



**2008/1. SZÁMÚ VÉLEMÉNY**

**EURÓPAI REPÜLSÉSBIZTONSÁGI ÜGYNÖKSÉG**

**(2008. április 15.)**

**a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EGK tanácsi irányelv, az 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról**

**„Az EASA rendszer kiterjesztése a légiforgalmi szolgáltatások és léginavigációs szolgálatok (ATM/ANS) szabályozására”**

## I. Általános rendelkezések

1. A polgári repülés területén a közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról szóló 1592/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>1</sup> („az alaprendelet”) elfogadásakor a közösségi jogalkotó felhívta a Bizottságot<sup>2</sup>, hogy amint lehetséges, nyújtson be megfelelő javaslatokat a rendelet hatályának a légi műveletekre és a repülőszemélyzet engedélyeire történő kiterjesztése céljából. A közösségi jogalkotó az alaprendelet jövőbeni alkalmazását és az alapvető követelmények későbbi jogalkotási javaslatok alapján történő kidolgozását is előre jelezte a polgárirepülés-biztonság egyéb területeire vonatkozóan<sup>3</sup>. Ezért a Bizottság az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (European Aviation Safety Agency, EASA) hatáskörének a légi műveletekre, a repülőszemélyzet engedélyeire és a harmadik országok légi járműveinek biztonságára történő első kiterjesztésére irányuló javaslatának benyújtásakor azt a szándékát is közölte<sup>4</sup>, hogy ezt a hatáskört a „teljes rendszerre épülő megközelítés” perspektívájában fokozatosan kiterjeszti a repülőterek biztonságára és interoperabilitására, a léginnavigációs szolgálatokra (Air Navigation Services, ANS) és a légiforgalmi szolgálatra (Air Traffic Management, ATM).
2. Az alaprendelet<sup>5</sup> az Ügynökség egyik feladatául határozza meg, hogy biztosítsa a szükséges műszaki támogatást a Bizottság számára, valamint a Bizottság polgárirepülés-biztonsággal kapcsolatos saját jogalkotási javaslatai alapjául szolgáló véleményeket dolgozzon ki és fogadjon el<sup>6</sup>. Ez a vélemény ilyen alpra épül. Ezért az Ügynökség ezennel benyújtja a Bizottságnak véleményét, amely a 2005. november 15-i COM(2005)578 végleges közleményben foglalt kötelezettségeknek az ATM/ANS biztonsági szabályzatok tekintetében történő teljesítésére irányul.
3. Ezt a véleményt az Ügynökség igazgatósága<sup>7</sup> által meghatározott eljárás szerint, az alaprendelet 19. cikkében szereplő rendelkezéseknek megfelelően fogadták el. A Bizottság jogalkotási ütemterve azonban azt írta elő, hogy az Ügynökség csökkentse az eljárásban meghatározott konzultációs és válaszadási időszakok hosszát.
4. A vélemény e feljegyzésből áll, amely kifejti az Ügynökségnek az ATM/ANS biztonsági szabályozásának közösségi szintű szabályozásának alapjául szolgáló politikával kapcsolatos nézeteit, és amely javaslatot tesz az alaprendelettel kapcsolatban az említett javasolt politika megvalósítása érdekében végrehajtandó módosítások tartalmára vonatkozóan. A vélemény mellékletei az alaprendelet új mellékletét is magukban foglalják, tartalmazzák az ATM/ANS-re vonatkozó alapvető

<sup>1</sup> 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 (HL L 240, 2002.9.7., 1. o.), amelynek helyébe a polgári repülés területén a közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EGK tanácsi irányelv, az 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2008. február 20-i 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet lépett (EGT vonatkozású szöveg) (HL L 079, 2008.3.19., 1. o.).

<sup>2</sup> Az 1592/2002/EK rendelet 7. cikke.

<sup>3</sup> Az 1592/2002/EK rendelet (2) és (23) preambulumbekkezdése.

<sup>4</sup> 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”.

<sup>5</sup> A továbbiakban az „alaprendelet” az 1. számú lábjegyzetben említett és a közelmúltban elfogadott 216/2008/EK rendeletre utal.

<sup>6</sup> Az alaprendelet 19. cikkének (1) bekezdése.

<sup>7</sup> Az igazgatóság határozata az Ügynökség által a vélemények, tanúsítási előírások és útmutatók kibocsátásakor alkalmazandó eljárásról (a „szabályalkotási eljárásról”), MB/08/2007, 2007.6.13.

követelményeket és a szabályozási hatásvizsgálatot (Regulatory Impact Assessment, RIA).

## II. Konzultáció

### a. Módosítási javaslatról szóló értesítés - NPA 2007-16

5. Az NPA 2007-16 sz. konzultációs dokumentumot<sup>8</sup> 2007. november 30-án tették közzé az Ügynökség weboldalán abból a célból, hogy módszert javasoljon az ATM/ANS-nak az EASA rendszerbe történő foglalására.
6. Az Ügynökség ebben a konzultációs dokumentumban elmagyarázta az alaprendelet által a polgári repülés biztonsága egyéb szempontjainak szabályozására létrehozott és majdan, amikor a jogalkotó elfogadja az előirányzott bővítést, az ATM/ANS-re is kiterjedő intézményi keretet. Ezzel kapcsolatban az Ügynökség előterjesztette azon alapvető követelmények tervezetét, amelyeknek meg kell határozniuk a jogalkotó által előírt biztonsági célkitűzéseket, valamint biztosítaniuk kell a tagállamok közösségi szintű ICAO-kötelezettségeinek átültetését. Azt követően ezek az alapvető követelmények alkotják azoknak a részletes végrehajtási szabályoknak az alapját, amelyek részletesebben tükrözik a szabályozás hatálya alá eső személyek kötelezettségeit, ugyanakkor az ICAO-szabványokat és ajánlott gyakorlatokat (Standards and Recommended Practices, SARP) is figyelembe veszik.
7. Az NPA bemutatta az Ügynökség ATM-/ANS-szolgáltatások/-szolgálatok biztonságának szabályozási alapelveire vonatkozó javaslatait is. Ebből a célból az Ügynökség számos olyan kérdésről kikérte az érintettek véleményét, amelyekkel kapcsolatban információkra volt szüksége ahhoz, hogy meghatározza azt a megfelelő mértékben megegyezésre épülő politikát, amely a jelen vélemény alapjául szolgál.

### b. Észrevételekre adott válaszokat tartalmazó dokumentum (Comment Response Document, CRD)

8. Az NPA jelentős érdeklődést váltott ki az érintettek körében, és a 2008. január 21-i záró dátumra az Ügynökség 1860 észrevételt kapott a nemzeti hatóságoktól, szakmai szervezetektől és magánvállalattoktól. A beérkezett észrevételeket az Ügynökség nyugtázta, és a weboldalán 2008. március 18-án közzétett CRD-dokumentumba foglalta. A CRD tartalmazza mindazon személyek és/vagy szervezetek listáját, akik, illetve amelyek észrevételt tettek, illetve az Ügynökség kérdéseire válaszoltak.
9. Ezek az eredmények arra engedtek következtetni, hogy a konzultáció megfelelő alapot nyújtott az Ügynökségnek a szabályalkotási folyamat később teljesítendő feladatainak előkészítéséhez. Az is nyilvánvaló volt, hogy az észrevételek összessége a biztonsági szabályozás teljes rendszerre épülő megközelítésén alapuló, a repülés minden területére kiterjedő megoldását illetően magas szintű egyetértésről tanúskodott, és ezáltal támogatta azt az elvet, hogy ezt a célt az EASA-rendszerrel valósítsák meg. A CRD ezért az Ügynökségnek a konzultáció alapján kialakított kiindulási következtetéseit mutatja be arra vonatkozóan, hogyan kellene kiegészíteni az alapvető követelmények tervezetét, és hogyan kellene meghatározni az ATM/ANS biztonsági szabályainak alapelveit a kiterjesztett alaprendeletben. Ezeket a kiindulási következtetéseket kell azután a jelen véleményben véglegesíteni.
10. A konzultáció ugyanakkor felhívta a figyelmet arra, hogy sok érintett számára nem egyértelmű az NPA által javasolt módszer, mivel azt gondolták, hogy az Ügynökség biztonsági szabályozási szerepköre az egységes európai égbolt (Single European Sky, SES) szabályozásának részét fogja képezni, és nem az ATM/ANS biztonsági

---

<sup>8</sup> [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/doc/NPA/NPA%202007-16.pdf](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/NPA%202007-16.pdf)

szabályozás EASA-rendszernek történő teljes körű átadását fogja elvégezni. Továbbá a műveleti koncepcióik elfogadásának szabályozási, illetve szolgáltatási jellegével, valamint a légtérgazdálkodással és a légi forgalom áramlásának szervezésével kapcsolatos kérdésekre adott válaszok nem tisztázták megfelelően a kérdést ahhoz, hogy az Ügynökség következtetéseket vonhasson le a folyamat adott fázisában. Emiatt, és a végleges vélemény támogatása érdekében az Ügynökség vállalta, hogy a véleményeihez kötelezően csatolt szabályozási hatásvizsgálat keretében további felméréseket végez a lehetséges alternatívákról.

