

AZ EURÓPAI REPÜLÉSBIZTONSÁGI ÜGYNÖKSÉG

3/2007. sz. VÉLEMÉNYE

a polgári repülés területén a közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról szóló, 2002. július 15-i 1592/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek az Ügynökség hatáskörének a repülőterek biztonságának és interoperabilitásának szabályozására való kiterjesztése tekintetében történő módosításáról

I. Általános előírások

1. A polgári repülés területén a közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról szóló 1592/2002/EK rendelet¹ („alaprendelet”) elfogadásakor a közösségi jogalkotó felhívta a Bizottságot, hogy amint lehetséges² dolgozzon ki megfelelő javaslatokat a rendelet hatályának a légi műveletekre és a repülőszemélyzet engedélyezésére történő kiterjesztése céljából. A közösségi jogalkotó az alaprendelet jövőbeni alkalmazását és az alapvető követelmények későbbi jogalkotási javaslatok alapján történő kidolgozását is előre jelezte³ a polgári repülésbiztonság egyéb területeire vonatkozóan. Ezért a Bizottság az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) hatáskörének a légi műveletekre, a repülőszemélyzet engedélyezésére és a harmadik országok légi járműveinek biztonságára első alkalommal történő kiterjesztésére irányuló javaslatának⁴ benyújtásakor azon szándékát is közölte⁵, hogy ezt a hatáskört a „teljes rendszerre épülő megközelítés” perspektívájában fokozatosan kiterjeszti a repülőterek biztonságára és interoperabilitására, a léginnavigációs szolgálatokra (ANS) és a légiforgalmi szolgálatra (ATM).
2. Az alaprendelet az Ügynökség egyik feladatákként határozza meg, hogy biztosítsa a szükséges műszaki támogatást a Bizottság számára⁶, valamint véleményeket dolgozzon ki és fogadjon el, amelyekre a Bizottság a polgári repülésbiztonsággal kapcsolatos saját jogalkotási javaslatait alapozza⁷. Ez a vélemény ilyen alapon került kidolgozásra. Ezért az Ügynökség ezennel benyújtja a Bizottságnak véleményét, amely a 2005. november 15-i COM(2005) 578 végleges közleményben foglalt kötelezettségeknek a repülőterek biztonsága és interoperabilitása tekintetében történő teljesítésére irányul.
3. A vélemény e memorandumból áll, amely kifejti az Ügynökségnek a repülőterek biztonsága és interoperabilitása közösségi szintű szabályozásának alapjául szolgáló politikával kapcsolatos nézeteit, és amely javaslatot tesz az alaprendelettel és a földi kiszolgálásról szóló irányelvvel kapcsolatban az említett javasolt politika megvalósítása érdekében végrehajtandó módosítások tartalmára vonatkozóan. Ezenkívül a vélemény mellékletei az alaprendelet új mellékletét is magukban foglalják, amely tartalmazza a repülőterek biztonságára és interoperabilitására vonatkozó alapvető követelményeket és a szabályozási hatásvizsgálatot (RIA).

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., 2002.9.7., 1. o.). A legutóbb a 334/2007/EK rendelettel (HL L 88., 2007.3.29., 39. o.) módosított rendelet.

² Annak 7. cikke.

³ (2) és (23) preambulumbekkezdés ugyanott.

⁴ A polgári repülés területén a közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról szóló, 2002. július 15-i 1592/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról szóló rendeletre irányuló javaslat – COM(2005)579 végleges, 2005. november 16.

⁵ A Bizottság 2005. november 15-i közleménye a Tanácsnak, az Európai Parlamentnek, a Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – „Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség feladatkörének kiszélesítése: 2010-ig szóló menetrend”, COM(2005) 578 végleges.

⁶ Az alaprendelet 12. cikke.

⁷ 14. cikk (1) bekezdés ugyanott.

II. Konzultáció

a. 06/2006. sz., javasolt módosításra vonatkozó értesítés

4. Ezt a véleményt az Ügynökség igazgatósága által meghatározott eljárás szerint⁸, az alaprendelet 14. cikkében szereplő rendelkezéseknek megfelelően fogadták el.
5. Az Ügynökség honlapján (www.easa.europa.eu) 2006. május 16-án közzétették „A repülőterek biztonságára és interoperabilitására vonatkozó alapelvekről és alapvető követelményekről szóló konzultációs dokumentumot” (06/2006. sz. NPA). Ebben az Ügynökség tájékoztatást ad az intézményi keretről, amelyben az ilyen tevékenységek szabályozására sor kerülhet; és azon okokról, hogy miért kell az alaprendelet által a polgári repülésbiztonság egyéb aspektusai tekintetében már létrehozott struktúrát a repülőterek biztonságának szabályozásához is felhasználni. Ezzel kapcsolatban az Ügynökség előterjesztette azon alapvető követelmények tervezetét, amelyek meghatároznák a jogalkotó által előírt biztonsági célkitűzéseket, ugyanakkor biztosítanak a tagállamok ICAO-kötelezettségeinek⁹ betartását.
6. A konzultációs dokumentum az Ügynökségnek a repülőterek biztonságának közösségi viszonylatban történő szabályozására vonatkozó általános elvekkel kapcsolatos javaslatait is bemutatta, amelyek a jelenleg elfogadott gyakorlatokból származnak. Végül az Ügynökség számos olyan kérdésről kikérte az érintettek véleményét, amelyekkel kapcsolatban információkra volt szüksége ahhoz, hogy megegyezésen alapuló politikát határozzon meg, amelyre alapozza ezt a véleményt.

b. Az észrevételeket és válaszokat tartalmazó dokumentum (06/2006. sz. CRD)

7. A 06/2006. sz. NPA jelentős érdeklődést váltott ki, és az érintettek kérték a szokásos három hónapos konzultációs időszak meghosszabbítását, hogy jobban előkészíthessék álláspontjukat; ebbe beleegyeztünk. Ennélfogva az eredeti határidőt (2006. augusztus 16.) két hónappal meghosszabbítottuk; az Ügynökség a 2006 novemberéig beérkezett észrevételeket is figyelembe vette. Körülbelül 1850 érintett – nagy részük magánszemély – 3010 észrevételt nyújtott be. Fontos azonban kiemelni, hogy 91 válaszadó a légügyi hatóságok, repülőtér-üzemeltetők, illetve szövetségek, egyéb vállalkozások vagy kereskedelmi szervezetek közül került ki, amelyeket a mellékelt szabályozási hatásvizsgálat felsorol. Következésképpen mennyiségi és minőségi szempontból úgy tekinthetjük, hogy az NPA-ra választ adók az érintett európai kör reprezentatív mintáját adják.
8. Az összes benyújtott észrevételt elfogadtuk és beépítettük az észrevételeket és válaszokat tartalmazó dokumentumba (CRD), amely tartalmazta az NPA-ban feltett kilenc kérdésre adott válaszok listáját, valamennyi, észrevételt benyújtó személy és szervezet felsorolását, az Ügynökség által az észrevételekre adott válaszokat, és végül a lehetséges politikai

⁸ Az igazgatóság határozata az Ügynökség által a vélemények, típusalkalmassági előírások és útmutató dokumentumok kibocsátásakor alkalmazandó eljárásról. EASA MB/7/03, 2003.6.27. („szabályalkotási eljárás”), amelyet később az igazgatóság 2007. június 13-i MB/08/2007 határozata módosított és váltott fel.

⁹ Különösen a nemzetközi polgári repülésről szóló, 1944. december 7-én Chicagóban aláírt egyezmény 14. függeléke (Repülőterek), amely egyezmény a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) alapjául szolgál.

irányvonalakat indítványozó indokolást. A 06/2006. sz. CRD 2007. május 5-én jelent meg az Ügynökség honlapján, és ott most is olvasható.

c. A 06/2006. sz. CRD-vel kapcsolatos vélemények

9. Az Ügynökséghez a 06/2006. sz. CRD-vel kapcsolatban 15 érintettől 103 vélemény érkezett: négy hatóság (a BMVBS-GE, CAA-UK, DGAC-FR és ENAC-IT), az ACI Europe, négy másik repülőtér-üzemeltető, az EUROCONTROL, az AEA, egy légitársaság, a GAAC és két szakmai szervezet nyilvánított véleményt, amelyek azon 91 szervezet 16,5%-át teszik ki, amelyek eredetileg válaszoltak az NPA-ra. Ez közvetve azt jelentheti, hogy az NPA-ra eredetileg válaszolók több mint 80%-a eléggé megfelelőnek tartotta a CRD által előre jelzett iránymutatásokat. Mindazonáltal a következő pontok ismertetik a véleményekben felvetett főbb kérdéseket, és válaszolnak az azokban kifejezett aggályokra.
10. Az érintettek többnyire megismétlik, hogy egyetértenek azzal, hogy a Közösség egész területén egységes, magas szintű alapvető követelmények jöjjenek létre, feltéve, hogy az említett követelmények biztosítják, hogy a tagállamok teljesítik az ICAO-kötelezettségeket, valamint nem vezetnek be forradalmi változásokat a meglévő nemzeti gyakorlatok tekintetében. Néhány érintett ismételten kérte a közös uniós szabályok és az ICAO-szabványok közötti kapcsolat pontosítását, valamint a feladatoknak és a felelősségi köröknek az Ügynökség és a nemzeti szinten kijelölt szabályozó hatóságok közötti megosztását.
11. Így hát az Ügynökség egyértelművé teszi, hogy az alaprendelet egyik fő célkitűzése¹⁰ a tagállamok ICAO Egyezményben meghatározott kötelezettségei teljesítésének támogatása. Az ICAO függelékek azonban nem válnak azonnal jogilag kötelező erejűvé. Ezért ez a vélemény azt javasolja, hogy egy egységes követelménycsomag elfogadása révén az átültetést mind a 31 érintett állam¹¹ késedelem nélkül, ugyanazon a napon hajtsa végre. Ezek a követelmények, valamint a végrehajtásukhoz megkövetelt végrehajtási szabályok a közösségi rendszerrel összhangban a nemzeti jog helyébe lépnek anélkül, hogy a jogszabályok újabb rétegét hoznák létre. A nemzeti szabályozó hatóságok – az Ügynökség segítségével – kötelesek lesznek ellenőrizni a helyes végrehajtást, nem fognak azonban önálló hatáskörrel rendelkezni ahhoz, hogy újabb követelményeket írjanak elő az ilyen közösségi jogszabályok hatálya alá tartozó területeken.

