megszervezni. Ez a politika tükröződik a módosított rendelet 5. cikk (2) bekezdésében, (3) bekezdés j pontjában és az (5) bekezdés d pontjában, valamint a 7quater cikkben és a 15. cikk (1) bekezdés k és l pontjában.
54. A harmadik országok légi járműveivel végzett tevékenységek kapcsán az Ügynökség véleménye az, hogy a harmadik országba tartozó üzemeltetőkre ugyanolyan feltételeknek kell vonatkozniuk, mint amelyeket a közösségi üzemeltetőknek ugyanazon tevékenységek esetében teljesíteniük kell, a Szerződés hatálya alá tartozó területen. Ide tartozik különösen az, hogy a külföldi kereskedelmi üzemeltetőknek közösségi bizonyítvánnyal kell rendelkezniük. A Bizottságot ezért fel kell ruházni a szükséges hatáskörökkel ahhoz, hogy meghatározhassa ezeknek a bizonyítványoknak a kiadására vonatkozó feltételeket. Amint arról az alaprendelet révén már megegyezés született, ezeknek a bizonyítványoknak a kiadását az Ügynökség végzi. Természetesen a többszörös tanúsítás elkerülése érdekében a tanúsítás elősegíthető a harmadik országokkal kötött kétoldalú megállapodásokkal. A harmadik országba tartozó üzemeltetők

tekintetében ugyanazok a végrehajtási szabályok érvényesülnek, mint az EU-s üzemeltetőknél. Ezt a politikát tükrözi a módosított rendelet 7bis cikkének (2), (4) és (5) bekezdése, és a 15ter cikk (2) bekezdése.

(iv) Komplex motoros meghajtású légi járművek

55. A fenti (ii) és (iii) pontokban bekövetkezett változások jelzik, hogy meg kell határozni egy küszöbértéket a nem kereskedelmi tevékenységekben részt vevő légi járművek két kategóriája között, mely két kategória két különböző típusú végrehajtási eszközt igényel. Ennek a küszöbértéknek a meghatározásához az Ügynökség megvizsgálta a konzultációs folyamat kapcsán beérkezett hozzászólásokat, valamint a meglévő, például a JAR-OPS 2 szabályzat tervezetében szereplő küszöbértékeket. Alapvetőnek tartotta, hogy ne támasszon nagyobb követelményeket a légi járművek tulajdonosaival és üzemeltetőivel szemben, mint ami a légi jármű bonyolultsága és szokásos üzemelési környezete okán szükséges, hogy a lehető legjobban tükrözze az aktuális helyzetet. Végül, de nem utolsósorban, fontosnak tartotta egy olyan egyszerű rendszer létrehozását, amely mindenki számára könnyen érthető és alkalmazható.
56. Az Ügynökség arra a következtetésre jutott, hogy lehetséges ilyen küszöbértéket kizárólag a légi jármű bonyolultsága alapján megállapítani, a tevékenység típusára való hivatkozás nélkül. A komplex motoros meghajtású légi járművek ezt figyelembe vevő definíciója került beillesztésre a módosított rendelet 3. cikk (j) bekezdésébe. Az ebbe a kategóriába tartozó légi járműveknek számára a megfelelő végrehajtási szabályokon keresztül lesz előírva a légi műveletekre vonatkozó minden alapvető követelmény betartása, és a JAR-FCL rendszeren alapuló engedéllyel rendelkező pilóta vezetheti őket, míg a könnyű és egyszerű légi járművekre a kevésbé szigorú alapvető követelmény-csomag vonatkozik, és azokat az RPPL engedéllyel rendelkező pilóták vezethetik.
57. Tekintettel arra, hogy az érdekelt felek egy része vonakodott egy olyan új kategória-rendszer létrehozásától, mely az ICAO rendszerben nem szerepel, az Ügynökség emlékeztetni kíván arra, hogy a komplex motoros meghajtású légi jármű fogalma már része a közösségi rendszernek, mivel a Part-M elismeri, hogy a nagyobb és bonyolultabb légi járművek esetén ugyanazon színvonal eléréséhez magasabb karbantartási igények szükségesek. Az Ügynökség úgy véli továbbá, hogy a beérkezett észrevételek fényében nincs jobb lehetőség az érdekelt felek által támasztott azon igény egyszerű kielégítésére, hogy speciális szabályozás készüljön a könnyű és egyszerű légi járművek nem kereskedelmi üzemeltetésére.