### c. A CRD-vel kapcsolatos vélemények

11. Az Ügynökség 100 választ kapott 18 érintettől: tíz hatóságtól, négy szakmai szövetségtől, három szolgáltatótól és az iparág egyik képviselőjétől. Ez az NPA-ra eredetileg válaszoló érintettek valamivel kevesebb mint 20%-át jelenti, és számuk az Ügynökség CRD-ire adott válaszok szokásos arányát mutatja. A legtöbb ezek közül azoknak az NPA-val kapcsolatban tett észrevételeknek a tisztázására irányult, amelyek kapcsán felmerült az esetleges félreértés lehetősége. Az Ügynökség elemezte, hogy jellegüket tekintve ezek a félreértelmezések a CRD-ben bemutatott előzetes következtetések módosítására irányultak-e, és ahol úgy találta, hogy igen, figyelembe vette azt a jelen véleményben. Néhány válasz ugyanígy javításokat javasolt az alapvető követelmények tervezetével kapcsolatban, amelyeket az Ügynökség üdvözölt, és felhasznált a mellékelt végleges tervezet kialakításában. Számos válaszban azt kérték az Ügynökségtől, hogy javaslatai bizonyos aspektusai kapcsán használjon egyértelműbb megfogalmazást a véleményben. Ez különösen néhány olyan szakmai szervezettől beérkezett válasz esetében van így, amelyek ragaszkodnak ahhoz, hogy tagjaik funkció biztonsági szempontból kritikusak. A lehetőségekhez mérten ennek eleget is tettünk a jelen dokumentumban és annak mellékleteiben.
12. Számos érintett ismét kifejezte a lerövidült konzultációs időszak és a meglehetősen terjedelmes CRD-dokumentum elemzésére rendelkezésre álló rövid idő miatt érzett nemtetszését. Az Ügynökség ismét csak azt tudja hangsúlyozni, hogy a szoros menetrend azt volt hivatott elősegíteni, hogy a Bizottság tartani tudja saját jogalkotási ütemtervét. Ahhoz a tényhez is ragaszkodik, hogy az előirányzott tevékenység célja mindössze az ATM-/ANS-szabályozás bizonyos aspektusainak a SES-től az EASA-keretrendszer részére történő átadása. Ennek megvalósítására vonatkozóan széles körű és nyílt vitát folytatott, amely arra a végeredményre jutott, hogy ennek a feladatnak az elvégzését az érintettek egyértelmű többsége támogatja. Ebben az összefüggésben – amint azt az NPA és a CRD is hangsúlyozza – az a szándékunk, hogy zökkenőmentes átmenetet biztosítsunk, felhasználva a SES-keretrendszerben kidolgozott és már megvalósított szabályokat és folyamatokat. Mivel erre közösségi jogalkotási eljárások és az Ügynökség szabályalkotási folyamatán keresztül kerül sor, az érintetteknek megfelelő lehetőségük fog nyílni annak ellenőrzésére, hogy ténylegesen ennek megvalósítása zajlik mind az alaprendelet kiegészítése, mind pedig a végrehajtási szabályok elfogadása kapcsán.
13. Néhány érintett általános megjegyzést tett arra vonatkozóan, hogy az Ügynökség által „tudomásul vett” (noted) besorolásúként minősített észrevételek száma nagyon magas, és felvetették, hogy ez azt jelenti-e, hogy az Ügynökség nem fogja ezeket figyelembe venni a vélemény elkészítésekor. Ezzel kapcsolatban az Ügynökség szeretné tisztázni, hogy a „tudomásul vett” válasz általa használt jelentése az, hogy az adott észrevételt nem tekinti olyan jellegűnek, amely hatással lenne az előirányzott vélemény hatáskörére vagy tartalmára. Ebből adódóan a „tudomásul vett” nem azt jelenti, hogy az Ügynökség egyetért, illetve nem ért egyet az észrevétellel, hanem mindössze azt, hogy nem lát ellentétet az előirányzott feladatok és az észrevételben foglaltak között.

14. Végezetül előfordultak olyan válaszok is, amelyek azt mutatták, hogy félreértések vannak a szabályozási funkciók lényegét illetően, Az egyik érintett például azt mondta, hogy a légiforgalmi áramlás-szervezés (ATFM) szabályozási funkció és ezért szabályozandó. A zavar elkerülése érdekében az Ügynökség hasznosnak gondolja tisztázni azt, hogy a szabályozási feladatokat közhatalom gyakorlásához kapcsolódó feladatoknak tekinti, amelyeket ebből adódóan nem lehet szolgáltatókra bízni; az ilyen szabályozási feladatokat ezért állami szervezeteknek kell ellátniuk a jogalkotó által rájuk ruházott hatáskörök meghatározásakor lefektetett feltételek szerint. Ennek következtében ezek a testületek szabályozók, nem pedig szabályozott személyek.
15. Összességül az Ügynökség az NPA-val kapcsolatban beérkezett észrevételek és a CRD-vel kapcsolatos vélemények figyelembevételével kiadta a jelen véleményt, amelyről úgy tartja, hogy tükrözi az ATM/ANS biztonságának és bizonyos interoperabilitási aspektusainak EASA-rendszer szerinti, a SES-keretrendszerrel szorosan összehangolt és arra épülő szabályozására vonatkozó feltételekkel kapcsolatos többségi álláspontot.

### **III. Az Ügynökség véleményének tartalma**

#### **Általános**

16. Jacques Barrot, a Bizottság alelnöke által létrehozott magas szintű szakértői csoport repülésszabályozás jövőjéről kiadott ajánlásainak és a bizottsági közleményben bemutatott hatásvizsgálat fenti (2) bekezdésben hivatkozott következtéseinek értelmezése alapján az Ügynökség NPA dokumentuma abból indult ki, hogy az EASA-rendszernek az ATM/ANS biztonsági szabályozására történő kiterjesztését az alaprendelet által létrehozott és az NPA-ban tovább részletezett EASA-rendszer felhasználásával kell elvégezni. Ezt azt jelenti, hogy a teljes rendszerre épülő megközelítés elsősorban a biztonsági szabályozásra vonatkozik, és nem az ATM-/ANS-szabályozásra. Ebben az összefüggésben a biztonságra vonatkozó, teljes rendszerre épülő megközelítést úgy kell érteni, hogy a repülésbiztonsági lánc tagjainak, és különösen a kapcsolódási pontoknak az elemzését központosítva kell elvégezni annak érdekében, hogy a biztonsági lánc minden résztvevője számára meg lehessen adni, milyen veszélycsökkentő intézkedéseket kell megvalósítani ahhoz, hogy ne csak a kockázatokhoz történő saját hozzájárulásuknak, hanem a kockázatoknak való kitettség általános szintjét is csökkentsék. Tény, hogy a biztonságos viselkedés hozzáadása önmagában nem elegendő a rendszer általános biztonságának a biztosításához.
17. Ez nyilvánvaló módon eltér az egységes európai égbolt koncepciója alapjául szolgáló logikától, amely egyszerre foglalkozik a szabályozás különböző aspektusaival. Ennek következtében az ATM-/ANS-rendszerek és azok összetevőinek kapacitása, gazdasági teljesítménye és interoperabilitása, valamint a levegő-föld interoperabilitás, a biztonság, a környezetvédelem és a szabályozás egyéb aspektusai az alkalmazandó szabályok és a típusalkalmassági vizsgálati eljárások terén is szorosan összefonódnak. Ez a teljes rendszerre épülő megközelítésre vonatkozó elképzelés a hagyományos gyakorlatot tükrözi, amely egészen a közelmúltig úgy tekintett a szolgáltatásra és a szabályozási funkciókra, mint ugyanazon dolog két oldalára. Elsődleges célja, hogy támogassa a teljes rendszerre épülő megközelítést az ATM-rendszer általános teljesítményének javítása érdekében, és különösen a kapacitás és a gazdasági teljesítmény tekintetében. Ennek előnyei is vannak, mivel lehetővé teszi, hogy a szabályozott személyek összes szabályozási kötelezettségére egyetlen jóváhagyás vonatkozzon ahhoz hasonlóan, mintha a légi fuvarozók engedélyei a biztonságra, a pénzügyi/biztosítási kötelezettségekre és a jelölésekre is kiterjednének.