(i) A 06/2006. sz. NPA-val kapcsolatos, elkallódott észrevételek

12. Sajnálatos módon, mivel az Ügynökség IT-rendszere túlterhelt volt az észrevételek bejegyzésekor, az Union des Aéroports Français (UAF) tíz észrevételt tartalmazó üzenete, valamint a Német Repülőterek Szövetségének (ADV) két észrevétele elkallódott az első konzultáció során. Ezeket természetesen újra elküldték, és hozzászólásukat beszámították és megvizsgálták a CRD-be bejegyzett 103 vélemény között. Ezek az észrevételek a beérkezett 3010-ből csak tizenkettőt tesznek ki (körülbelül 0,4%-ot), és a többségük olyan témákkal kapcsolatos, amelyekkel már más észrevételekben foglalkoztak. Értékelésük nem változtatja meg a CRD-ben már megadott átfogó elemzést. Abban a néhány esetben, amikor ezek az észrevételek olyan elgondolásokat tartalmaztak, amelyek nem jutottak kifejezésre az NPA-konzultáció során, azokat a korrekt eljárás kedvéért ez a vélemény számításba veszi.

¹⁰ A 2. cikk (2) bekezdésének d) pontjában meghatározottak szerint.

¹¹ Idetartozik a 27 EU-tagállam és a négy társult állam (Izland, Liechtenstein, Norvégia és Svájc), ezenkívül az európai közös légtér létrehozásáról szóló megállapodást hamarosan kiterjesztik a tíz balkáni államra, amelyek a megállapodás részes felei.

(ii) Az NPA-ra adott válaszok elemzésének helyességével kapcsolatos vélemények

13. Az egyik érintett úgy véli, hogy a műszaki szempontból helytálló észrevételek nem idéztek elő változást a szövegben, mivel azokat csak tudomásul vették. Az Ügynökség emlékeztet arra, hogy az alapvető követelmények tervezetének kivételével ez a vélemény nem tekinthető jogi szövegre irányuló javaslatnak; a mellékelt alapvető követelményeket illetően úgy véli, hogy ahol lehetséges volt, sor került a szükséges változtatásokra a műszaki szempontból helytálló észrevételek figyelembevételére érdekében. Ez az érintett fél azt is kijelentette, hogy a „nagy” és „kis” repülőterek különválasztásával kapcsolatos kérdésre adott válaszok elemzése nem volt teljesen tárgyilagos. Ezt a véleményt követően az Ügynökség ellenőrizte, hogy az e kérdéshez kapcsolódó 30 válaszadó közül három nem fejtette ki világosan az álláspontját, 13 nem tartotta lényegesnek a „nagy” és „kis” repülőterek különválasztását, ezzel szemben 14-en elvileg többé-kevésbé elfogadták a különválasztást. Mindazonáltal nem volt teljes egyetértés közöttük a különválasztás kritériumával és küszöbértékével kapcsolatban. Ezért ez a vélemény nem javasolja a „nagy” és „kis” szavak használatát a jogi szövegben, hanem helyette azt ajánlja, hogy enyhébb, arányos követelmények vonatkozzanak a kevésbé összetett repülőterekre.
14. Két másik érintett úgy véli, hogy álláspontjukat, amely a Közösség hatáskörének kizárólag a rendszeres kereskedelmi forgalmat bonyolító repülőterekre történő korlátozására irányul, nem értették meg. Az Ügynökség megjegyzi, hogy a nagy többség azt támogatja, hogy minden közforgalmi repülőterre vonatkozóan jöjjenek létre közös szabályok. Továbbá ez összhangban áll az érintettek nagy része által helyesnek tartott, valamint a mellékelt szabályozási hatásvizsgálatban részletesen ismertetett objektív biztonsági és gazdasági megfontolások által támogatott, teljes rendszerre épülő megközelítéssel.
15. Végül néhány érintett úgy gondolta, hogy bizonyos kérdésekkel kapcsolatos észrevételeiket nem értették meg teljesen. Az Ügynökség ezen észrevételek részletes újraelemzését követően elfogadja, és a vélemény szövegének véglegesítésekor figyelembe veszi ezt az érvelést.
16. Az Ügynökség azt a következtetést vonta le, hogy a konzultációban részt vevők közül csak kevesen kifogásolták a folyamat helyességét, ami azt jelzi, hogy a többség általában elfogadta a felülvizsgálat eredményét. Következésképpen az Ügynökség nem látott okot arra, hogy a vélemény kialakításakor megváltoztassa a CRD-ben ismertetett átfogó elemzést, még akkor sem, ha a következtetések természetesen nem szolgálnak minden európai érintett teljes megelégedésére. Az Ügynökség tehát úgy véli, hogy ez a vélemény tárgyilagosan tükrözi a repülőterek biztonságának szabályozására szolgáló, legmegfelelőbb eszközökkel kapcsolatban folytatott kétféle konzultáció során kifejtett nézetek többségét.

(iii) Egyéb vélemények a CRD-vel kapcsolatban

17. 22 vélemény egyszerűen újra megismételte az NPA-ra adott válaszok elemzésekor már tekintetbe vett észrevételeket.
18. Az érintettektől érkezett további 55 vélemény (körülbelül 53%) különféle hasznos javaslatokat tartalmazott, amelyek közül néhány a magyarázó szöveg pontosítására irányult, a többi kiigazításokat ajánlott a CRD-ben kiemelt lehetséges irányvonal, különösen a fogalom meghatározások, a közösségi jogszabályok hatálya, a küszöbértékek, a repülőtéri berendezések szabályozása, a mentő és tűzoltó szolgálatok személyzetére

vonatkozó követelmények, illetve az alapvető követelmények esetében alkalmazandó megfogalmazás tekintetében. Ez a vélemény mindezeket figyelembe vette. Az említett vélemények még egyszer kiemelik a közforgalmi repülőterek biztonsága és interoperabilitása szabályozásának uniós szintű központosítására irányuló széles körű támogatást. Természetesen ezek a vélemények azt is megerősítik, hogy a típusalkalmassági vizsgálattal és a biztonsági felügyelettel kapcsolatos feladatokat a közelség miatt az illetékes hatóságokra kell bízni, a Közösség által az egységesség és az egyenlő feltételek biztosítása érdekében végzett megfelelő szabványosítási felügyelet fenntartása mellett. A vélemények általában azt is kihangsúlyozzák, hogy a későbbi végrehajtási szabályok nem ismételtetik meg az egyéb bizottsági rendeletekben foglaltakat, arányosnak és elég rugalmasnak kell lenniük ahhoz, hogy adott esetben alternatív megfelelési módszereket tegyenek lehetővé, feltéve, hogy az azonos szintű biztonság biztosított.

III. Az Ügynökség véleményének tartalma

a. A közös cselekvés alkalmazási területe

19. Elvileg az alaprendelet meghatározza a közös cselekvés alkalmazási területét, amelynek kiterjedése egyértelműen megállapítja mely infrastruktúrára, termékre, rendszerre, berendezésre, szolgáltatásra, személyre vagy szervezetre vonatkozik. Ennélfogva ezekre az e rendeletben meghatározott követelmények és adott esetben a rendelet végrehajtásához előírt szabályok vonatkoznak.
20. Ezzel szemben bármely, közösségi illetékesség alá nem tartozó infrastruktúra, termék, rendszer, berendezés, szolgáltatás, személy vagy szervezet továbbra is a tagállamok teljes felelősségi körébe tartozik, amelyeknek adott esetben intézkedéseket kell tenniük az állampolgárok által elvárt védelmi szint biztosítása érdekében.
21. Az Ügynökség nézete szerint a repülőterek szabályozásakor¹² az egyes légi járművek biztonságának elérése a cél annak biztosítása révén, hogy a megfelelő eszközök álljanak rendelkezésre a biztonságos fel- és leszálláshoz, valamint a földi manőverezéshez, míg a légiforgalmi szolgáltatás főleg a két vagy több légi jármű közötti kölcsönös kapcsolatok irányítására törekszik. Mivel ez a két tevékenység alapvetően különbözik egymástól, az átfedések és zavarok elkerülése érdekében külön kell vizsgálni őket. Ezért ez a vélemény – egyetlen légi jármű üzemeltetése szemszögéből nézve – a földi infrastruktúra és működése biztonságára szorítkozik. Az Ügynökség a „kaputól kapuig” szempont alapján jelenleg egy külön feladatot végez a polgári repülésbiztonság ANS/ATM dimenziójának a földön és a repülés valamennyi szakaszában történő kezelése érdekében. E célból egy külön konzultációra és egy külön vélemény kiadására kerül majd sor.
22. A légi járművek egyik helyről a másikra repülnek, és a szükséges biztonsági szint biztosítására szolgáló szabályokat is minden felhasználónak ismernie és értenie kell. Tehát az interoperabilitás megkövetelése nem csak a személyek szabad mozgásának elősegítésére szolgáló eszköz, hanem alapvető biztonsági követelmény is. Ezért az Ügynökség úgy véli, hogy a polgári repülés szabályozása során az interoperabilitás nem választható szét a biztonságtól, és hogy e véleménynek az interoperabilitásra vonatkozó követelményekre is ki kell terjednie. Még akkor is, ha az „interoperabilitás” különböző