(v) Egyéb szabályozott tevékenységek és szakmák

58. Amint azt ennek a fejezetnek a bevezetésében említettük, az alaprendeletben meg kell határozni, hogy hogyan történik az alapvető követelményeknek és azok esteleges végrehajtási szabályainak való megfelelés bizonyítása. Különösen ide tartozik az egyes szabályozott személyeknek történő engedélyek kiadása. Az Ügynökség ezzel kapcsolatban kérte az érdekelt felek véleményét arról, hogy

kelljen-e engedélyt kiadni a légiutas-kísérő személyzet és a légiforgalmi irányítók számára.

Légiutas-kísérő személyzet

59. Amint azt a fenti 29. bekezdésben már kiemeltük, az Ügynökség véleménye az, hogy a légiutas-kísérő személyzetre közös követelményeknek kell vonatkozniuk, melyet egy bizottsági végrehajtási szabályban kell előírni. Az ezeknek a követelményeknek való megfelelés biztosítására szolgáló tanúsítási eljárás vonatkozásában az Ügynökség a többségi véleményt veszi figyelembe. Ezért nem javasolhatja engedélyezési rendszer bevezetését a légiutas-kísérő személyzetre, még ha eredetileg ezt javasolta is. Az igazságosság kedvéért azonban az Ügynökség felhívja a jogalkotó figyelmét arra, hogy ezzel a témakörrel, mely inkább politikai, mint biztonsági kérdés, foglalkozni szükséges. Ennek során figyelembe kell venni az alaprendeletben lefektetett, szabad mozgásra vonatkozó célkitűzést, és azt, hogy a legtöbb repülésbiztonsági és biztonsági feladatokra beosztott személynek, így a repülőszemélyzetnek, a karbantartó mérnököknek és a repülőtéri biztonsági vizsgáló személyzetnek hivatalos bizonyítvánnyal kell rendelkeznie, míg a légiutas-kísérő személyzetre a tagállamok többségében ilyen kötelezettség nem vonatkozik.

Légiforgalmi irányítók

60. Amint azt a fenti 30. bekezdésben már rögzítettük, az Ügynökség véleménye az, hogy a légiforgalmi irányítókat mint szakmát nem kell szabályozni. Ezért nem javasolja, hogy a légiforgalmi irányítói feladatra beosztottaknak hivatalos bizonyítvánnyal kelljen rendelkezniük. Az Ügynökség elképzelhetőnek tartana ellenben egy a üzemeltető által felállított rendszert a légiforgalmi irányítók szakmai felkészültségének vizsgálatára, mely elfogadható módja lehetne a légiforgalmi irányítási feladatra vonatkozó követelmények teljesítésének. Ha ez az opció támogatást nyer, további munkára lesz szükség a kapcsolódó végrehajtási szabályok kidolgozásához.

A légi járműveket, alkatrészeket és berendezéseket karbantartást követően kiadó személyek

61. A kapott különféle észrevételek, valamint a JOEB eljárás EASA keretbe történő integrálása szükségességének vizsgálata kapcsán az Ügynökség felismerte azt is, hogy a biztonság és az egységesség elősegítésének legjobb módja az, ha lehetővé tesz számára, hogy a bizonyos típusú légi járművek karbantartását követően termékek, alkatrészek és berendezések kiadásáért felelős személyek személyzeti bizonyítványához szükséges egyes értékelések kiadásához kapcsolódó képzési követelményeket elfogadja. A szükséges hatáskört a módosított rendelet 15. cikk (3) bekezdése tartalmazza.