18. Ugyanakkor a SES-megközelítés bizonyos hátrányokkal is jár, mivel nem egyértelmű, hogyan történik a biztonsági és egyéb célkitűzések egyeztetése; emiatt mostanában széles körben elfogadott nézet, hogy a biztonsági szabályozást el kell választani a gazdasági teljesítményre vonatkozó szabályozástól. A magas szintű szakértői csoport 1. számú ajánlása a következőképpen emlékeztet erre az elvre: „... valamint garantálva azt, hogy a biztonsági szabályozási tevékenységeket más szabályozási formáktól függetlenül hajtják végre.” Ez akadálynak is tekinthető az ATM-rendszer arra alkalmas összetevőinek leválasztása előtt, mivel a légiforgalom-irányítási szolgáltatások végszolgáltatóját helyezi döntési helyzetbe a monopóliumába tartozó légtér biztonsági szintjével kapcsolatban. *Többek között* az ilyen okok adnak magyarázatot arra, hogy ez a megközelítés miért nem maradt meg a repülésszabályozás más területei, amelyek idővel az EASA alapjául szolgáló teljes rendszerre épülő biztonsági megközelítés felé fejlődtek tovább. Ez azután az ATM biztonsági lánc többi tagjára, például a légtérhasználókra, többek között a pilótákra és az üzemben tartókra, valamint a fedélzeti berendezések gyártóira vonatkozó szabályrendszer ellentmondásaihoz vezet. Az utóbbiak számos ATM-követelménynek (szükséges felszerelés, eljárások, földi/fedélzeti rendszerek interoperabilitása, a berendezések teljesítménye stb.) történő megfelelését az EASA-rendszer használatával tartatják be, a nyilvántartásba vevő állam felelősségét kimondó ICAO-elv előírása szerint. Ezért ez, ahogyan az a SES összefüggésében is felismerhető, kettős szabályozáshoz vezethet, ha ezeket az ICAO-elveket nem tartják tiszteletben.
19. A vitatott kérdés megoldásának előmozdítása érdekében az Ügynökség mindkét lehetőség előnyeit és hátrányait elemezte abban a szabályozási hatásvizsgálatban, amelyet véleményeinek alátámasztásához biztosítania kell. A 2. melléklet az EASA-rendszer kiterjesztését támogatja, mint a biztonság és a szabályozási hatékonyság kapcsán elérhető legjobb megoldást, és valóban ez a legolcsóbb és a legmegfelelőbb módszer a tanúsítások biztonsági aspektusokra történő korlátozásához, amint az a magas szintű szakértői csoport európai repülésszabályozás jövőjére vonatkozó ajánlásában szerepel. Ezenkívül, az alacsony társadalmi hatásának veszélyei is egyszerűen enyhíthetők.
20. Ennek a választásnak természetesen következményei vannak a kiterjesztett alaprendeletnek és annak végrehajtási szabályainak a SES-szabályokkal és azok végrehajtási szabályaival való megfelelő összeillesztésére vonatkozó igényre vonatkozóan. Valóban megnövelné az iparág nehézségeit, ha a kettős szabályalkotási folyamatból eredő mindkét rendszer szerinti biztonsági követelményeknek eleget kellene tenniük. A jelenlegi helyzetben azonban nem lehet pontosan meghatározni a SES-szabályozásnak azokat a rendelkezéseit, amelyeket a kiterjesztett alaprendelet hatálybalépésekor módosítani kellene, sem azokat, amelyeket annak végrehajtási szabályai érintenének. Továbbá, az Ügynökség nincs arra feljogosítva, hogy a SES-szabályokra vonatkozóan javaslatokat tegyen. Ezért a megfelelő időben megfelelő koordinációt kell alkalmazni a szükséges kiigazítások kidolgozása érdekében. Rugalmas lehetőség lenne, ha a jogalkotó olyan hatáskörrel ruházná fel a Bizottságot, amely lehetővé tenné, hogy az eseti alapon végezze el ezeket a szükséges kiigazításokat. Egy másik lehetőség szerint a kiterjesztett alaprendelet elfogadása által kiváltott hatások áttekintését a jogalkotási folyamat végén végeznék el abból a célból, hogy az alaprendelet utolsó előtti cikkében meghatározzák a SES hatályon kívül helyezendő, illetve kiegészítendő rendeleteit.
21. Ebben az összefüggésben az Ügynökség emlékeztet arra, hogy többször megerősítette: minden jövőbeli EASA végrehajtási szabály a SES az idő szerint érvényes rendelkezéseire, és különösen az áttűtetett, EUROCONTROL által kidolgozott biztonsági és interoperabilitási szabványokra és eljárásokra (EUROCONTROL Safety Regulatory Requirements, ESARR) fog épülni. Ebben a vonatkozásban az átmeneti mechanizmusok úgy lesznek kialakítva, hogy biztosítsák a SES-szabályok szerint egyszerűen már megadott jóváhagyások folyamatosságát. Számos példa van a nemzeti

szabályozásról az EASA-szabályozásra történő átállás során alkalmazott, az iparág további terhelése nélküli zökkenőmentes áttérést biztosító mentességekre. Ugyanakkor biztosítani kell az EASA és a SES rendszere közötti konzisztenciát, figyelembe véve a kettős szabályozás eseti csoport<sup>9</sup> ajánlásait is. Valóban lehetőség van olyan folyamatok kidolgozására, amelyek a többszöri megfelelési elbírálás elkerülése céljából összehangolt követelményeket és tanúsítási eljárásokat biztosítanak. Az Ügynökség jelenleg az EASA-rendszer légi műveletekre történő kibővítésével összefüggő szervezet jóváhagyások ésszerűsítésén és az ICAO SMS SARPS megvalósításán dolgozik. Ennek eredményeit fogják felhasználni a repülőtér- és ATM-/ANS-szolgáltatókra vonatkozó későbbi végrehajtási szabályok kidolgozása során.

## **Biztonsági célkitűzések**

22. Ahogyan az az NPA-ban is szerepel, a közösségi jogszabálynak meg kell határoznia, hogy a jogalkotó milyen célkitűzéseket kíván elérni a közösségi szintű közös cselekvéssel. Ez tisztázza, hogy a szabályozott személyeknek és a végrehajtó hatóságoknak mit kell tenniük a kötelezettségeik teljesítéséhez, valamint biztosítja a tevékenységeik politikai és bírósági ellenőrzéséhez szükséges eszközöket. A repülés más területein szerzett tapasztalat azt mutatja, hogy az ICAO-szabványokra és ajánlott gyakorlatokra történő hivatkozás alapján megvalósított átültetés nem vezetett kielégítő megoldásra, mivel azokat eredendően a légtérhasználók szabad mozgásának biztosítása céljából alakították ki. Ezért olyan módon keverednek bennük a biztonsági és egyéb – interoperabilitási és adminisztratív – követelmények, amely nem teszi lehetővé a biztonsági szabályozás teljesítményalapú megközelítését. Ennek következményeként az Ügynökségnek az az álláspontja, hogy a jogalkotónak kifejezetten a biztonság témakörének szentelt alapvető követelményeket kell elfogadnia az alaprendelethez csatolt újabb melléklet formájában.

### Az alapvető követelmények tartalma

23. Az NPA alapvető követelmény tervezeteket ajánlott, amelyek részleteit az Ügynökség egy, a korábbi esetekben alkalmazott szabványos folyamat szerint dolgozott ki. A területen jártas szakemberek segítségével az Ügynökség azonosította az ATM és ANS nyújtásával kapcsolatos veszélyeket, felmérte a kapcsolódó kockázatokat, végül kidolgozta azokat a veszélycsökkentő stratégiákat, amelyek most a javasolt alapvető követelményeket alkotják. Ezeknek az alapvető követelményeknek az is a céljuk, hogy megfelelő alapot adjanak a megvalósítási eszközök meghatározásához, garantálva ezzel, hogy fennmaradjon a meglévő SES-szabályozással és végrehajtási szabályokkal való összhang és folyamatosság. A korábbi esetekhez hasonlóan, az NPA nem tartalmazza a folyamat részleteit, de a jogalkotási eljárás támogatásához szükség szerint biztosíthatók a kapcsolódó adatok. A konzultáció során kapott észrevételeket felhasználtuk az alapvető követelmények tartalmának javításához, amennyire azt az Ügynökség számára a jelen vélemény összeállítására rendelkezésre álló idő rövidege megengedte. Az eredményként kapott szöveget, a tartalmi magyarázatokkal és az ICAO-szabványokkal és ajánlott gyakorlatokkal való kapcsolatokkal együtt, az 1.függelék tartalmazza.

### Az üzemeltetési koncepció jellege

24. Elvileg – és abból adódóan, hogy az alaprendelet teljes egészében közvetlenül alkalmazandó – az alapvető követelmények a szabályozott személyek részére határoznak meg jogokat és kötelezéseket. Ezért nem tartalmazhatnak a delegált

<sup>9</sup> <http://www.eurocontrol.int/src/gallery/content/public/documents/DRAHG/DRAHG%20Report.pdf>



végrehajtó testületeknek, a Bizottságnak, illetve a tagállamoknak szóló rendelkezéseket. Ennél jobb módszer az, ha azoknak az e delegált hatásköröket biztosító alaprendeletek cikkeiben helyeznek el megfelelő feltételeket azok gyakorlására vonatkozóan. A műveletek koncepcióinak létrehozásához kapcsolódó veszélyek azonosítása után az Ügynökség ezért kérdezte meg, hogy azok elfogadása szabályozási vagy szolgáltatói funkció-e. A kapott válaszok a műveletek koncepcióinak definíciója tekintetében bizonyos fokú bizonytalanságot, a vonatkozó funkció alapjellegét illetően pedig némi nézetkülönbséget mutattak. Ezért az Ügynökség vállalta, hogy ezt a kérdést tovább tanulmányozza a szabályozási hatásvizsgálatban, amelyet a véleményeihez kell fűznie. A vizsgálat eredményei alapján a következő következtetéseket lehetett levonni.