¹² azaz bármilyen, kifejezetten a légi járművek le- és felszállásához, valamint manőverezéséhez átalakított terület a szárazföldön, vízen, illetve mesterségesen kialakított struktúra vagy vízi jármű, beleértve a repülőtéren berendezéseket, felszereléseket és szolgáltatásokat, amelyeket az említett műveletek magukban foglalhatnak a légijármű-forgalom követelményei szempontjából.

szemszögből nézve sokféleképpen meghatározható, itt csupán az a cél, hogy a közösségi rendelkezésekbe átültessük azon követelményeket, amelyek annak biztosításához szükségesek, hogy az ICAO szabványokban és ajánlott gyakorlatokban foglalt, interoperabilitással kapcsolatos célkitűzéseket is figyelembe vegyék, így védelmet biztosítva a globális rendszer számára, amelynek alátámasztására szolgálnak. Ennek kellőképpen kifejezésre kell jutnia az alaprendeletben.

23. Ezzel kapcsolatban az Ügynökség emlékeztet arra, hogy az alaprendelet csak a polgári repülés biztonságával és bizonyos környezetvédelmi szempontokkal foglalkozik, kivéve a gazdasági szabályozással kapcsolatos aspektusokat, amelyeket szükség esetén külön közösségi jogszabályok vagy kezdeményezések tárgyalnak, mint például 2007 elején a repülőtéri illetékek¹³ esetében.

(i) Repülőterek

24. A fentebb már említettek szerint az érintettek jelentős többsége támogatta azt az alapelvet, hogy a forgalom nagyságától, mennyiségétől, típusától vagy összetettségétől függetlenül minden közforgalmi repülőtérre¹⁴ közös és arányos szabályoknak kell vonatkozniuk, akár köz- vagy magántulajdonban vannak, illetve bármilyen is az üzemeltető jogi személye. Nevezetesen ez volt az álláspontja az NPA-ra választ adó 20 hatóság közül 18-nak. Ez a megkötés természetesen nem befolyásolná a tagállamok azon jogát, hogy a Közösség hatásköréből kizárt repülőterekre vonatkozóan nemzeti szabályokat hozzanak létre. Ez lehet a helyzet például az oktatórepülés céljára szolgáló bázisok vagy a tengeri platformokon lévő helikopter-leszállóhelyek, vagy kórházak tetején található heliportok esetében, amennyiben ezek nem közforgalmi repülőterek. Emlékeztetünk arra, hogy az alaprendelet kizárja az állami légi járműveket a Közösség hatásköréből; ez azt jelenti, hogy ez a vélemény nem érinti a kizárólag a katonaság, a vámhivatal és a rendőrség vagy hasonló szolgálatok céljaira használt repülőtereket.

25. Az érintettek által egyértelműen kifejezett vélemény alapján az Ügynökség azt az álláspontot képviseli, hogy az alaprendelet alkalmazhatóságát ki kell terjeszteni minden közforgalmi repülőtérre. Ez teljesen összhangban lesz a közösségi jogalkotó által követett, „teljes rendszerre épülő megközelítéssel”, amelyet a Bizottság a COM(2005) 578 közleményben hangsúlyozott, és amelyet a Barrot elnökhelyettes által létrehozott magas szintű szakértői csoport ismét megfogalmazott a polgári repülés közösségi viszonylatban történő szabályozásának jövője átgondolása érdekében. Mivel az általános célú repülés teljes mértékben az EASA-rendszer részét képezi, ami a légi alkalmasságot, a légi műveleteket és a repülőszemélyzet engedélyezését illeti, és természetesen e rendszer hatálya alá fog tartozni a légiforgalmi szolgáltatás tekintetében, következetlen lenne, és esetleg biztonsági hiányosságokat idézhetne elő, ha csak a repülőtereket zárnánk ki abból a szabályozási keretből, amelynek a polgári légi közlekedés ezen ágazatát kell szabályoznia.

(ii) Repülőtéri berendezések

26. A 06/2006. sz. NPA-ban szerepelt az a kérdés, hogy közösségi szinten kell-e szabályozni bizonyos repülőtéri berendezések, például a vizuális és rádió navigációs segédeszközök,

¹³ COM(2006) 820 végleges, 2007. január 24. – A repülőtéri illetékekről szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslat.

¹⁴ „közforgalmi repülőtér”: olyan repülőtér, amely területének és felszereléseinek használatát bármely általános légiforgalmi (GAT) járat parancsnoka megtervezheti akár azért, mert a nyitvatartási időt és a rendelkezésre álló szolgáltatásokat nyilvánosságra hozzák, akár azért, mert a nyilvánosan elérhető repülőtéri információkon kívül közlésezik a kapcsolattartó pontot, ahonnan az előzetes engedélyt meg kell szerezni, feltéve, hogy a légi jármű és a parancsnok minősítése megfelel a megkülönböztetésmentes biztonsági feltételeknek.

felderítő és meteorológiai rendszerek, tűzoltó készülékek és tűzoltóautók, stb. működését, amelyek a repülőtéren vagy annak közelében hozzájárulnak a légi járművek biztonságos üzemeltetéséhez. Bár a válaszadók csekély többsége ellenezte a repülőtéri berendezések közösségi szintű szabályozását, a jelentősebb érintettek nagy része ragaszkodott ahhoz, hogy a repülőtéri berendezések biztonsági vonatkozásait nem lehet figyelmen kívül hagyni. Néhányan azt is kiemelték, hogy a repülőtéri berendezések megfelelőbb szabványosítása nem csak a biztonsághoz járul hozzá, hanem a költség/minőség arány javításához is. Ugyanakkor hangsúlyozták, hogy el kell kerülni a meglévő szabályok felesleges ismétlődését, akár az „új megközelítésről” szóló irányelvekről, akár az „egységes európai égbolttal” kapcsolatos végrehajtási szabályokról¹⁵ van szó. Továbbá az EASA-t emlékeztették arra, hogy használja ki az elismert szabványügyi testületek, például az ISO, CEN, CENELEC, ETSI vagy EUROCAE által kiadott szabványokat.

27. Ezért az Ügynökségnek az a véleménye, hogy egyetlen légi jármű biztonságos földi üzemeltetéséhez közvetlenül hozzájáruló repülőtéri berendezéseket az EASA-rendszer hatálya alá kell vonni. Bár a technológiai fejlődés miatt előzetesen nem lehetséges megállapítani az érintett berendezések pontos jegyzékét, az Ügynökség azt javasolja, hogy a biztonsági szempontból döntő jelentőségű berendezéseket eseti alapon kelljen meghatározni az alábbi c(i) pontban említett végrehajtási szabályokban. Az Ügynökség elismeri, hogy ennek során oda kell figyelni az ugyanazon berendezésre vonatkozó követelmények átfedésének elkerülésére, valamint végre kell hajtani a meglévő szabályok megfelelő kiigazítását; ezenkívül kellő figyelmet fordítanak annak biztosítására, hogy a szabályozási eljárások összhangban legyenek „az egységes európai égbolt” és az „új megközelítés” elve által meghatározottakkal.

(iii) Szervezetek

28. Az ICAO-nál és európai szinten általánosan elfogadott, hogy a repülőtereken végrehajtott légi műveletek biztonságát nem csak magának az infrastruktúrának a tervezése biztosítja, hanem a kapcsolódó repülőtéri műveletek és szolgáltatások megfelelő irányítása is. Ezt az érintettek is megerősítették az NPA-val kapcsolatos észrevételeikben. Bizonyos veszélyek valóban csak azáltal csökkenthetők, hogy a repülőterek üzemeltetésében részt vevő szervezetek számára meghatározott követelményeket írunk elő. Az Ügynökség teljes mértékben osztja ezt az álláspontot, tehát az a véleménye, hogy a repülőterek üzemeltetőit¹⁶ a kiterjesztett alaprendelet hatálya alá kell vonni. Felelősségi körük a repülőtéri infrastruktúrának és berendezéseknek a rendeltetésük betöltése érdekében történő üzemeltetésétől és karbantartásától károsodás előfordulása esetén a megfelelő veszélycsökkentő intézkedések megtételéig terjed.
29. A légi járművek biztonságos üzemeltetése azonban különböző szereplők által végrehajtott számos alműveletből tevődik össze. Noha a repülőtér üzemeltetője a legfontosabb szereplő, a szolgáltatási láncban részt vevő sok más érintettnek kell kapcsolatot tartania és összehangolnia tevékenységét egy teljesen biztonságos rendszer biztosítása érdekében. Az Ügynökségnek az az álláspontja, hogy az összehangolás jelentősége szükségessé teszi annak megkövetelését, hogy minden olyan szervezet számára, amelynek tevékenysége

¹⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 2004. március 10-i 549/2004/EK rendelete az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról (HL L 96., 2004.3.31. 1. o.) és különösen az Európai Parlament és a Tanács 2004. március 10-i 552/2004/EK rendelete az Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózat átjárhatóságáról (HL L 96., 2004.3.31. 26–42. o.)