d. Vegyes módosítások

(i) Repülési engedélyek

62. A harmadik országok légi járműveinek szabályozása kapcsán foglalkozni kellett az ICAO előírások nem megfelelő légi járműveknek történő repülési engedélyek kiadásával. Amint azt az 53. bekezdésben kifejtettük, a jó politika szükségessé teszi a szerep megosztását az Ügynökség és a nemzeti légügyi hatóságok között, ahol az első a többé-kevésbé állandó repülési engedélyekkel foglalkozik, míg a másodikkak az egyszeri engedélyezésekkel foglalkoznának a közös szabályok alapján. Ez a kérdéskör jellegében nem különbözik az EU-ban nyilvántartásba vett légi járműveknek történő repülési engedélyek kiadásának kérdésétől, amelyet a Bizottság munkáját segítő bizottság felvetett a légi járművek és kapcsolódó termékek, alkatrészek és berendezések légialkalmassági és környezetvédelmi tanúsítása, valamint a tervező és gyártó szervezetek tanúsítása végrehajtási szabályait megállapító 2003. szeptember 24-i 1702/2003/EK bizottsági rendelet¹² megvitatása során. Az Ügynökség véleménye az, hogy ugyanazt az elvet kell alkalmazni a fent említett rendelet hiányzó elemeinek kidolgozása során, és hogy az alaprendelet jelen módosítása nyújtotta alkalmat ki kell használni a kapcsolódó munkamegosztás pontosítására. Ezt teszi a módosított rendelet 7. cikkének és a 15. cikk (1) bekezdésének k és l pontja.

(ii) A Közösségben tervezett és gyártott termékek tanúsítása

63. Az alaprendelet 5. cikk (1) bekezdése előírja, hogy minden légi jármű, köztük a Közösségben tervezett vagy gyártott légi járművek is, az I. mellékletben rögzített alapvető követelmények hatálya alá tartozik. Ezután az 5. cikk (2) bekezdésében kifejti a tagállamokban nyilvántartásba vett légi járművekre érvényes tanúsítási eljárásokat; az 5. cikk (3) bekezdésében a repülési engedélyek és korlátozott típusalkalmassági bizonyítványok kiadásának mikéntjét; és az 5. cikk (4) bekezdése felruhazza a Bizottságot a szükséges végrehajtási szabályok elfogadására vonatkozó hatáskörrel. Egyáltalán nem tér ki azonban a Közösségben tervezett vagy gyártott légi járművekre vonatkozó tanúsítási eljárásra, pedig ezt könnyen megtehetné az 5. cikk (2) bekezdésében szereplő előírások nagy részére való hivatkozással. Az Ügynökség véleménye az, hogy ki kell használni az alkalmat ennek a hiányosságnak a pótlására. Ehhez azonban kissé át kell rendezni az 5. cikk (2) bekezdésének d) pontját, hogy a termékek, alkatrészek és berendezések tervezéséért és gyártásáért felelős szervezetek elváljanak azok karbantartásáért felelős szervezetektől. A módosított rendelet tartalmazza az 5. cikk megfelelő módosításait, úgy, hogy az 5. cikk (2) bekezdésének (d) pontja ketté lett vágva az 5. cikk (2) bekezdésének d) és e) pontjává, és beillesztésre került az 5. cikk új (3) bekezdése, mely a 4. cikk (1) bekezdésének a) pontjában említett légi járművek jóváhagyására vonatkozik, azaz azokra, amelyeket olyan szervezet tervezett és gyártott, amelynek biztonsági felügyeletét az Ügynökség vagy egy tagállam biztosítja.

(iii) A biztonsági információk védelme

¹² HL L 243. szám, 2003.09.27., 6. o.

64. Széles körben elfogadott, hogy minden repülésbiztonsággal kapcsolatos információt fel kell jegyezni és elemzés céljából ki kell cserélni, a biztonsági szint folyamatos növelése céljából. Figyelemmel az érintett információk jellegére, biztosítani kell egy nem büntető jellegű elv alkalmazását, hogy garantálható legyen, hogy minden releváns információt eljuttatnak az illetékes szervekhez. Emellett az Ügynökség egyik gyakran hangoztatott célja a repülési tevékenységek szabályozására vonatkozó javaslatok terén az, hogy fel kell használni a már meglévő JAR szabályzatokat a folyamatosság biztosításához és az iparágra nehezedő szükségtelen terhek elkerüléséhez. Ezek a JAR szabályzatok már tartalmazzák ennek a nem büntető jellegű adatközlési rendszernek a végrehajtására szolgáló előírásokat. Végezetül, az a SAFA irányelv, amelyet az Ügynökség megítélése szerint az EASA rendszer keretein belül kellene elhelyezni, szintén tartalmaz előírásokat a biztonsági információk közzétételének védelmére. Az Ügynökség véleménye ezért az, hogy az alaprendeletbe megfelelő jogi alapokat kell beilleszteni a hatásos repülésbiztonsági rendszer e fontos kritériumainak beépítéséhez. Ezt a célt szolgálja a módosított rendelet új 11bis cikke.