25. A legáltalánosabban elfogadott definíció szerint az üzemeltetési koncepció a légtérhasználók által megvalósítandó eljárások (amelybe a nagyon kis forgalmi sűrűségű légterek egyszerű „légi szabályaitól” kezdve a komplex légterek rendkívül bonyolult eljárás-kombinációiig minden beletartozik), a földi és fedélzeti berendezésekre vonatkozó követelmények, a nyújtandó és használandó szolgáltatások (többek között a légiforgalom-irányítás, légiforgalmi tájékoztatás, meteorológiai adatok, kommunikáció, navigáció, felügyelet stb.), az azokat nyújtó szolgáltatók által megvalósítandó eljárások és a személyzet képezésének egy adott kombinációja. Kell lennie egy olyan speciális üzemeltetési koncepciónak, amely bármely légtérblokk használatának az alapját meghatározza, és ezenkívül lehet még számos egyéb, ugyanarra a légtérblokkra vonatkozó üzemeltetési koncepció is. Ilyen esetben létre kell hozni az adott légtérblokk taktikai kezelését, hogy eseti alapon döntsön az alkalmazható üzemeltetési koncepcióról, és értesítse a légtérhasználókat arról, hogy adott idő szerint melyik koncepció van érvényben. Az üzemeltetési koncepció ebből adódóan nem a légtérkapacitás növelésének lehetséges megoldásaira irányuló kutatások eredménye, hanem egy konkrét légtérblokkban folyó üzemeltetést befolyásoló hivatalos döntés. Mindezek miatt az Ügynökség úgy véli, nem szabad összetéveszteni ezt a koncepciót a SESAR által leszállítandó megoldásokkal, mint ahogy a jelek szerint a beérkezett észrevételek némelyike teszi.
26. Az üzemeltetési koncepciók által teljesítendő célkitűzések nemcsak biztonsági, hanem gazdálkodás-hatékonysági, környezetvédelmi és minden olyan egyéb kritériumot is tartalmaznak, amelyet a jogalkotó a köz elvárásainak kielégítése céljából esetlegesen meghatároz. Emiatt a döntés az egymással ütköző célkitűzések közötti egyeztetést is jelent, és ezért nem bízható szerzett érdekeltségekkel rendelkező felekre. Ezért az üzemeltetési koncepciókat delegált végrehajtó hatalomnak kell elfogadnia, és ez egy szabályozási funkció. Ennek a funkciónak a gyakorlását az ICAO-nál és közösségi szinten kell koordinálni annak érdekében, hogy a légtérhasználók és a szolgáltatók szempontjából is biztosítani lehessen a teljes körű összhangot és interoperabilitást. Emiatt az Ügynökség arra a következtetésre jutott, hogy a speciális üzemeltetési koncepciók meghatározásához nincs szükség alapvető követelmények felállítására. Ugyanakkor azonban, mivel a felelős illetékes hatóságoknak (tekintet nélkül arra, hogy az az adott esetben a Bizottságot vagy a nemzeti hatóságokat jelenti-e) meg kell győződnie arról, hogy ezek az üzemeltetési koncepciók megfelelően figyelembe veszik-e a biztonságot, az Ügynökség azon az állásponton van, hogy a NPA mellékletében előírányzott, a kapcsolódó veszélyek csökkentését célzó követelményeket be kell illeszteni az alaprendelet cikkébe arra a helyre, ahol az ilyen hatáskörök átruházásának feltételei vannak meghatározva. Ebben az összefüggésben tisztázni kell, hogy az Ügynökség nem kíván semmilyen végrehajtó hatalommal bírni ebben a kérdésben. Úgy véli azonban, hogy műszaki tanácsadói szerepet lenne célszerű betöltenie az előírányzott üzemeltetési koncepciók, valamint azok módosításai biztonsági hatásának értékelése kapcsán. Azt is szükségesnek véli, hogy a szabványosítás ellenőrzésére szolgáló folyamatát alkalmazzák annak áttekintésére, hogy az illetékes nemzeti hatóságok hogyan gyakorolják a hatáskörüket az adott területen.

27. Elfogadás esetén a speciális üzemeltetési koncepciókat a légtérhasználókra, a személyzetre, a szolgáltatókra, valamint az általuk kötelezően használt berendezésekre, rendszerekre és összetevőkre vonatkozó szabályok útján valósítják meg. Az interoperabilitást elsősorban a légtérhasználók szemszögéből megközelítő jelenlegi ICAO-keretrendszert figyelembe véve, ezeket a szabályokat a nyilvántartásba vevő állam tartatja be az üzemben tartókkal, ezért azokat az EASA-rendszer szerint kell elfogadni. A személyzetet és a szolgáltatókat illetően ezek a szabályok elsősorban a szolgáltatók szempontjából közelítik meg az interoperabilitást, a kapcsolódó eljárásokat és képzési követelményeket. Mivel a biztonsági tartalmuk általában elhanyagolható, ezek elfogadására valószínűleg a SES-keretrendszerben kerül sor, hacsak a biztonsági kérdés volumene indokolttá nem teszi, hogy a ráruházott végrehajtó hatalom birtokában a Bizottság eseti alapon másképpen határozzon. Az ilyen szabályok szükség szerint meghatározzák, milyen rájuk ruházott szerepeket kapnak a szolgáltatók az általuk kötelezően alkalmazandó üzemeltetési koncepciók megvalósításához és taktikai kiigazításához.

## Hatókör és alkalmazhatóság

### Légtér

28. Az NPA meghatározása szerint az ATM/ANS alaprendeleten keresztül történő szabályozásához szükség van arra, hogy a hatókörében egyértelműen meg legyen határozva az a légtér, amelyben a közös szabályok érvényesek. Az Ügynökség azon az állásponton van, hogy az EASA-rendszer szerinti légiforgalmi biztonsági szabályoknak a SES-szabályok hatálya alá tartozó légtéren kívül a szerződés hatálya alá tartozó teljes légtérre is ki kell terjedniük<sup>10</sup>. Ez az ellenőrzött és ellenőrizetlen légtérre történő kiterjesztést is lehetővé teszi, mivel a biztonsági célkitűzések hatásköre szükségszerűen eltér a kapacitáskezelésétől. Az ellenőrizetlen légtérben zajló légi forgalom biztonságát az ICAO 2. mellékletében található légi szabályok<sup>11</sup> biztosítják, amelyek hasonlóak a közúti forgalom biztonságát biztosító szabályokhoz. Ennek az lesz az előnye, hogy összehangolásra kerülnek azok a biztonsággal összefüggő vonatkozó légi szabályok, amelyek jelenleg államonként eltérnek egymástól és amelyek az interoperabilitás hiánya miatt komoly biztonsági fenyegetést jelentenek a légtérhasználók számára. Amint azt korábban a CRD-dokumentumban már kijelentettük, ez semmiképp nem értelmezendő úgy, hogy az Ügynökség részt kíván venni annak eldöntésében, hogy mi számít, illetve nem számít ellenőrzött légtérnek. Az ilyen döntéseket az üzemeltetési koncepciók meghatározásának részeként kell meghozni, amint az a fenti magyarázatban szerepel.

29. Ebben az összefüggésben az Ügynökség emlékeztetni kíván arra, hogy bizonyos léginavigációs szolgáltatások, például a légiforgalmi tájékoztatási lánc, valamint kommunikációs és navigációs szolgáltatások, gyakran rendelkezésre állnak ellenőrizetlen légtérben is, és gyakran ezeknek köszönhető a légi forgalom biztonságos és rendszerben történő folyása. Indokolt, hogy az ilyen szolgáltatások is a közös biztonsági követelmények hatálya alá tartozzanak.

### Légtérhasználók

30. Ahogy már az üzemeltetési koncepcióhoz kapcsolódó fenti részben is volt róla szó, az üzemeltetőknek eleget kell tenniük az általuk használt légtérben adott idő szerint érvényes speciális üzemeltetési koncepcióknak. Ez a szükséges felszerelést és képzési

---

<sup>10</sup> Ebbe természetesen nem tartozik bele a tagállamok által ICAO-megbízás alapján ellenőrzött, nyílt tenger fölötti légtér.

<sup>11</sup> Ismert tény, hogy az ICAO 2. mellékletében foglalt elemek nem mindegyike kapcsolódik közvetlenül a repülésbiztonsághoz, és ezért ezekre nem fog kiterjedni az EASA-rendszer.

követelményeket éppúgy magában foglalja, mint bizonyos szolgáltatások igénybevételét és az előírt eljárások megvalósítását. Az EASA-rendszer már tartalmazza az ICAO 6. melléklete rendelkezéseivel összhangban lévő kapcsolódó rendelkezéseket. Ezért az Ügynökségnek az az álláspontja, hogy a légtérhasználók ATM/ANS biztonsági szabályozása jobban van szabályozva abban a rendszerben. Ez nem jelenti azt, hogy bármilyen módosítást végre kellene hajtani az alaprendeletben, amelynek alkalmazhatóságáról szóló cikke már lefedi a tagállamokban vagy harmadik országban regisztrált légi járművel végrehajtott, a Közösségbe irányuló, azon belüli, illetve abból kifelé irányuló műveleteket. Ez, ezenkívül, biztosítani fogja a SES-keretrendszernek az alaprendeletbe foglalt végrehajtási eszközt is.

31. Ebben az összefüggésben időszerű lehet arra emlékeztetni, hogy az alaprendelet csak az úgy nevezett „állami küldetésen” résztvevő (rendőrségi, vámhivatali, katonai vagy ezekhez hasonló szolgálat által használt) légi járműveket zárja ki a hatásköréből. Ez megfordítva azt jelenti, hogy a tagállamok által birtokolt légi járművek az alaprendelet által előírt közös szabályok hatálya alá esnek, amennyiben nem ilyen küldetésen vesznek részt. Más szavakkal: amikor az általános légi forgalomban vesznek részt, ezekre is ugyanazok a szabályok vonatkoznak, mint a többi légtérhasználóra. Más felhasználói kategóriáihoz hasonlóan nekik is joguk van arra, hogy hozzájáruljanak a rájuk vonatkozó szabályok kidolgozásához, és hogy igényt tartsanak arra, hogy ezek a szabályok arányban legyenek a tevékenységük típusával és jellegével. Amennyiben az indokolt, az üzemeltetési koncepciók elfogadásakor, illetve a szabályok kidolgozásakor külön eljárást kell alkalmazni. Az esetleges felmentéseket a vonatkozó, és különösen az alaprendelet 14. cikkében meghatározott eljárások felhasználásával kell kezelni.