¹⁶ azaz bármely állami, hivatalos, jogi vagy természetes személyt, aki/amely egy vagy több repülőteret üzemeltet vagy szándékozik üzemeltetni, és felelősséget vállal a repülőtéren vagy repülőtereken és/vagy a közelben végrehajtott légi műveletekért, beleértve azt is, hogy más vállalkozások számára eljárásokat és módszereket ír elő.

kihatással lehet a légi járművek biztonságára – beleértve a légi járművek üzemeltetőit, a léginavigációs szolgáltatókat, a földi kiszolgálókat, az üzemanyag-újrátöltő vállalkozásokat –, törvény írja elő, hogy megfelelő képzést biztosítsanak a személyzet azon tagjai számára, akik kísérő nélkül beléphetnek a „légi oldalra”; szükségessé tegye a „légi oldalon” való munkavégzésre vonatkozó eljárások meghatározását és végrehajtását; valamint a biztonsági események bejelentésében és vizsgálatában való együttműködést. A szükséges koordináció biztosítása érdekében az említett rendelkezéseket a repülőtér üzemeltetőjének irányításával kell kidolgozni.

30. A beszerelt repülőtéri berendezések vizsgálatára általában a repülőterek típusalkalmassági vizsgálati eljárása során kerül sor. Így feltehető, hogy az „új megközelítés” szerint elfogadott irányelvek és a kapcsolódó ipari szabványok érvényesek az ilyen berendezések tervezésére és gyártására. Igazságtalan lenne azonban megkövetelni a repülőterek tervezőitől vagy üzemeltetőitől, hogy olyan technológiákért vállaljanak felelősséget, amelyekhez nem értenek. Amennyiben a repülőtéri berendezés a repülésbiztonság szempontjából döntő jelentőséggel bír, helyénvaló lehet olyan eljárásokat alkalmazni, amelyek a légi alkalmasság¹⁷ terén több évtizede hatékonynak bizonyulnak, a légi járművek alkatrészei vonatkozásában alkalmazott ETSO (azaz „Európai Műszaki Szabvány Rendelet”) rendszerhez hasonlóan. Az ilyen rendszerek az említett berendezéseket tervező vagy gyártó szervezetek elismert képességein alapulnak. Ezért az Ügynökségnek az a véleménye, hogy a kiterjesztett alaprendeletnek vonatkoznia kell a biztonsági szempontból döntő jelentőségű repülőtéri berendezések tervező és gyártó szervezeteire egy ilyen választási lehetőség engedélyezése érdekében, ha az a legmegfelelőbb a berendezések szabályozása tekintetében. A 27. pontban már kifejtettek szerint nem lehet meghatározni mely berendezések rendelhetők alá ilyen eljárásoknak, ezért célszerűbb a későbbi végrehajtási szabályokra bízni annak meghatározását, hogy – megfelelő vizsgálatot és indoklást követően – mikor alkalmazzák a választási lehetőséget. Fontos megjegyezni, hogy ilyen helyzet alakult ki már az alkatrészek és berendezések légi alkalmassága tekintetében.

(iv) Személyzet

31. A konzultációs eljárás során több észrevétel hangsúlyozta a szakképzett személyzet hozzáértésének fontosságát a repülőtéri biztonság szempontjából. Egyesek a biztonsági szempontból legfontosabb szakmák – például a mentő és tűzoltó szolgálatok – szabályozását is javasolták. Ha ez lenne a helyzet, a kiterjesztett alaprendeletnek világosan meg kellene adnia, hogy a személyzet mely tagjaira vonatkozik a szabályozás, beleértve az egyének bizonyítványait és engedélyeit, amelyek tanúsítják, hogy megfelelnek az orvosi alkalmasság és szakmai hozzáértés minimumkövetelményeinek. Más észrevételek azonban azt vetették fel, hogy egy ilyen szabályozási rendszer túl bonyolult és aránytalan lenne, ugyanakkor megerősítették, hogy a személyzet szakmai hozzáértését mindazonáltal szabályozni kell.
32. Az Ügynökség azt a következtetést vonta le, hogy a repülőtéri műveletekben részt vevő személyzetet közös biztonsági követelményeknek, tehát a kiterjesztett alaprendeletben említetteknek kell alávetni. A szakmai hozzáértéssel és az esetleges orvosi alkalmassággal kapcsolatos követelmények teljesítése azonban az őket alkalmazó szervezetek szokásos felelősségi körébe tartozik. A személyzet érintett tagjai azok, akiknek a tevékenysége

¹⁷ Különös hivatkozással a meglévő alaprendelet 5. cikke (2) bekezdésének b) pontjára, amely megköveteli a légi járművek alkatrészeinek tervezéséért és gyártásáért felelős szervezetektől, hogy bizonyítsák be, hogy a feladataik összetettségével arányos szabályok és eljárások szerint rendelkeznek a kiváltságaikkal kapcsolatos feladataik végrehajtásához szükséges képességekkel és eszközökkel.

befolyásolhatja a légi műveletek biztonságát a repülőtereken vagy azok közelében, például, de nem kizárólag, a légi járatok üzemeltetőinek, a léginavigációs szolgáltatóknak, a földi kiszolgálóknak, magának a repülőtér üzemeltetőjének és más szervezeteknek az alkalmazottai vagy alvállalkozói, amely szervezetek tevékenységei vagy termékei hatást gyakorolhatnak a repülésbiztonságra. Ez különösen vonatkozik a személyzet azon tagjaira, akik kísérő nélkül beléphetnek a „légi oldalra”, vagy járművet vezethetnek a guruló területen.

(v) A repülőtér közvetlen környezete és használata

33. A 06/2006. sz. NPA-ban közöltek szerint az érintettek túlnyomó többsége úgy vélte, hogy a repülőterek közelében végrehajtott légi műveletekkel kapcsolatos biztonsági veszélyek csökkentéséhez szükséges, bizonyos döntő fontosságú elemeket nem lehet egyszerűen törvényben előírni a repülőtér tulajdonosa vagy üzemeltetője számára. Ennek az az oka, hogy ezek a veszélyek a repülőtér határán kívüli területeken alakulnak ki, és a repülőtér tulajdonosa vagy üzemeltetője nem tudja közvetlenül kezelni azokat. Az Ügynökségnek az a véleménye, hogy az alaprendeletnek kötelezettségeket kell rónia magukra a tagállamokra annak biztosítása érdekében, hogy megtegyék a szükséges intézkedéseket a repülőterek olyan tevékenységekkel vagy fejlesztésekkel szembeni védelme céljából, amelyek elfogadhatatlan kockázatokat idézhetnek elő a légi közlekedés szempontjából a repülőterek közvetlen közelében.

b. A biztonsági célkitűzések

(i) Alapvető követelmények – új melléklet

34. A 06/2006. sz. NPA feltette azt a kérdést, hogy az érintettek egyetértenek-e azzal, hogy a repülőterek szabályozására vonatkozó biztonsági célok kitűzésének legjobb eszközeként a Közösség egész területén egységes, magas szintű alapvető követelmények jöjjenek létre az ICAO alkalmazandó szabványainak és ajánlott gyakorlatainak pusztán hivatkozás alapján történő átültetése helyett. A kérdésre adott válaszokból kiderült, hogy az érintettek többsége célorientált alapvető követelmények közösségi szintű meghatározását részesíti előnyben, feltéve, hogy ezek a követelmények biztosítják a tagállamok ICAO-kötelezettségeinek betartását, és nem idéznek elő újabb indokolatlan követelményeket. Az észrevételekből az is kiderült, hogy a többség a javasolt alapvető követelmények tervezetének tartalmát és részletességét nagy általánosságban megfelelőnek tartja.

35. A mellékelt indokolásban kifejtettek szerint ezek az alapvető követelmények az azonosított veszélyek alapján jöttek létre a repülőtéri műveletekre jellemző, ésszerűen feltételezhető kockázatok megfelelő csökkentésének biztosítása érdekében. Ezután egyeztetésre került sor annak megállapítása érdekében, hogy a követelmények lehetővé teszik-e a tagállamok számára, hogy további terhelések nélkül betartsák ICAO-kötelezettségeiket. Ennélfogva az Ügynökségnek az az álláspontja, hogy a vélemény mellékletében szereplő, a repülőterek biztonsági szabályozására vonatkozó biztonsági célokat bemutató, célorientált alapvető követelményekről a 1592/2002/EK alaprendeletnek kell rendelkeznie, és azokat mellékelni kell az alaprendelethez.