(iv) Kapcsolat az új és módosított cikkek, valamint a rendelet átmenettel és a szabályozás hatálya alá tartozó személyek jogorvoslati lehetőségeivel kapcsolatos előírásai között

65. Az alaprendelet több általános jellegű előírást tartalmaz, például a 8. cikkben szereplő átmeneti mechanizmusokra, a szabályozás hatálya alá tartozó személyek jogorvoslati lehetőségeire, az Ügynökség vizsgálati hatáskörére... vonatkozóan, melyeket módosítani kell az új és a módosított cikkekre való megfelelő hivatkozások megteremtéséhez. A módosított rendelet tartalmazza ezeket a változtatásokat.

IV. Szubszidiaritás

66. Az alaprendelet az európai repülés magas és egységes biztonsági szintjének folyamatos biztosítása céljából bizonyos jogköröket a tagállamoktól a Közösséghez helyezte át a légialkalmassági és környezetvédelmi tanúsítás terén. Már akkor elfogadott volt, hogy a biztonság és egységesség optimális szintje csak akkor biztosítható, ha az alaprendelet alkalmazási területét kiterjesztik a légi műveletekre és a repülőszemélyzet engedélyezésére. Ez volt az oka annak, hogy a jogalkotó az alaprendelet 7. cikkében rögzítette, hogy a rendelet alkalmazási körét ki kell terjeszteni ezekre a területekre.
67. Az az elgondolás, hogy a magas és egységes biztonsági szint csak közösségi szintű közös cselekvéssel érhető el, nem új. Európában erről általános egyetértés áll fenn, és az európai államok már régen megkezdték az együttműködést a Társult Légügyi Hatóságok keretében a repülésbiztonsággal kapcsolatos közös szabályok megteremtése céljából.
68. A Társult Légügyi Hatóságok rendszere azonban nem írta elő ezeknek a szabályoknak az egységes alkalmazását. Az erre vonatkozó első közösségi szintű

próbálkozás a polgári légi közlekedés területén a műszaki előírások és a közigazgatási eljárások összehangolásáról szóló 1991. december 16-i 3922/91/EGK tanácsi rendeletben öltött testet,¹³ amely a tagállamok köztelezettségévé tett a légialkalmassággal kapcsolatos JAR szabályzatoknak való megfelelést. Ez a rendelet minden közösségi üzemeltető által üzemeltetett légi járműre érvényes, függetlenül attól, hogy az valamelyik tagállamban vagy harmadik országban van-e nyilvántartásba véve.

69. A repülőszemélyzet engedélyezése terén szintén sor került közösségi szintű intézkedésre a polgári repülési feladatok ellátására szolgáló szakszolgálati engedélyek kölcsönös elismeréséről szóló 1991. december 16-i 91/670/EGK tanácsi irányelv elfogadásával.¹⁴ A jogalkotó már ekkor tudatában volt annak, hogy szükség van a repülőszemélyzet engedélyezésére vonatkozó közös szabály létrehozására, és jelezte az irányelv egyik figyelembe vett záradékában, hogy az erre vonatkozó javaslatokat a Bizottságnak a lehető leghamarabb be kell terjesztenie.
70. A Bizottság 2000-ben javaslatot terjesztett be az Európai Parlament és a Tanács¹⁵ elé a 3922/91/EGK tanácsi rendelet módosításáról, melyben azt kiterjesztették a repülőgépekkel végzett kereskedelmi légiközlekedésre. Ez a javaslat azonban csak a repülőgépekkel végzett kereskedelmi légiközlekedésre vonatkozik, és az Ügynökség megítélése szerint ez a korlátozott alkalmazási terület nem képes biztosítani az európai polgári repülés magas szintű és egységes biztonságát, és harmonizált repülési előírásoknak kell vonatkoznia minden típusú légi járművel végzett minden légi műveletre. Emellett az egységes európai égbolt végrehajtásához olyan közösségi szintű üzemeltetési előírások elfogadására van szükség, melyeket az ICAO 6. mellékletének megfelelően bele kell illeszteni a légi műveletekre vonatkozó szabályozásba.
71. Végezetül, a harmadik országok légi járműveivel kapcsolatos közösségi intézkedésre sor került a harmadik országok közösségi repülőtereket használó légi járműveinek biztonságáról szóló 2004. április 21-i 2004/36/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv keretében.
72. Következésképpen egyértelmű, hogy a javasolt cselekvés célját, azaz a repülőszemélyzet engedélyezésére, légi műveletekre és a harmadik országok légi járműveire vonatkozó közös szabályok létrehozását és egységes alkalmazását a tagállamok nem tudják megfelelően megvalósítani, és ezért azt csak a Közösség tudja elérni. Emellett ez a rendelet az ezeknek a célkitűzéseknek az eléréséhez szükséges minimumra szorítkozik, és nem lép túl azon, ami ebből a célból szükséges. Ezért az Ügynökség megítélése szerint a jelenlegi javaslat összhangban van az Európai Közösséget létrehozó szerződés 5. cikkében rögzített szubszidiaritás és arányosság elvével.