#### Szolgáltatók

32. Az Ügynökség által elvégzett kockázatértékelés azt mutatta ki, hogy az ATM-/ANS-rendelkezés jelentős kockázatot hordoz magában, amelyet megfelelően csökkenteni kell. Most már valóban általánosan elfogadott nézet, hogy az ATM-/ANS-szolgáltatóknak közös biztonsági követelmények hatálya alá kell tartozniuk, és hogy a SES-szabályok már lefedték a kapcsolódó tanúsítási követelményeket. Az NPA ezért arra a következtetésre jutott, hogy az ilyen szolgáltatásoknak az EASA-rendszerhez tartozó közös szabályok hatálya alá kell tartozniuk.
33. Ezt a kérdést érintve időszerű lehet annak tisztázása, hogy a szerződés nem engedi meg a vállalkozások tulajdonosi alapon történő megkülönböztetését. Ez azt jelenti, hogy az állami tulajdonú (ideértve a katonai kormányzati formát is) szolgáltatók nem kezelhetők az ugyanazokat a szolgáltatásokat nyújtó más magán- vagy vállalati formában működő szervezetektől eltérő módon. A 31. bekezdésben kifejtettek szerint a különleges kezelést, illetve a felmentéseket a vonatkozó eljárásoknak megfelelően kell kezelni.
34. A jogbiztonság biztosítása érdekében az Ügynökség megpróbálta pontosabban meghatározni az érintett szolgáltatásokat. Míg az egyértelmű volt, hogy a néhány esetben már magán- vagy társasági formában működő légiforgalmi szolgáltatásokat, kommunikációs, navigációs, felügyeleti, meteorológiai adat- és légiforgalmi tájékoztató szolgáltatásokat nyújtó szolgáltatókat szabályozott személyként kell kezelni, ez kevésbé volt egyértelmű a légtérkezelés (air space management, ASM) és a légiforgalmi áramlás-szervezés (air traffic flow management, ATFM) területén működő szolgáltatók esetében. A SES-csomag, bár hatóköre kiterjed e két utóbbi funkcióra, sem közös (vagy alapvető) követelményeket nem határoz meg azok nyújtására vonatkozóan, sem tanúsítási kötelezettséget nem ró a szolgáltatókra. Csakugyan megkérdőjelezhető, hogy az ilyen funkciók szolgáltatásnyújtásnak vagy szabályozási tevékenységnek minősülnek-e. Ezért az Ügynökség saját véleményének kialakítása előtt kikérte az érintettek véleményét ebben a kérdésben.

35. A kapott válaszok azt jelezték, hogy ezek a funkciók a stratégiai, a taktikai szintet megelőző és a taktikai elemek jelenléte alapján szabályozási és szolgáltatásnyújtási jellemzőkkel is rendelkeznek. Az Ügynökség ezt követően vállalta, hogy tovább elemzi a kapott válaszokat és a végleges véleményéhez kötelezően csatolandó szabályozási hatásvizsgálat (szabályozási hatásvizsgálat, RIA) keretében elvégzi a lehetséges opciók hatásvizsgálatát. Arra a következtetésre jutott, hogy az ASM-t, amely előzőleg kialakított légtérblokkok, illetve útvonalak konkrét polgári vagy katonai felhasználókhoz történő ideiglenes hozzárendelését jelenti, leginkább egy pozitív biztonsági és gazdasági vonatkozásokkal bíró kormányzati funkciónak lehet tekinteni. Mivel az ATFM kereskedelmi jellegű károk okozhat az egyes szervezeteknek (pl. késve közlekedő repülőjáratok, más útvonalra terelt repülőjáratok, illetve adott időben nagyobb kapacitás biztosítása), a szabályozási hatásvizsgálat arra a következtetésre jutott, hogy ezt jobb szabályozási funkciónak tekinteni, legalábbis akkor, amikor a központi funkciójáról van szó.
36. Ezen az alapon az Ügynökség arra a következtetésre jutott, hogy e funkcióknak az üzemeltetési koncepció jellegéhez számos szempontból közel álló stratégiai, illetve központi elemei szabályozási jellegűek, és ezért azokról delegált illetékes hatóságoknak, az Európai Bizottságnak vagy regionális/helyi illetékes hatóságoknak kell döntenie, megfelelő mértékben figyelembe véve a szükséges szubszidiaritást. Ebből következik, hogy a kapcsolódó biztonsági követelményeket be kell vezetni az ilyen jogátruházás feltételei közé. Arra a következtetésre is eljutott, hogy az ASM és ATFM taktikai elemeket szolgáltatók is kezelhetik, amennyiben ez nem jár összeférhetlenséggel, és feltéve, hogy az illetékes hatóság így dönt. Következtetésképpen a megfelelő alapvető követelmények teljesítését ki kell terjeszteni az ilyen szolgáltatókra.
37. Összefoglalva, az Ügynökség azon az állásponton van, hogy minden, a SES-keretrendszerben meghatározott ATM-/ANS-szolgáltatás nyújtásában érintett szervezetnek a közös biztonsági szabályok hatálya alá kell tartoznia.

### Rendszerek és összetevők

38. Az Ügynökség által elvégzett kockázatértékelés azt mutatta, hogy az ATM-/ANS-szolgáltatások biztosításához hozzájáruló rendszerek és összetevők kialakítása, karbantartása és működése jelentős kockázattal jár, amelyet megfelelő módon csökkenteni kell. Az ICAO-szabványok és ajánlott gyakorlatok és a tanúsítási követelményeket lefektető SES-szabályok mindezt figyelembe veszik. Az Ügynökség ezért arra a következtetésre jutott, hogy az ilyen rendszereknek és összetevőiknek az EASA-rendszerhez tartozó közös szabályok hatálya alá kell tartozniuk. Ugyanakkor, a túlszabályozás elkerülése érdekében a szabályozás szükségességét eseti alapon kell megállapítani a szükséges megvalósítási szabályok kidolgozása során. Ilyen döntést esetleges meghozása esetén az arányosság elvét egy szabályozási hatásvizsgálat elvégzésével lehetne megvizsgálni.

### Személyzet

39. A tagállamok ICAO kötelezettségvállalásaikban, majd azt követően a SES-szabályokkal már elfogadták, hogy a légiforgalom-irányítóknak<sup>12</sup> elméleti tudás, gyakorlati jártasság, nyelvismeret és orvosi alkalmasság tekintetében közös követelményeknek kell megfelelniük. Az ilyen követelményeknek nemcsak az a céljuk, hogy biztosítsák: ezek a szakemberek elvégezték a szükséges képzést (amely minden szakma esetében követelmény), hanem annak garantálása is, hogy fizikai/orvosi

---

<sup>12</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2006. április 5-i 2006/23/EK irányelve a közösségi légiforgalmi irányítói szakszolgálati engedélyről (EGT vonatkozású szöveg) (HL L 114., 2006.4.27., 22. o.).

alkalmasságuk megfelelő, aktuális jártasságuk pedig elegendő. Az az igény, hogy olyan követelményeknek kell megfelelni, amelyek korlátozzák e személyek szabadságát a foglalkozásuk gyakorlásában és akár a foglalkoztatásuk megszűnését is eredményezhetik, amennyiben már nem tudnak megfelelni azoknak, az Ügynökséget arra a következtetésre vezette, hogy az ilyen személyzet szabályozott foglalkozáshoz tartozik, és ezért a kiterjesztett alaprendelet hatálya alá kell tartoznia. Az Ügynökség továbbra is egyértelművé kívánja tenni, hogy nem lát okot arra, hogy a repülőtér előtérkezeléséért felelős személyzetet ilyen szabályozott munkakörbe sorolják, szemben a néhány érintett által az NPA-konzultáció során felvetett elképzeléssel.

40. Az alapvető követelmények kidolgozása során az Ügynökség csakugyan felhívta a figyelmet arra, hogy a megfelelő képzési és kompetencia követelmények teljesítéséhez további személyzeti kategóriákat kell bevezetni, de ezekre nem azért van szükség, hogy a légiforgalmi irányítókéval azonos szinten szabályozzák a foglalkozásukat. Ezért tehát az egyéb személyzetnek, például az ATS mérnöki személyzetnek közös biztonsági követelmények hatálya alá kell tartozniuk, és ennek megfelelően kell megjeleníteniük a kiterjesztett alaprendeletben. A szakmai hozzáértéssel és az orvosi alkalmassággal kapcsolatos követelmények teljesítése azonban az őket alkalmazó szervezetek szokásos felelősségi körébe tartozik. A személyzet azon tagjai érintettek, akik tevékenysége az ATM-/ANS-szolgáltatások nyújtásában, valamint a kapcsolódó rendszerek és azok összetevőinek megtervezésében, gyártásában, karbantartásában és működtetésében való részvételük kapcsán hatással lehet a légi műveletek biztonságára.

#### Szervezetek

41. Az alapvető követelmények kidolgozása során az Ügynökség biztonsági kockázatokat talált az Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózat (European Air traffic Management Network, EATMN) rendszereinek és azok összetevőinek tervezésével, gyártásával, karbantartásával és üzemeltetésével kapcsolatban. Bár széles körben elterjedt nézet, hogy e kockázatok csökkentése végső soron az ilyen rendszereket és összetevőket használó szolgáltatók feladata, ez nem csökkenti az ezekhez kapcsolódó tervezési, gyártási, karbantartási és üzemeltetési feladatokban közvetlenül részt vevő szervezetek felelősségét. Ezért az Ügynökség azon az állásponton van, hogy ezeket a szervezeteket meg kell nevezni a kiterjesztett alaprendeletben, és esetlegesen előírható a számukra, hogy szükség szerint bizonyítsák az erre vonatkozó képességüket, amennyiben a megfelelő szabályozási hatásvizsgálaton alapuló végrehajtási szabályok így döntenek.
42. Ez nem jelenti azt, hogy az ilyen szervezeteket szisztematikusan és közvetlenül kellene szabályozni annak érdekében, hogy a rendszerek és azok összetevőinek használói felmentést kapjanak e felelősség alól. Ugyanakkor, ez biztosítaná a jogi alapot arra, hogy szükség esetén alkalmazható legyen egy ilyen megoldás. Valószínűsíthetően ez lesz a helyzet a GNSS-rendszerek és az összetett műholdas/földi távközlési hálózatok esetében. Mindez kiterjedhet néhány értéknövelt légiforgalmi tájékoztató szolgáltatást nyújtó szolgáltatásra is, különösen az elektronikus navigációs adatbázisokra, amelyek szabályozására jelenleg nincs semmilyen jogi alap. Amint azt a repülőtéri biztonsági szabályozásról szóló véleményben is kifejtettük, ez lehetővé tenné olyan folyamatok alkalmazását, amelyek a repülőgép-alkatrészekkel kapcsolatban használt Európai Műszaki Szabvány Rendelet (European Technical Standard Order, ETSO) rendszeréhez hasonlóan már évtizedek óta bizonyítják hatékonyságukat a légi alkalmasság terén, megkönnyítve ezzel a kis szolgáltatók munkáját, és csökkentve a szabványosítható összetevők költségét. És végül, de nem utolsósorban, ésszerűsített tanúsítási folyamatok kidolgozását is lehetővé tenné földi/fedélzeti rendszerek és összetevők részére.