(ii) Irányítási rendszerek

36. Az NPA-ban felvetett legfontosabb kérdések közé tartozik az, hogy helyénvaló-e megkövetelni minden repülőtér-üzemeltetőtől, hogy teljes, hivatalos biztonsági rendszert fogadjon el és valósítson meg. Az érintettektől kapott válaszok eltérőek voltak. Csak két érintett ragaszkodott ahhoz, hogy a biztonsági rendszer megvalósítását minden repülőtér-üzemeltető számára elő kell írni. Többen megjegyezték, hogy a kisebb szervezetek aligha

tudnak hiteles biztonsági rendszert megvalósítani, ezenkívül a kis repülőterek üzemeltetőire háruló teher aránytalan lenne a működésükkel kapcsolatos tényleges kockázatokhoz képest. Noha az ICAO minden repülőterétől megköveteli egy ilyen rendszer alkalmazását, szem előtt kell tartani, hogy az ICAO-szabványok csak a nemzetközi repülőterekre vonatkoznak. Egy ilyen követelmény azonban nehézségeket idézhet elő közösségi viszonylatban, ahol minden közforgalmi repülőtér a természetéből adódóan nyitott a Közösségen belüli légi forgalom előtt.

37. Ennélfogva az Ügynökség azt a következtetést vonja le, hogy csak a komplex repülőterek számára kell előírni a biztonsági rendszer megvalósítását; az Ügynökség – az ICAO-val való összhang mellett – a repülőterek megfelelő összetettségének megállapításához azt javasolja, hogy egy ilyen követelmény csak a menetrendszerű légi járatokat¹⁸ kiszolgáló repülőterekre vonatkozzon.

c. Végrehajtási eszközök

38. Az alaprendeletnek meg kell határoznia az alapvető követelmények végrehajtásának módját. Ha a végrehajtási mód túl bonyolult vagy hosszadalmas, a Bizottságot, a tagállamokat, az Ügynökséget vagy az iparágat végrehajtó hatalommal lehet felruházni, hogy végrehajtási szabályokat, nemzeti végrehajtási intézkedéseket, típusalkalmassági előírásokat, illetve ipari szabványokat fogadjanak el. Adott esetben ki kell jelölni a bizonyítvány kiállításáért felelős szerveket, illetve azokat, amelyek előtt a megfelelést bizonyítani kell. Az említett szervek közé tartozhat maga az Ügynökség, egyéb illetékes hatóságok¹⁹ vagy megfelelően akkreditált elbíráló szervek²⁰. Az utóbbi esetben meg kell határozni az akkreditációra vonatkozó kritériumokat és ki kell jelölni az akkreditációs hatóságokat.
39. A biztonsági célkitűzések végrehajtásához számos lehetőség áll rendelkezésre. A választás politikai döntés, amely a nyilvánosság érzékenységtől, az ágazat hagyományaitól és kultúrájától függ. A választás során figyelembe kell venni az adott tevékenység esetében megkövetelt egységesség mértékét, ahol az egységesség valószínűleg jobban elérhető a Bizottság által elfogadott közös végrehajtási szabályok révén. A választás során nem csak azt kell tekintetbe venni, hogy az egységesség a polgárok egyforma védelmét és a belső piac számára egyenlő feltételek biztosítását jelenti, hanem az interoperabilitás nézőpontjából a nemzetközi kerettel való összhangot is. Végül, de nem utolsósorban, egy ilyen választásnak a felelős kormányzás²¹ alapelveire kell épülnie a rendelkezésre álló

¹⁸ **menetrendszerű légi járat:** azok a repüléssorozatok, amelyek az alábbi jellemzők összességével rendelkeznek:

a) utas, áru és/vagy postai küldemények légi járművel történő szállítása térítés ellenében olyan módon, hogy az egyes repülések alkalmával a férőhelyeket bárki egyénileg megvásárolhatja (közvetlenül a légi fuvarozótól vagy meghatalmazott ügynökeiktől);

b) úgy üzemeltetik, hogy ugyanazt a két vagy több repülőtér közötti forgalmat szolgálja ki, akár:

- közzétett menetrend alapján; akár
- olyan rendszeres vagy gyakori repülésekkel, hogy azok felismerhetően rendszeres járatsort képeznek.

¹⁹ „illetékes hatóság”: vagy maga az Ügynökség, vagy a tagállamok által kinevezett, illetve létrehozott hatóságok egyike, amely felhatalmazással rendelkezik bizonyítványok kiállításához és ahhoz, hogy biztonsági felügyeletet gyakoroljon a repülőterek, termékek, felszerelések, rendszerek, alkatrészek vagy berendezések, szervezetek vagy emberek, valamint a repülőtér közvetlen közeléből származó veszélyek felett. Az illetékes hatóságoknak függetlennek kell lenniük a repülőtéri műveletektől és irányítástól.

²⁰ „elbíráló szerv”: olyan akkreditált szerv, amely megállapíthatja, hogy a jogi vagy természetes személyek betartják-e a rendeletben megállapított alapvető követelmények teljesítésének biztosítása céljából létrehozott szabályokat, és amely kiállíthatja a kapcsolódó bizonyítványt.

²¹ COM (2001) 428 végleges, 2001.7.25. – „Európai kormányzás – fehér könyv” (Hivatalos Lap 287., 2001.10.12., 1–29.)

források legmegfelelőbb felhasználása, valamint a polgári repülésbiztonsággal kapcsolatos felelősségérzet és helyes kultúra továbbfejlesztése érdekében.

(i) Végrehajtási szabályok

40. A 06/2006. sz. NPA feltételezi, hogy alighanem szükséges végrehajtási szabályokat kiadni annak közelebbi meghatározása céljából, hogy az alapvető követelményeket legalább a „nagy” repülőterek vonatkozásában hogyan kell alkalmazni. Ugyanakkor a dokumentum feltette azt a kérdést, hogy ugyanez vonatkozik-e a „kis” repülőterekre. Ezzel kapcsolatban arra is rákérdezett, hogyan fogalmazható meg a „kis” repülőtér meghatározása. Az e kérdésre adott válaszok azt mutatják, hogy az érintettek többsége úgy véli, hogy minden esetben – a repülőtéri műveletek nagyságától és összetettségétől függetlenül – részletes végrehajtási szabályokat kell kidolgozni. Mindemellett hangsúlyozzák, hogy az ilyen szabályoknak arányban kell állniuk a műveletek összetettségével és típusával.
41. Ezt a kijelentést követően számos érintett attól tart, hogy a végrehajtási szabályok jogi helyzete és a módosításukhoz szükséges idő túl merevvé teheti a szabályozási keretet ahhoz, hogy követni lehessen a legújabb fejleményeket. Ezenkívül úgy gondolják, hogy a műszaki adatok többségének, ha nem az összességének, a végrehajtási szabályokba történő beépítése megszüntetné a különböző repülőterek összeegyeztetéséhez szükséges rugalmasságot, mivel mindegyik különbözik a másiktól. Az Ügynökség egyetért ezzel. A fenti aggályok feloldása érdekében az említett kockázat a műszaki rendelkezéseknek vagy megfelelésértékelési eljárásoknak lehetőség szerint a típusalkalmassági előírások²² szintjén való elhelyezésével csökkenthető. Az ilyen anyagok betartása a megfelelés valószínűségét biztosítaná, nem lenne azonban a megfelelés egyedüli eszköze. A hatóságok és az érintettek más eszközöket is alkalmazhatnak, feltéve, hogy azok egyenértékű megfelelést biztosítanak. Ezért meg kell érteni, hogy a kidolgozandó végrehajtási szabályok főleg az érintettek és az illetékes hatóságok által követendő eljárásokat határozzák meg, és különösen a rugalmassági kritériumokat és a megfelelés alternatív eszközeinek elfogadására vonatkozó eljárásokat.
42. Az érintettek kiemelték, hogy a repülőtéri biztonság bizonyos vonatkozásaival már más jogszabályok foglalkoznak. Ez a helyzet például az induláshoz, rárepüléshez és a leszálláshoz használt rádiós rendszerek esetében, amelyekre már az „egységes európai égbolt” szabályai vonatkozhatnak. Az ilyen rendszerek biztonsága és teljesítménye azonban nem csupán a tervezésüktől/gyártásuktól, hanem helyszíni alkalmazásuktól/beillesztésüktől is függ. Ezért szükséges biztosítani, hogy a repülőtéri berendezések ezen aspektusa is szabályozott legyen az „egységes európai égbolt” programmal való szinergia biztosítása közben, hogy elkerülhetők legyenek a követelményekkel és a típusalkalmassági vizsgálati eljárásokkal kapcsolatos átfedések vagy felesleges ismétlődések.
43. Az Ügynökségnek ezért az a véleménye, hogy a jogalkotónak fel kell hatalmaznia a Bizottságot, hogy az alaprendeletben már meghatározott eljárásoknak megfelelően fogadja el a repülőterek biztonságára és interoperabilitására vonatkozó alapvető követelmények végrehajtásához szükséges szabályokat. Ahogy azt már korábban említettük, az ilyen szabályoknak arányban kell állniuk a repülőtér összetettségével, figyelembe véve a repülőtér tevékenységeinek mennyiségét és jellegét.

²² Az alaprendelet előírja az Ügynökség számára, hogy típusalkalmassági előírásokat dolgozzon ki, beleértve a légi alkalmassági szabályzatokat és a megfelelés elfogadható eszközeit, amelyek a tanúsítási eljárás eszközei. Az ilyen anyagok nem kötelező erejűek, de tükrözik a legújabb fejleményeket és a legjobb gyakorlatokat, amelyeket a szabályozóknak és a szabályozott személyeknek érdekében áll alkalmazni a jogi követelmények teljesítése érdekében.