V. Jogszabályi hatásvizsgálat

¹³ HL L 373. szám, 1991.12.31., 4. o.

¹⁴ HL L 373. szám, 1991.12.31., 21. o.

¹⁵ COM/2000/129 végleges.

73. A 2. cikkben foglaltaknak megfelelően az alaprendelet cikkeinek módosítását és a pilóták engedélyezésére és a légi műveletekre vonatkozó alapvető követelmények kidolgozásának az ICAO előírásokon kell alapulniuk, és a tagállamok ICAO kötelezettségeinek teljesítésére kell irányulniuk. Az Ügynökség több alkalommal emlékeztetett továbbá arra, hogy nincs szándékában a kerék újrafelfedezése, és munkáját a Társult Légügyi Hatóságok széles körben elfogadott és alkalmazott követelményeire kívánja alapozni. Ezért az Ügynökség gondot fordított arra, hogy az alapvető követelmények úgy legyenek megfogalmazva, hogy azok ne jelentsenek további terheket, és kellő alapként szolgálhassanak a JAR-OPS, JAR-FCL, JAR-STD, JAR-26 és JAR-MMEL szabályozásokon alapuló végrehajtási eszközök bevezetéséhez. Így a tervezett jogi aktus csak az intézményes keret módosítását tartalmazza, azzal a céllal, hogy elősegítse a már meglévő szabályok hatásos és egységes végrehajtását, anélkül, hogy további terheket róna a szabályozás hatálya alá tartozó személyekre.
74. Ugyanakkor a nem kereskedelmi tevékenységekre vonatkozó új szabályozási keretrendszer bevezetésének pozitív hatása lesz, mivel a meglévő nemzeti szabályok legalább olyan szigorúak, és az adminisztratív tanúsítási eljáráshoz kapcsolódó szabályozási terhek magasabbak. A közösségi illetékesség megteremtésének további pozitív hatása az lesz, hogy elősegíti az áruk, szolgáltatások és személyek szabad mozgását. Lefekteti az automatikus elismerés elvét, melyhez nem szükséges az alaprendeletnek és annak jövőbeni végrehajtási eszközöknek megfelelően kiadott bizonyítványok további bemutatása vagy ellenőrzése. Meghatározza az egész Közösségben érvényesülő egységesen magas biztonsági szintet és végrehajtási eszközöket, mindenkinek igazságos és egyenlő esélyeket biztosítva tevékenysége folytatására.
75. A harmadik országok légi járművei szabályozása terén a tervezett jogi aktus csupán az SAFA irányelvnek egy végrehajtási szabályba való átültetését tartalmazza. Ennek természetesen nem lenne hatása. A harmadik országok légi járművei ellenőrzésének megerősítése természetesen költségekkel jár, de régóta késik már, hogy minden tagállamnál érvényesítésre kerüljenek a tagállam ICAO kötelezettségei. A politikai nyomás mindenesetre arra kötelezi a tagállamokat, hogy az európai állampolgárok jobb védelme érdekében megerősítsék az e téren folytatott tevékenységeiket. Ezeknek a lépéseknek a költségét csökkenti az adott területen való közös fellépés.
76. Az Ügynökség megítélése szerint ezért az 1592/2002/EK rendelet alkalmazási területének kiterjesztése pozitív hatással lesz a közösségi üzemeltetőkre és pilótákra, és ezért nem tartja szükségesnek egy hosszadalmas és költséges jogszabályi hatásvizsgálat lefolytatását.

VI. Összefoglalás

77. Összefoglalásként, az Ügynökség véleménye az, hogy:
- A Közösség pilóták engedélyezésére és légi műveletekre vonatkozó alapvető követelményeit az alaprendelet új mellékleteiként kell bevezetni.