## Megvalósítási módszerek

43. Ez a fejezet az alapvető követelmények megvalósításához felhasználandó módszerekkel foglalkozik. Azt mutatja be, hogyan kell bizonyítani az alapvető követelményeknek való megfelelést, tisztázza, hogy a Bizottságnak mely megvalósítási szabályokat célszerű kiadnia a szabályozott személyek teljesítéshez szükséges tevékenységeinek meghatározásához, valamint megnevezi a megfelelés felügyeletéért és/vagy igazolásáért felelős testületeket. Az NPA-ban további részletek találhatóak e tisztázások okairól.

### Légtérhasználók

44. Az alaprendelet már lefektette annak alapját, hogy a légtérhasználat kapcsán az üzemeltetőkkel szemben követelményeket lehessen támasztani, függetlenül attól, hogy az üzemeltetők uniós polgárok-e vagy sem. Az ICAO elveinek megfelelően az ilyen szabályokat általában ténylegesen a nyilvántartásba vevő állam vagy az üzemeltető állama által elfogadott üzemeltetési szabályok útján határozzák meg, a többi szerződő állam légtérhasználatra vonatkozóan elfogadott üzemeltetési koncepcióinak megfogalmazása érdekében. A jogalkotó azt is eldöntötte, hogy a tagállamok légterében tartózkodó külföldi üzemeltetőknek teljesíteniük kell majd a közösségi követelményeket. Ez lehetőséget nyújt arra, hogy előírják számukra a légtérkövetelmények teljesítéséhez szükséges szabályok betartását.

45. Azok a szabályok, amelyek azt írják elő az üzemeltetőknek, hogy saját műveleteikre vonatkozóan megfelelő veszélycsökkentő intézkedéseket vezessenek be, az EASA-rendszerbe tartoznak, és ezért az alaprendelet hatálya alá esnek. A kiegészítő elemek a légtérhasználók szempontjából lefedik az üzemeltetési koncepciók és az interoperabilitás megvalósítását. Ezeket az Ügynökségnek úgy kell kidolgoznia, hogy megfeleljenek a SES-keretrendszer szerint elfogadott üzemeltetési koncepcióknak, és egy, a komitológiai eljárás keretében hozott bizottsági döntésnek kell felvennie azokat az üzemeltetőkre vonatkozó szabályok közé. Ezért a kiterjesztett alaprendeletnek megfelelő hatáskört kell biztosítania a Bizottság részére.

46. Ilyen szabályok fogják előírni, hogy az üzemeltetőknek milyen eljárásokat kell megvalósítaniuk az általuk használt légtérben, valamint azt, hogy milyen berendezéseket és szolgáltatásokat kell használniuk az adott légtérblokkban. Ezeknek a szabályoknak arányban kell lenniük a művelet típusával és összetettségével és a kapcsolódó kockázatokkal. Az EASA-rendszernek megfelelően, ezek elfogadása megfelelő konzultációt és hatásvizsgálatot kíván.

47. Ezeknek a szabályoknak azokat a szubszidiaritási területeket is tisztázniuk kell, amelyeken a helyi sajátosságok miatt a tagállamoknak esetleg további szabályokat kell kidolgozniuk. Ilyen esetben jogukban áll kiadni saját helyi előírásaikat, amelyeknek az általános üzemeltetési koncepcióval való összhangjukat vizsgáló közösségi ellenőrzésen kell keresztülmenniük.

48. Az EASA-rendszerben a fenti szabályoknak való megfelelés ellenőrzéséhez csak a kereskedelmi üzemeltetők esetében alkalmaznak tanúsító folyamatot (tanúsítvány vagy bizonyítvány kiadását). Ez a módszer elégtelennek bizonyulhat a nem kereskedelmi üzemeltetők által teljesítendő ATM-/ANS-követelmények teljesítésével, így például a Csökkentett függőleges elkülönítési minimumokhoz (Reduced Vertical Separation Minima, RVSM) szükséges berendezések szállítására, illetve a személyzet ilyen környezetben történő munkavégzési képességére vonatkozó követelményeknek való megfeleléssel kapcsolatban. Ezért a kiterjesztett alaprendeletben további igazolási követelményeket kell megfogalmazni.

49. Az üzemeltetési szabályok megvalósítása tekintetében a nemzeti légügyi hatóságok illetékesek, amennyiben azok az ő területükön székelő üzemeltetőket érintenek<sup>13</sup>, illetve az Ügynökség az illetékes, amennyiben külföldi üzemeltetőkre vonatkoznak. Az Ügynökség azon az állásponton van, hogy az egyszerűség kedvéért, valamint a félreértések és az esetleges joghézagok elkerülése céljából az előző bekezdésben előrevetített szabályoknak való megfelelés ellenőrzésére is ugyanilyen szerepmegosztást kell alkalmazni.

### Szolgáltatók

50. Az ATM-/ANS-szolgáltatók helyzete sok szempontból nagy mértékben megegyezik a kereskedelmi légi fuvarozókéval. Ahhoz, hogy szolgáltatásokat nyújthassanak, be kell bizonyítaniuk, hogy megfelelnek a biztonsági követelményeknek, és engedélyt kell szerezniük (az illetékes légiforgalmi irányító szolgálat általi kijelölés vagy kiválasztás révén). Míg az első kötelezettség arra irányul, hogy biztosítsa azt, hogy a szolgáltatók rendelkeznek a biztonsági feladataik ellátásához szükséges eszközökkel, a második inkább a piaci szabályozásról szól. Mindkét folyamat leválasztható, de senki sem nyújthat úgy szolgáltatásokat, hogy nem teljesíti mindkét feltételcsoportot. Míg a légi közlekedés világában úgy tekintenek a tőkeerőre, mint a piaci jelenlét feltételére, amelynek az a funkciója, hogy baleset vagy csőd esetén védelmet adjon a fogyasztóknak, a jelek szerint egy ideje a SES-keretrendszerben meghatározott biztonsági kötelezettségek teljesítéséhez szükséges feltételként is figyelembe veszik. Ebből az Ügynökség azt a következtetést vonja le, hogy a szolgáltatók jóváhagyására vonatkozó szabályoknak az EASA-rendszerhez kellene tartozniuk, mivel elsődleges céljuk a biztonsági kockázatokból adódó veszélyek csökkentése, ugyanakkor az engedélyezés szabályozásának a SES-rendszer keretében, illetve nemzeti szinten kellene maradnia. A kapcsolódó szabályokat a Bizottságnak kellene elfogadnia a komitológiai eljárás során. Ezt követően a kiterjesztett alaprendeletnek megfelelő hatáskört kell biztosítani a Bizottság részére.

51. Ahogy számos alkalommal kifejtettük, egyértelmű, hogy az ilyen EASA-szabályokat a SES kereteiben eddig már kidolgozott meglévő elemek alapján kell részletesen kidolgozni, és hogy az átmenet lebonyolítását, többek között a jelenlegi jóváhagyások mentességét, megfelelően kell megszervezni a zökkenőmentes lebonyolítás érdekében. Az EASA-rendszerrel összhangban ezek elfogadása megfelelő konzultációt és hatásvizsgálatot fog igényelni. E szabályok hatályba lépésekor a kettős szabályozás elkerülése érdekében célszerű lesz visszavonni a SES-keretrendszer vonatkozó rendelkezéseit. Megfelelő hatáskört kell biztosítani a Bizottságnak ahhoz, hogy a fenti 20. bekezdésben foglaltak szerint megfelelően módosíthassa a SES-szabályozást és annak végrehajtási szabályait.

52. A jelenlegi SES-rendelkezések szerint a megfelelés ellenőrzését tanúsítás útján kell elvégezni. Az Ügynökség egyetért ezzel a módszerrel. A már bevezetett SES-elvekkel és a jobb szabályozásra irányuló saját munkájával összhangban az Ügynökség úgy véli, hogy a többszörös tanúsítást el kell kerülni annak érdekében, hogy a szolgáltató több szolgáltatást is tudjon nyújtani egyetlen jóváhagyás és egyetlen kezelési rendszer keretében. A szabályozási költségek csökkentése érdekében szándékában áll ennek az elvnek a repülőtéri és ATM-/ANS-szolgáltatások nyújtására történő kiterjesztése is. Az Ügynökség a teljes körű tanúsítási folyamatot aránytalannak tartja a biztonsággal kapcsolatban kevésbé érzékeny szolgáltatások, például a repülési információk (flight information, FIS) és a repülőtér előtérkezelése esetében. Ezért azon a véleményen van, hogy a FIS-szolgáltatással és az előtérkezeléssel szemben

---

<sup>13</sup> Ebben az összefüggésben székhelyen természetes személy esetében annak normál lakóhelyét, jogi személy esetében pedig üzleti tevékenységének elsődleges telephelyét kell érteni.

csak azt kell előírni, hogy jelentsék ki: megfelelnek a vonatkozó biztonsági követelményeknek és a kapcsolódó végrehajtási szabályoknak.