(ii) A repülőterek típusalkalmassági vizsgálata²³

44. A 06/2006. sz. NPA feltételezte, hogy legalább a „nagy” repülőterek típusalkalmassági vizsgálatára szükség van, ahogy azt az ICAO már előírta²⁴. Az NPA-ra válaszolók közül senki sem ellenezte ezt. Az említett NPA azonban azt a kérdést is feltette, hogy – az ICAO ajánlott gyakorlatával²⁵ összhangban – ugyanez-e a helyzet a „kis” közforgalmi repülőterek esetében, tekintettel arra, hogy egyéb lehetőségek is létezhetnek az esetleges „önálló irányítás” szemszögéből nézve. A válaszok arra utalnak, hogy az érintettek nem támogatják az ilyen megoldásokat, inkább amellett foglalnak állást, hogy minden repülőtérral kapcsolatban típusalkalmassági vizsgálatot kell végezni. Ugyanakkor az érintettek körülbelül 50%-a egyszerűsített eljárások alkalmazását javasolja a kevésbé komplex repülőterek esetében. Az azzal kapcsolatban kialakult egyetértést, hogy az alaprendelet hatályán belül valamennyi repülőtér számára elő kell írni a típusalkalmassági vizsgálati eljárást, már tükrözte az, hogy a kérdéssel kapcsolatban tagállami szinten széles körben végrehajtják az ICAO szabványait és ajánlásait²⁶. Ezért az Ügynökségnek az a véleménye, hogy minden közforgalmi, és valamely tagállamban található repülőtérral kapcsolatban típusalkalmassági vizsgálatot kell végezni. A típusalkalmassági vizsgálat az alapvető követelmények teljesítésének ellenőrzésére irányul és mind a tervezésre, mind a műveletekre kiterjed, így biztosítva, hogy a repülőtértervezés biztonságos, és hogy az üzemeltető bizonyította, hogy képes a feladatai végrehajtására és rendelkezik az ahhoz szükséges eszközökkel.

45. Jóllehet a repülőtereket hagyományosan egy egységnek tekintik, az esetek többségében a tulajdonos és az üzemeltető nem azonos jogi személy, nagyon különböző feladatokkal és felelősségi körökkel. Rendszerint a tulajdonos felel az infrastruktúráért és a repülőtértervezésért, míg az üzemeltető elsősorban a repülőtér biztonságos üzemeltetéséért felelős. Igazságtalan lenne olyan kötelezettségeket róni egyikükre, amelyeket csak a másik képes teljesíteni. Továbbá a biztonsággal kapcsolatos szabályozás módja nem befolyásolhatja hátrányosan azt az egyre növekvő tendenciát, amely arra mutat, hogy a kapacitás iránti egyre nagyobb igény megfelelőbb kielégítése érdekében a repülőterek építéséhez vagy kibővítéséhez új pénzügyi modelleket dolgoznak ki. Ezenkívül a biztonsággal kapcsolatos szabályozás nem akadályozhatja a belső piac megfelelő működését. Ezért az Ügynökség szükségesnek tartja a repülőtértervezésre, illetve az üzemeltető szervezetre vonatkozó típusalkalmassági vizsgálati eljárás megkülönböztetését. Így két külön bizonyítványt kell kiállítani: az egyik az alapvető követelmények A. részének való megfelelést igazolja, a másik pedig az üzemeltetőnek

²³ Ebben az összefüggésben és az alaprendeletben már meghatározottak szerint a „típusalkalmassági vizsgálat”: a repülőtér, a termék, a felszerelés, a rendszer, az alkatrész vagy berendezés, szervezet vagy személy elismerésének bármilyen formája, amely megfelel az alkalmazandó előírásoknak, beleértve az alaprendelet előírásait és végrehajtási szabályait csakúgy, mint az ilyen megfelelést igazoló vonatkozó bizonyítvány kiállítását.

²⁴ Az ICAO 14. függelék 1.4.1 pontja meghatározza, hogy 2003. november 27-től az országoknak megfelelő szabályozási keret segítségével el kell végezniük a nemzetközi repülőterek típusalkalmassági vizsgálatát. A szabályozási keretnek tartalmaznia kell az említett típusalkalmassági vizsgálatra vonatkozó kritériumokat.

²⁵ Annak 1.4.2 pontja azt ajánlja, hogy az országoknak minden közforgalmi repülőtérrel kapcsolatban típusalkalmassági vizsgálatot kell végezniük.

²⁶ A Légikikötők Biztonságát Szabályozó Csoport (GASR) segítségével 2006-ban elvégzett felmérés megerősítette, hogy 17 EU-tagállamban több mint 700 olyan repülőtér volt, amellyel kapcsolatban típusalkalmassági tanúsítást végeztek, vagy hamarosan végeznek, beleértve azon repülőtereket, amelyeket a látvarepülési szabályok (VFR) szerint nem kereskedelmi műveletek céljára használnak. A vélemény által érintett repülőterekkel kapcsolatban további információ található a kapcsolódó szabályozási hatásvizsgálatban (RIA).

szól, és a B. rész teljesítésére vonatkozik. Abban az esetben, ha a tulajdonos és az üzemeltető ugyanaz a jogi személy, a tagállamokat – a jogi személy kérésére – fel lehet hatalmazni arra, hogy a két bizonyítványt egybevonják.

46. Ami az egynél több repülőteret igazgató jogalanyokat illeti, az NPA-ra adott válaszok azt bizonyítják, hogy a hatóságok és a kisebb üzemeltetők túlnyomó részét felölelő többség azt támogatja, hogy az üzemeltető minden egyes üzemeltetett repülőterhez külön bizonyítványt kapjon. Azon államok hatóságai és érdekelt felei, ahol nagyobb vállalkozások egynél több repülőteret üzemeltetnek, azt támogatják, hogy az üzemeltető egyetlen bizonyítványt kapjon több repülőtér üzemeltetéséhez. A mellékelt szabályozási hatásvizsgálat azt bizonyítja, hogy bár biztonsági indokok egyik megoldás előírását sem igazolják, a második megoldás egyértelmű gazdasági előnyökkel jár. Ezzel összefüggésben hasznos lehet emlékeztetni arra, hogy ez a megoldás az, amit már az alaprendelet hatálya alá tartozó minden más ágazatban fenntartanak, mivel egy szervezet több légi járművet, karbantartó műhelyet, gyártási helyszínt, stb. üzemeltethet egyetlen jóváhagyási bizonyítvány alapján. Ezért az Ügynökségnek az a véleménye, hogy az egynél több repülőteret igazgató, valamint központi biztonsági és minőségirányítási funkciót bevezető repülőtér-üzemeltetők számára engedélyezni kell, hogy abban az államban, ahol a székhelyük található, ha úgy akarják, egyetlen bizonyítványt kérhessenek. A CRD-re válaszolók közül egyesek azt is támogatták, hogy a döntést magukra az üzemeltetőkre kell bízni, mivel megfigyelték, hogy az elképzelés beleilleszkedhet a több tagállamban alkalmazott, nagyobb mértékben központosított struktúrákba.

(iii) A repülőtéri berendezések típusalkalmassági vizsgálata

47. A 27. pontban kifejtettek szerint az Ügynökség szükségesnek tartja, hogy a légi járművek biztonságos üzemeltetéséhez hozzájáruló repülőtéri berendezéseket a végrehajtási szabályokban részletezett, megfelelő követelményeknek kell alávetni. Noha a 30. pontban említettek szerint a megfelelőség ellenőrzése a berendezés fajtájától függően általában a repülőtér tulajdonosának vagy üzemeltetőjének a felelőssége, célszerűbb lehet közvetlenül ellenőrizni bizonyos, biztonsági szempontból döntő jelentőségű berendezéseket, amelyekhez a tulajdonos vagy az üzemeltető nem ért. Ezért az Ügynökségnek az a véleménye, hogy bizonyos, biztonsági szempontból döntő jelentőségű berendezéseket célorientált típusalkalmassági eljárásnak kell alávetni, és hozzájuk bizonyítványt kell kiállítani, ahogy azt a végrehajtási szabályok az ilyen eljárás előnyének megfelelő értékelését követően meghatározzák.
48. A bizonyítvány kiállítása tekintetében az úgynevezett „új megközelítéshez”²⁷ hasonló megközelítést kell alkalmazni. Ez azt jelenti, hogy a megfelelőségértékeléssel kapcsolatos felelősséget a berendezéseket tervező és gyártó szervezetre kell bízni. Mivel az „egységes európai égbolt” program is ezt a megközelítést alkalmazza, a felelősségnek az iparra történő átruházása elősegítené a szinergia kialakulását a végrehajtási szabályok kidolgozása során. Ennek megfelelően a megfelelőségi nyilatkozatokat a gyártó ipar állítaná ki.
49. A 30. pontban kifejtettek szerint az Ügynökség ezenkívül úgy véli, hogy a nagy mennyiségben előállított termékeket a bizonyos repüléstechnikai alkatrészek és berendezések esetében alkalmazott ETSO-rendszerhez hasonló tanúsítási rendszernek kell

²⁷ 1987 óta mintegy 25 irányelv elfogadására került sor a műszaki harmonizáció és szabványok új megközelítéséről szóló, 1985. május 7-i tanácsi állásfoglalásból, a megfelelőségértékelésre vonatkozó irányadó elveket megállapító, a típusalkalmassági vizsgálat és az ellenőrzés globális megközelítéséről szóló, 1989. december 21-i tanácsi állásfoglalásból, valamint a megfelelőségértékelésre vonatkozó részletes eljárásokat megállapító 93/465/EK tanácsi határozatból származó „új megközelítés” alapján.

alávetni. Ez előmozdítaná a termékek szabványosítását és elősegítené a költségsökkentést, ahogy azt több érintett felvetette. Egy ilyen megoldás alkalmazásáról eseti alapon, megfelelő szabályozási hatásvizsgálatot követően döntenének a kapcsolódó végrehajtási szabályok kidolgozása során. Ehhez az is szükséges, hogy az érintett berendezéseket tervező és gyártó szervezetek bizonyítsák, hogy képesek feladataik végrehajtására és rendelkeznek az ahhoz szükséges eszközökkel. Ezért az Ügynökségnek az a véleménye, hogy bizonyos repülőtéri berendezéseket tervező és gyártó szervezeteket meghatározott szabályoknak és jóváhagyási eljárásoknak kell alávetni, amennyiben a végrehajtási szabályok így írják elő az előnyök megfelelő értékelését követően.