- A harmadik országba tartozó üzemeltetők által a Közösségben folytatott kereskedelmi tevékenységekre vonatkozniuk kell a közösségi jogszabályoknak.
 - A többé-kevésbé állandóan a tagállamok területén állomásozó harmadik országok légi járműveire ugyanazoknak a szabályoknak kell vonatkozniuk, mint az EU-ban nyilvántartásba vett légi járművekre.
 - A harmadik országba tartozó üzemeltetők által üzemeltetett minden harmadik országok légi járműveire ugyanazoknak a közösségi üzemeltetési előírásoknak kell vonatkozniuk, mint az EU-ban nyilvántartásba vett légi járművekre.
 - A SAFA irányelvet át kell ültetni egy bizottsági végrehajtási szabályba, és az Ügynökségnek elemeznie kell az összegyűjtött adatokat, és le kell vonnia a harmadik országok légi járműveinek biztonságosságára vonatkozó következtetéseket.
 - Minden típusú tevékenységet, így a kereskedelmi, vállalati és szabadidős célú repülést közösségi jogszabályokkal kell szabályozni, kivéve az alaprendelet kismértékben módosított II. mellékletében felsorolt légi járművekkel végzett tevékenységeket.
 - A kereskedelmi tevékenységeknek a pilóták engedélyezésére és légi műveletekre vonatkozó végrehajtási szabályok hatálya alá kell tartozniuk. Ezeknek a szabályoknak a JAR-FCL és JAR-OPS 1, 3 és 4 szabályzatokon kell alapulniuk. Végrehajtásuk rendszeresen nemzeti szinten történik. Az Ügynökséget azonban fel kell ruházni egyes hatáskörökkel, melyek alapján jóváhagyást adhat ki külföldi szervezeteknek, üzemeltetési irányelvek adhat ki, és adott esetben engedélyezheti a standard előírásoktól való eltérést.
 - A komplex motoros meghajtású légi járművekkel végzett nem kereskedelmi tevékenységek esetében meglévő anyagokat, köztük a JAR-FCL és JAR-OPS 2 szabályozást kell felhasználni a végrehajtási szabályok alapjaként. Ezek végrehajtása rendszeresen nemzeti szinten történik, de a tevékenység végzőinek nem kell tanúsítási eljáráson átesnie, egy egyszerű nyilatkozat elegendő.
 - A nem komplex motoros meghajtású légi járművekkel végzett nem kereskedelmi tevékenységek esetében, melyek főként általános repülési és szabadidős tevékenységek, létrehozásra kerül a szabadidős PPL engedély, mint egyfajta „kisebb” engedély, és közvetlenül alkalmazandók a tevékenységekre vonatkozó alapvető követelmények. Az üzemeltetési előírások meghatározására azonban a JAR-OPS 0 szabályzaton alapuló végrehajtási szabályokat kell kidolgozni. A szabályok végrehajtása rendszerint nemzeti szinten történik, de a szabadidős célú PPL engedélyt az Ügynökség vagy a nemzeti légügyi hatóságok által közös szabályok alapján akkreditált szervek is kiadhatják.
78. Az Ügynökség véleménye az, hogy a fent bemutatott politika a pilóták engedélyezésének, a légi műveleteknek és a harmadik országok légi járműveinek szabályozásának legjobb eszköze. Tükrözi az előkészítése keretében szervezett konzultáció során megnyilatkozó minden fél nézeteinek többségét. A kereskedelmi tevékenységek jelenlegi szabályozási gyakorlata alapján rugalmasságot vezet be a nem kereskedelmi tevékenységek szabályozásába, amely amellet, hogy az európai légiközlekedési rendszer lényeges eleme, egyben az a háttér is, amelyben minden repülési tevékenység gyökerezik, és ahonnan a modern társadalmak prosperitását elősegítő tehetségek származnak. A politika a

közösségi intézményrendszernek megfelelően biztosítja a hatáskörök kiegyensúlyozott megosztását, így csak azokat a feladatokat központosítja, amelyeket a Bizottság, illetve az Ügynökség jobban meg tud valósítani. Az Ügynökség ezért javasolja, hogy a Bizottság kezdeményezze a jogalkotási eljárást a mellékelt módosító rendelet alapján.

Köln, 2004. december 15.

P. Goudou
ügyvezető igazgató