53. Az EASA-rendszer alapjául szolgáló elvekkel összhangban a területükön székelő üzemeltetők vonatkozásában a nemzeti hatóságok, az európai légtérben szolgáltatásokat nyújtó külföldi szervezetek tekintetében pedig az Ügynökség lesz a fent említett tanúsítványok kiadásáért felelős illetékes hatóság.
54. Ugyanakkor az egységesség és a hatékonyság érdekében bizonyos tanúsítási feladatokat, és különösen azokat, amelyek ritka szakértelmet kívánnak, központilag jobban el lehet végezni. Ilyen helyzet több tagállamra kiterjedő ATM-/ANS-szolgáltatások esetében, például légiforgalmi tájékoztató és navigációs, illetve kommunikációs hálózatoknál fordulhat elő. A SESAR-fejlesztések valószínűleg több páneurópai szolgáltatás kiépítését fogják eredményezni. Azt követően már kérdéses lesz, hogy azt a tagállamot kell-e az egyedüli illetékes hatóságnak tekinteni, amelyben a szolgáltató székhelye található. Az Ügynökség ezért azon a véleményen van, hogy hatáskört kell kapnia a háromnál több tagállamban szolgáltatást nyújtó szolgáltatók tanúsítására és felügyeletére. Ebbe nem tartozik bele az egyszerű, határon átnyúló ATS-szolgáltatás nyújtása, és a funkcionális légtérblokkokat sem szabad befolyásolnia, amennyiben az ilyen légtérblokkok esetében nem feltétel, hogy az azokban elérhető szolgáltatásokat egyetlen szolgáltatónak kell nyújtania.

#### Rendszerek és összetevők

55. Amint fentebb már kijelentettük, az Ügynökség azon az állásponton van, hogy a SES-szabályzatban meghatározott ATM-/ANS-rendszereknek és összetevőknek közös biztonsági követelményeknek kell eleget tenniük. Ezen túlmenően úgy tűnik, hogy az ilyen rendszerek és összetevők által teljesítendő követelmények tekintetében a SES-keretrendszer nem fogalmaz egyértelműen. Különösen azt nem határozza meg, hogy a (rendszerek ellenőrzését és az összetevők megfelelőségét, illetve használatra való alkalmasságát kimondó) nyilatkozatokat milyen kritériumok alapján kell kiadni. Ezért szükségesnek tartja, hogy a további végrehajtási szabályokat az EASA-rendszer keretében adják ki annak érdekében, hogy az érintett tervezők, gyártók, karbantartást szervezők és üzemeltetők számára biztosítva legyen a szükséges jogbiztonság. Ezek a szabályok csak a biztonsági és levegő-föld interoperabilitási követelményeket fogják érinteni. Ezért ki kell még azokat egészíteni a megfelelő teljesítmény- és föld-föld interoperabilitási követelményekkel. Az utóbbi követelmények az üzemeltetési koncepcióból vezethetők le, és a megfelelő felelős szervezeteknek kell kiadniuk azokat, legyen az akár a Bizottság, akár az illetékes nemzeti hatóság vagy maga a légiforgalmi irányító szolgálat.
56. Ami jelenleg az alapvető követelményeknek és a kapcsolódó végrehajtási szabályoknak való megfelelés ellenőrzését illeti, az Ügynökség elismeri a SES-szabályozás által bevezetett folyamatokat, és nem javasolja azok pusztán a változtatás kedvéért történő megváltoztatását. A saját megfelelésről adott szolgáltatói nyilatkozat, amelyet esetleg bejelentett szervezetek által végzett ellenőrzések is alátámaszthatnak, a Közösség globális tanúsítási módszereinek egyik kiforrott folyamata. Ugyanakkor, elkerülendő az EASA-rendszerben más jelentésben használt „minősített szervezet” terminológiából adódó esetleges félreértéseket, az Ügynökség szükségesnek gondolja ilyen testületeknek, azok jogosítványainak és akkreditálási feltételeinek az alaprendeletben történő meghatározását.
57. Továbbá a 42. bekezdésben kifejtettek szerint a jövőben hasznosnak bizonyulhat bizonyos rendszerek és összetevők vonatkozásában külön erre a célra szolgáló tanúsítási eljárásokat létrehozni, a földi és fedélzeti elemeket is tartalmazó rendszerek és összetevők integrált tanúsítási folyamatai létrehozásának megkönnyítése érdekében. Az ilyen lehetőséget, az ETSO-cikkekhez hasonlóan, szabványosított



rendszerek és összetevőik fejlesztésének támogatására is fel lehetne használni. Végül elképzelhető, hogy ezzel mód nyílna a rendszerek és összetevők használóinak az ellenőrzéshez ritka szakértelmet kívánó összetett rendszeremekkel kapcsolatos felelősségének csökkentésére. Ez nem jelentené azt, hogy egy ilyen külön tanúsítás teljesen felmentené a felhasználókat a felelősség alól, mivel továbbra is nekik kellene meghatározni a működési paramétereket, és gondoskodni azok integrációjáról. Ezért az Ügynökségnek az a véleménye, hogy a kiterjesztett alaprendeletnek meg kell teremtenie a jogi alapot arra, hogy ott, ahol arra mód van, alkalmazhatók legyenek ilyen tanúsítások. Az erre vonatkozó döntéseket eseti alapon hoznák meg a kapcsolódó végrehajtási szabályok elfogadásakor, megfelelő konzultációt és szabályozási hatásvizsgálatot követően.

58. Mindenesetre, függetlenül attól, hogy a rendszerek és összetevőik megfelelőségét a szolgáltató saját nyilatkozata vagy külön erre a célra szolgáló tanúsítási eljárások alapján állapítják-e meg, a végrehajtási szabályok és a megfelelőségértékelés kidolgozásakor oda kell figyelni a szabályozási folyamatok átfedésének, illetve megkettőzésének elkerülésére. A szükséges koordinációt a Bizottságnak kell biztosítani, mivel ezekben a kérdésekben a Bizottság fogja meghozni a végső döntéseket.

### Személyzet

59. Amint már a jelen dokumentum 39. bekezdésében kijelentettük, törvényi szinten elfogadták, hogy a légiforgalmi irányítóknak szakszolgálati engedéllyel és a biztonsági rendelkezéseknek való megfelelést bizonyító megfelelő minősítésekkel kell rendelkezniük. Ezzel kapcsolatban már egy irányelvet is elfogadtak. Az EASA-rendszerrel való összhang érdekében az ilyen irányelveket bizottsági rendelet formájában kell elfogadni, hogy a közösségi irányelvekben<sup>14</sup> meghatározott minimális biztonsági szint helyett az alaprendelet által előírt közös, egységes szintű biztonságot biztosítani lehessen. Ennek az az előnye is megvan, hogy az így létrejövő szabályt a végrehajtói szinten is ki lehet igazítani, elkerülve ezzel a hosszas jogalkotási eljárásokat. Ezért egyértelmű, hogy hatáskört kell biztosítani a Bizottság részére a kapcsolódó végrehajtási szabály elfogadására.
60. A megfelelőség ellenőrzését illetően, az Ügynökség egyetért azzal, hogy a legjobb lehetőség a jelenlegi engedélyezési rendszer fenntartása. Az EASA-rendszerben megvalósított szerepkörmegosztásnak megfelelően továbbra is a nemzeti szinten kijelölt illetékes hatóságoknak kell ellenőrizniük az ilyen engedélyek kiadását.
61. Az ATM-/ANS-szolgáltatások nyújtásában résztvevő személyzet többi tagját illetően a 40. bekezdés előírja, hogy a szolgáltatóknak biztosítaniuk kell azt, hogy a biztonsági szempontból érzékeny feladatok elvégzésére, például gépészeti, energiaellátási, valósidejű rendszervezélési és felügyeleti, légiforgalmi tájékoztató és az összetevők karbantartásával kapcsolatban élesüzemi átadásra kiterjedő feladatok ellátására beosztott személyzet rendelkezzen a szükséges képzettséggel és megfelelő szakmai kezdő és továbbképzést kapjon. Ezért a kapcsolódó követelményeket be kell foglalni a kiterjesztett alaprendelet megvalósítása érdekében elfogadandó szabályokba. Ha megfelelő megoldásnak tekintik a munkaadók hatáskörében hagyni a megfelelőség ellenőrzését, ez a magukra a szolgáltatókra illetve karbantartó szervezetekre vonatkozó végrehajtási szabályok részeként is elvégezhető. Ha e személyzet bizonyos tagjaira vonatkozóan külön tanúsítási folyamatok bevezetését tervezték, akkor ezt

---

<sup>14</sup> Emlékeztetni kell arra, hogy az irányelvek olyan jogalkotási eszközök, amelyeket arra használnak, hogy minimumkövetelmények előírásával közelítsék egymáshoz a nemzeti gyakorlatokat. Az alaprendelet elfogadásakor a jogalkotó úgy vélte, hogy ez a módszer nem elégséges a belső repülési piac igényeinek megoldásához, és úgy döntött, hogy a minden tagállamban egységesen betartandó közös szabványok bevezetését részesíti előnyben.

külön erre a célra használt szabályok révén is el lehet végezni. Az Ügynökség természetesen tud az ezen a téren zajló engedélyezésről folytatott vitáról, azonban úgy tekint arra, mint ami inkább társadalmi, mintsem biztonsági jellegű, és ezért afelé hajlik, hogy annak eldöntését a jogalkotóra hagyja.