50. Minden esetben emlékeztetni kell arra, hogy – a 42. pontban említettekkel összhangban – a repülőtéri berendezések beszerelésének és megfelelő működésének helyszíni ellenőrzése a repülőtér típusalkalmassági vizsgálati eljárásának részét képezi. Továbbá az említett berendezések üzemeltetését és karbantartását a repülőtér-üzemeltető felelősségére végzik el, és ezért arra kiterjed az üzemeltető tanúsítása és felügyelete.

(iv) A személyzet képzésének és orvosi alkalmasságának ellenőrzése

51. A 31. és a 32. pontban megállapítottak szerint az Ügynökség szükségesnek tartja, hogy a személyzet azon tagjaira, akiknek a tevékenysége befolyásolhatja a repülőtéri műveletek biztonságát, megfelelő követelmények vonatkozzanak a folyamatos képzettség és az orvosi alkalmasság tekintetében. Ezenkívül az Ügynökség úgy gondolja, hogy az említettek betartása általában a munkáltatók felelősségi körébe tartozik.
52. A konzultáció során egyes észrevételek azonban azt vetették fel, hogy a mentő és tűzoltó szolgálatok személyzetével kapcsolatos szabályozásnak el kell különülnie a repülőtér-üzemeltetőre vonatkozótól, és hogy ezért külön erre a célra szolgáló tanúsítási eljárást kell létrehozni; mások határozottan elleneztek ezt. Mások arra hivatkoztak, hogy az említett személyzet esetében megfelelő kompetenciarendszerre van szükség, úgy gondolták azonban, hogy ezt nemzeti szinten kell létrehozni. Ezzel kapcsolatban az Ügynökség arra a következtetésre jutott, hogy semmi sem indokolja, hogy a mentő és a tűzoltó szolgálat személyzete más elbánásban részesüljön, mint a repülőtér határán belül biztonsági szempontból kényes feladatokban részt vevő alkalmazottak csoportjai. Az említett személyzet szakképzésének és orvosi alkalmasságának az alkalmazandó közös szabályok alapján történő ellenőrzésének a repülőtér-üzemeltető kötelezettségei közé kell tartoznia, és a bizonyítvány megszerzésének egyik feltételét kell képeznie.

(v) Elbíráló szervek

53. A 06/2006. sz. NPA feltette azt a kérdést, hogy a nemzeti kormányok által kijelölt illetékes hatóságok helyett elbíráló szerveket kell-e akkreditálni a típusalkalmassági követelményeknek való megfelelés értékelése céljából „*kizárólag a kevésbé komplex repülőterek tervezése és üzemben tartóik esetében*”. Az érintettek jelentős többsége elképzelhetőnek tartja, hogy a nemzeti szabályozó hatóságok mellett az említett szervek értékelhessék a követelményeknek való megfelelést és bizonyítványokat adhassanak ki, feltéve, hogy ez ugyanolyan biztonságos, de hatékonyabb rendszert eredményez. A többség kikötötte, hogy amennyiben ilyen rendszert irányoznak elő, a megfelelést ellenőrző szervezeteket megfelelő akkreditációnak kell alávetni annak igazolása érdekében, hogy átlátható módon és függetlenül fognak eljárni, valamint hogy ők maguk valósítanak meg egy hatékony irányítási rendszert.
54. Az Ügynökség figyelembe vette ezeket a nézeteket, és így az a véleménye, hogy a megfelelően akkreditált elbíráló szerveket fel kell hatalmazni azon repülőterek – többek között az üzemeltetők – felügyeletére és típusalkalmassági vizsgálatuk elvégzésére, amelyek nem szolgálnak ki menetrendszerű légi járatokat. Továbbá a repülőtér

üzemeltetőjének vagy tervezőjének rendelkeznie kell a választási lehetőséggel, hogy kérelmét az adott tagállam illetékes hatóságához vagy egy elbíráló szervhez küldi el. Az esetleges összeférhetlenségek elkerülése érdekében az ilyen szerveket magának az Ügynökségnek kell akkreditálnia.

(vi) Illetékes hatóságok

55. Természetesen a fenti pontoktól eltekintve a Közösség hatáskörének a repülőterekre történő kiterjesztése nem járhat egyéb hatással a tagállamok és az illetékes hatóságaik feladataira nézve. Az adott állam intézményi formája (pl. államszövetség), a területi kiterjedés, a repülőterek száma és a közelséggel kapcsolatos okok miatt felmerülhet az, hogy a tanúsító és felügyelő hatóságokat a nemzeti szint helyett inkább regionális szinten kell létrehozni (pl. jelenleg a Németországi Szövetségi Köztársaság 16 szövetségi állama esetében). Előfordulhat, hogy az államok szeretnék átruházni a felügyeletet egy szomszédos ország illetékes hatóságára, vagy szeretnék egybevonni az erőforrásokat és létrehozni egy regionális felügyelő hatóságot. Ez a döntés teljes mértékben a tagállamoktól függ, amelyek szabadon szervezhetik meg végrehajtási rendszerüket az általuk megfelelőnek tartott módon, ahogy azt valójában már most is teszik.
56. Ezért az Ügynökség nem tesz olyan javaslatot, amely arra irányulna, hogy felügyeleti rendszerük tekintetében egy bizonyos struktúrát írjon elő a tagállamok számára. Az igazgatási struktúra továbbra is a tagállamok kizárólagos hatáskörébe tartozik. Mindazonáltal ennek a struktúrának két fő célkitűzést teljesítenie kell. Először is hatékony felügyeletet kell lehetővé tennie a rendelkezések különböző szabályozott személyek által történő megfelelő végrehajtásának biztosítása érdekében. Másodsorban, az „egységes európai égbolt” programhoz²⁸ hasonlóan az illetékes hatóságoknak függetlennek kell lenniük a repülőtér tervezőjétől és üzemeltetőjétől, valamint pártatlanul és átláthatóan kell gyakorolniuk hatáskörüket.
57. Következésképpen a fenti (v) pontban szereplők kivételével minden tanúsítási és felügyeleti feladatot a tagállamok által kijelölt illetékes hatóságoknak kell elvégezniük. A kérelmezők együttműködnek az azon tagállamok által kijelölt illetékes hatósággal, amelyekben a repülőtér vagy az üzemeltető székhelye található. Ezzel kapcsolatban emlékeztetni kell arra, hogy az alaprendelet előírja az Ügynökség számára, hogy felügyelje, hogy az illetékes hatóságok hogyan teljesítik kötelezettségeiket; erre szisztematikus és rendszeres szabványosítási vizsgálatok segítségével kerül sor.

d. A földi kiszolgálásról szóló irányelvvel való összhang

58. A véleményben tárgyalt bizonyos témák és egyes alapvető követelmények a repülőtér-üzemeltetők és a földi kiszolgálók közötti szoros összhangot sejtetik. A kiterjesztett alaprendelet a 29. pontban kifejtettek szerint ró kötelezettségeket az utóbbiakra. Mivel a földi kiszolgálást – elsősorban gazdasági és kereskedelmi vonatkozásban – már egy adott, 1996-ban elfogadott irányelv²⁹ szabályozza, figyelmet kell fordítani az átfedések és az esetleges ellentétes követelmények elkerülésére. Az Ügynökség ezért az említett irányelv módosítását javasolja rendelkezéseinek a véleményben előterjesztett biztonsági rendelkezésekkel való összehangolása érdekében, ugyanakkor egyértelműen meghatározva a repülőtér-üzemeltetők és földi kiszolgálók biztonságával kapcsolatos felelősségét.

²⁸ Az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról szóló, 2004. március 10-i 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 96., 2004. március 31., 1–9. o.) 4. cikkének (2) bekezdése.

²⁹ A Tanács 1996. október 15-i 96/67/EK irányelve a közösségi repülőterek földi kiszolgálási piacára való bejutásról (HL L 272., 1996.10.25., P. 0036–0045.).

IV. Szubszidiaritás

59. A 2002-ben elfogadott alaprendelet a légi alkalmasság és a környezetvédelmi típusalkalmassági vizsgálat terén a tagállamokról hatáskört ruház át a Közösségre, aminek legfontosabb célja a polgári repülésbiztonság magas és egységes szintjének fenntartása. A légi műveletekre, a repülőszemélyzet engedélyezésére és a harmadik országok légi járműveinek biztonságára történő, első kiterjesztés már megkapta az Európai Parlament támogatását (első olvasat, 2007. március) és a Tanács politikai egyetértését (2007. június). Ezenkívül a jogalkotó előre jelezte a polgári repülésbiztonság szabályozásával kapcsolatos valamennyi területre történő, fokozatos kiterjesztést a teljes rendszerre épülő megközelítés biztosítása érdekében, amely a biztonsági hiányosságok és a következtelen, esetlegesen ellentétes követelmények megszüntetésének egyetlen eszköze.
60. Nem új az az elképzelés, miszerint a magas és egységes szintű biztonság csak közösségi szintű közös cselekvés révén valósítható meg. Ebben a vonatkozásban általános egyetértés alakult ki Európában, és az európai államok már régen megkezdték az együttműködést a JAA-val és/vagy az EUROCONTROL-lal azzal a céllal, hogy közös szabályokat hozzanak létre a polgári repülésbiztonság terén. Ezenkívül a repülőterekkel kapcsolatban öt állam 1996-ban létrehozta a Légikikötők Biztonságát Szabályozó Csoportot (GASR). Azóta a GASR tagsága kibővült, 28 nemzeti légügyi hatóság alkotja, ebből 22 uniós tagállamokból származik. A GASR további hat tagja között Izland, Norvégia és Svájc is jelen van, amelyek az EASA-rendszernek is részét képezik.
61. Az említett GASR tagjai számának folyamatos növekedése, amely az egyes államok önkéntes döntésén alapul, a repülőterekkel kapcsolatban is megerősíti, hogy erősen érzékelhető, hogy európai szinten egységesen végrehajtott közös szabályokra van szükség. Ahogy az már azonban az EASA-rendszer létrehozásakor is beigazolódott, az önkéntes kormányközi megközelítés révén nem valósítható meg a tervezett egységesség. A 06/2006. sz. NPA-ra adott válaszok következképpen kimutatták, hogy az érintettek jelentős többsége miközben azt hangsúlyozza, hogy a típusalkalmassági vizsgálatot és a felügyeletet a közelség miatt továbbra is az illetékes hatóságoknak kell végrehajtaniuk, egy centralizált független szerv felügyelete melletti központosított cselekvés előnyeiről is meg van győződve, ahol a közös szabályok ugyanazon a napon lépnek hatályba.
62. Következképpen egyértelmű, hogy a tervezett cselekvés célkitűzéseit – azaz a repülőterek biztonságának és interoperabilitásának szabályozására vonatkozó közös szabályok létrehozását és egységes alkalmazását – a tagállamok nem tudják megfelelően megvalósítani, és ezért csak közösségi szinten lehet elérni. Ahogy azt a mellékelt szabályozási hatásvizsgálat mennyiségileg kifejezi, különösen az ICAO-rendelkezések egységes, a 27 EU-tagállamra + 4 államra vonatkozó teljes körű átültetése hatékonyabb folyamat, mint az egyes államok által külön végrehajtott intézkedések.
63. Továbbá az alapvető követelmények kidolgozása céljából követett kockázatsökkentési eljárás biztosítja, hogy a közös cselekvés arányban álljon a biztonsági célkitűzésekkel, és ne haladja meg a célkitűzések eléréséhez feltétlenül szükséges mértéket. Ezenkívül az említett alapvető követelmények magas szintje, valamint az a lehetőség, hogy a megfelelés vizsgálatához jogilag nem kötelező erejű típusalkalmassági előírások alkalmazhatók, lehetővé teszi az olyan helyi sajátosságokkal való összeegyeztethetőséget, amelyek nem befolyásolják sem a várható előnyöket, sem pedig a biztonság szintjét. Az EASA-rendszer a kötelező és nem kötelező erejű jogi eszközök összekapcsolásának

lehetőségével valóban megfelelő választ ad a repülőterekkel kapcsolatban a szubszidiaritás és az arányosság iránti igényre. Természetesen figyelmet kell fordítani arra, hogy ezeket az alapelveket a kapcsolódó végrehajtási szabályok kidolgozása során is betartsák.

64. Végezetül úgy gondoljuk, hogy ez a javaslat összhangban van a szubszidiaritásnak és az arányosságnak az Európai Közösséget létrehozó szerződés 5. cikkében meghatározott elvével.

V. Szabályozási hatásvizsgálat

65. A véleményben javasolt intézkedések hatásvizsgálatát azzal a céllal végeztük el, hogy elkerüljük a felesleges ismétlődéseket az általunk és a Bizottság – amelynek szintén el kell készítenie saját hatásvizsgálatát – által végzett munka között. A mellékelt szabályozási hatásvizsgálat szemlélteti, hogy valamennyi javasolt intézkedés több választási lehetőség esetén a lehetséges legjobb megoldást biztosítja, figyelembe véve a lehetőségek biztonsági, gazdasági és társadalmi hatását, valamint a nemzetközi és más légiközlekedési jogszabályokkal való összeegyeztethetőségüket.
66. Ezért az Ügynökség úgy véli, hogy az 1592/2002/EK rendelet hatályának e vélemény alapján a repülőterek biztonságára és interoperabilitására történő kiterjesztése globálisan pozitív hatást fog gyakorolni a közösségi repülőtér-üzemeltetőkre és polgárookra.

VI. Következtetés

67. Összefoglalva az Ügynökségnek az a véleménye, hogy a repülőterek biztonságának és interoperabilitásának szabályozása érdekében közösségi hatáskört kell kialakítani. Ezért:
- minden közforgalmi repülőtérrel a közösségi jogszabályok hatálya alá kell vonni;
 - a fizikai jellemzőkre, az infrastruktúrára, a repülőtéri berendezésekre, műveletekre, a repülőterek közvetlen környezetében kialakuló veszélyek kezelésére és csökkentésére kiterjedő, célorientált közös alapvető követelményeket kell bevezetni, az alaprendelethez csatolt újabb melléklet formájában;
 - a repülőtér-tulajdonosok és -üzemeltetők, szolgáltatást vagy berendezést biztosító szervezetek vagy alkalmazottak, akik/amelyek befolyásolhatják a repülőtéri műveletek biztonságát, felelősek az említett alapvető követelmények végrehajtásáért a tagállamok ellenőrzése és felügyelete mellett;
 - a szabályalkotás, a biztonsági elemzés és a szabványosítási vizsgálatok az Ügynökség feladatai közé tartoznak;
 - a menetrendszerű légi járatokat kiszolgáló repülőterek üzemeltetői teljes körű biztonsági rendszert fogadnak el és valósítanak meg;
 - a Bizottságot hatáskörrel kell felruházni a fent említett szervezetek és személyek által teljesítendő részletes követelményeket meghatározó végrehajtási szabályok, valamint az alkalmazandó típusalkalmassági vizsgálati eljárások elfogadása céljából;
 - az ilyen végrehajtási szabályoknak arányban kell állniuk a repülőtér összetettségével, figyelembe véve a repülőtér tevékenységeinek jellegét és mennyiségét;
 - az Ügynökséget hatáskörrel kell felruházni, hogy a típusalkalmassági vizsgálati eljárás során alkalmazandó típusalkalmassági előírásokat fogadjon el, amelyek biztosítanak a rugalmasságot az alapvető követelmények végrehajtásával kapcsolatban, ugyanakkor egységes biztonsági szintről rendelkezzenek;

- a repülőtertervezéssel és a repülőtéri műveletekkel kapcsolatban külön típusalkalmassági vizsgálatot kell végezni, de kiállítható egyetlen bizonyítvány, amennyiben a repülőter-tulajdonos és -üzemeltető személye azonos;
- a több repülőteret üzemben tartók – miután létrehozták a megfelelő központi funkciókat – kérhetnek egyetlen bizonyítványt, amely a felelősségi körükbe tartozó valamennyi repülőter műveleteire és irányítására kiterjed;
- azon repülőterek típusalkalmassági vizsgálatát és felügyeletét, amelyek nem szolgálnak ki menetrendszerű légi járatokat, a tulajdonos vagy az üzemeltető kérésére elvégezhetik akkreditált elbíráló szervek;
- noha a repülőtéri berendezések megfelelőségének ellenőrzése – a tervezett felhasználásuktól függően – a repülőtertervezés és az üzemeltető típusalkalmassági vizsgálatának részét képezi, a biztonsági szempontból döntő jelentőségű berendezések a biztonsági és gazdasági előnyök megfelelő vizsgálatát követően célorientált típusalkalmassági vizsgálati rendszernek vethetők alá, amely magában foglalja a tervező és a gyártó képességeinek esetleges bizonyítását, amennyiben a végrehajtási szabályok így határozzák meg.

68. Az Ügynökség véleménye szerint a fent ismertetett eljárás mód a legjobb eszköz a biztonságnak és az interoperabilitásnak a tagállamok területén található repülőtereken vagy azok közelében történő szabályozására. Tükrözi a vélemény elkészítése céljából szervezett konzultációk során választ adó valamennyi érdekelt fél által kifejezett nézetek többségét. Ezenkívül a javasolt eljárás mód a Közösség intézményi struktúráival összhangban álló, kiegyensúlyozott hatáskörmegosztás szervezését biztosítja azáltal, hogy a feladatok központosítását arra az esetre korlátozza, amikor a feladatokat a Bizottság vagy az Ügynökség jobban végre tudja hajtani. Ezért az Ügynökség azt javasolja, hogy a Bizottság kezdeményezze az e véleményen alapuló jogalkotási eljárást.

Köln, 2007. ...

P. GOUDOU
ügyvezető igazgató