#### Szervezetek

62. Már törvénybe van foglalva, hogy a légiforgalmi irányítók képzésében résztvevő szervezeteknek tanúsítással kell rendelkezniük. A kapcsolódó feltételek a közösségi légiforgalmi irányítói szakszolgálati engedélyekről szóló irányelvben megtalálhatók. A fentebb kifejtett okok miatt az Ügynökség azon az állásponton van, hogy a kapcsolódó követelményeket egy ügynökségi végrehajtási szabályba kell átvezetni, és a kapcsolódó hatáskört a Bizottsághoz kell rendelni. Ilyen szabályok kidolgozása kapcsán az Ügynökség úgy véli, hogy e tanúsítványoknak fel kell jogosítaniuk a szervezeteket arra, hogy saját maguk szervezhessenek vizsgákat és megfelelőségi bizonyítványt állíthassanak ki az illetékes hatóságok által kiadható szakszolgálati engedélyek alapján, mivel jelenleg az EASA-rendszerben ezt a megoldást alkalmazzák a karbantartási képzést végző szervezetek esetében.
63. A 41. és a 42. bekezdésekben kifejtettek szerint célszerű lehet az ATM-/ANS-rendszerek és összetevők tervezésében, gyártásában, karbantartásában, illetve üzemeltetésében résztvevő egyes szervezetek szabályozása. Ilyen döntést eseti alapon, a kapcsolódó végrehajtási szabályok elfogadásakor célszerű meghozni. Ehhez a Bizottság részére meg kell adni a megfelelő hatáskört.
64. Az EASA-rendszerben megvalósított szerepkörmegosztásnak megfelelően, a légiforgalmi irányítókat képző, illetve ATM-/ANS-rendszerek és összetevők tervezésében, gyártásában, karbantartásában vagy üzemeltetésében résztvevő szervezetek részére az adott szervezet székhelye szerinti tagállam illetékes hatóságának, illetve külföldi szervezet esetén az Ügynökségnek kell tanúsítványt kiállítania.

#### **IV. Szubszidiaritás**

65. 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 polgárirepülés-biztonság magas és egységes szintjének fenntartása. A légi műveletekre, a repülőszemélyzet szakszolgálati engedélyeire és harmadik fél légi járműveire történő első kiterjesztését 2008. február 20-án fogadták el<sup>15</sup>. Ezenkívül a jogalkotó előre jelezte a polgárirepülés-biztonság szabályozásával kapcsolatos valamennyi területre történő, fokozatos kiterjesztést a repülési biztonság teljes rendszerre épülő megközelítésének biztosítása érdekében, amely a biztonsági hiányosságok és a következtelen, esetlegesen ellentétes követelmények megszüntetésének egyetlen eszköze.
66. Az az elképzelés, amely szerint a légiforgalmi és a léginavigációs szolgáltatások biztonságának magas és egységes szintjét csak páneurópai szintű közös cselekvéssel lehet elérni, nem új keletű, és az európai államok már régóta dolgoznak együtt az EUROCONTROL-on belül e terület közös szabályainak létrehozása céljából. Ahogy az már azonban az EASA-rendszer létrehozásakor is beigazolódott, az önkéntes kormányközi megközelítés révén nem valósítható meg a tervezett egységesség. Ennek nyomán az „egységes európai égbolt” csomagjának elfogadásával már megtették az első lépést egy, a döntési hatáskört a Közösség égisze alá rendelő

---

<sup>15</sup> 216/2008/EK rendelet (alaprendelet)

ténylegesen központosított rendszer felé. Ezzel a lépéssel a jogalkotó elfogadta, hogy az ezen a területen kitűzött céljainak elérése érdekében indokolt a közösségi szintű cselekvés.

67. Azonban az így létrehozott rendszer vegyesen tartalmaz biztonsági és egyéb aspektusokat, és nem biztosítja a biztonsági szabályozás teljes rendszerre épülő megközelítését, amelyre a jogalkotó az alaprendelet elfogadásakor felhívott. Az NPA 2007-16 sz. dokumentumra érkezett válaszok valóban azt mutatták, hogy miközben a már bevezetett SES folyamatokkal való összhang és folyamatosság szükségességét hangsúlyozta, az érintettek túlnyomó többsége a közös szabályok egy központi független testület felügyelete alatt történő egységes megvalósítását célul kitűző, az ATM/ANS biztonsági szabályozásának EASA-rendszerbe történő áthelyezésének előnyeiről is meg volt győződve. A javasolt rendelkezések ezért az ezen a téren elvégzendő közösségi cselekvés további ésszerűsítésére irányulnak úgy, hogy mindeközben ne befolyásolják a szubszidiaritás elvével fennálló kompatibilitást.
68. Továbbá az alapvető követelmények kidolgozása során követett kockázatcsökkentési eljárás biztosítja, hogy a közös cselekvés arányban álljon a biztonsági célkitűzésekkel és ne haladja meg a célkitűzések eléréséhez feltétlenül szükséges mértéket. Ezenkívül, az EASA-rendszer az úgy nevezett „kötelező” és „nem kötelező” erejű jogi eszközök összekapcsolásának lehetőségével megfelelő választ ad az ATM/ANS biztonságának szabályozásával kapcsolatban a szubszidiaritás és az arányosság iránti igényre. Természetesen figyelmet kell fordítani arra is, hogy ezeket az alapelveket a kapcsolódó végrehajtási szabályok kidolgozása során betartsák.
69. 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 (Regulatory Impact Assessment, RIA)**

70. 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 a javasolt intézkedések több választási lehetőség esetén a lehetséges legjobb megoldást biztosítják, figyelembe véve a lehetőségek esetleges biztonsági, gazdasági, környezeti és társadalmi hatásait, valamint a nemzetközi és más alkalmazható légi közlekedési jogszabályokkal való összeegyeztethetőségüket. Semmilyen jelentős mértékű környezeti hatást nem találtak.
71. A hatásvizsgálat azt is bemutatja, hogy a kapcsolódó feladatok végrehajtásához szükséges további erőforrások az Ügynökség szintjén elhanyagolhatók. Ezek az erőforrásigények 21, elsősorban szabályalkotási tevékenységet és szabványosítási vizsgálatokat végző operatív szakemberre vonatkoznak. Számításba véve az ezeknek a plusz munkatársaknak a támogatásához szükséges közvetett adminisztratív munkahelyeket, az ATM-/ANS-szabályozás terén adódó feladatainak elvégzéséhez az Ügynökségnek várhatóan összesen 25 munkahelyre és évenként 4 millió eurónál kisebb összegű teljes költségvetésre van szüksége. Nem számítottunk arra, hogy a tanúsítási feladatoknak jelentős rövid távú hatása lenne, bár ez a páneurópai rendszerek felé történő későbbi továbblépéssel jelentősebb mértékűvé válhat. Ugyanakkor a kapcsolódó erőforrások költségét a pályázók által befizetett díjak kompenzálnák, és nem jelentenének extra terhet a közösségi költségvetésnek.

72. Mindezek alapján az Ügynökség úgy véli, hogy az alaprendelet hatókörének a jelen véleményben jelzett kiterjesztése globálisan pozitív hatással lesz az üzemeltetőkre és a Közösség polgáira.

## VI. Összegzés

73. Összefoglalásul, az Ügynökségnek az a véleménye, hogy a légiforgalmi és léginavigációs szolgáltatások biztonságának és levegő-föld interoperabilitásának szabályozását az EASA-rendszer égisze alatt kell megszervezni. Ezért:

- Az alaprendeletet a megfelelő jogi alap biztosítása érdekében módosítani kell.
- Az SES-szabályzat által lefedett teljes légtért, valamint a tagállamok területe fölötti és a szerződés hatálya alá tartozó ellenőrizetlen légtért a közösségi jogszabályok hatálya alá kell vonni.
- Az alaprendelet kiegészítő melléklete formájában külön erre a célra szolgáló, a légtérhasználathoz kapcsolódó biztonsági veszélyeket csökkentő közös alapvető követelményeket kell bevezetni.
- A légtérblokkok használatát a légi járművek közötti valamint a légi járművek földdel való ütközésének kockázatának csökkentésére kidolgozott üzemeltetési koncepció szerint kell irányítani.
- A légtérhasználóknak be kell tartaniuk az általuk használt légtérben érvényes üzemeltetési koncepciók megvalósítása céljából kiadott szabályokat, és igénybe kell venniük az adott légtérben kötelezően használandó szolgáltatásokat.
- Az ATM-/ANS-szolgáltatások nyújtásában résztvevő szervezetek és személyzet felelős az érvényes alapvető követelmények megvalósításáért.
- A légiforgalmi irányítóknak és a képzésükben résztvevő szervezeteknek tanúsítási folyamaton kell átmenniük.
- Az ATM-/ANS-szolgáltatások nyújtásához használt rendszereknek és azok összetevőinek meg kell felelniük a megfelelő biztonsági követelményeknek, amennyiben kritikusságuk szintje indokolttá teszi azt.
- A Bizottságot hatáskörrel kell felruházni a fent említett szervezetek, személyzet, rendszerek és azok összetevői által teljesítendő részletes követelményeket meghatározó végrehajtási szabályok, valamint az alkalmazandó típusalkalmassági vizsgálati eljárások elfogadása céljából, ahol az kapcsolódik a feladataihoz.
- Ezeknek a végrehajtási szabályoknak arányban kell lenniük a szabályozott tevékenység összetettségével, illetve az érintett rendszerek és azok összetevőinek kritikussági szintjével. Ezeknek kezdetben a SES-szabályok, valamint a zökkenőmentes átmenet biztosítása érdekében a megvalósításukra hozott szabályok vonatkozó rendelkezéseinek kell alapulniuk.
- A szervezetek alapvető követelményeknek és a kapcsolódó végrehajtási szabályoknak való megfelelésének felügyeletét a tagállamok illetékes hatóságainak kell ellátniuk, kivéve azoknak a szervezeteknek a felügyeletét, amelyek székhelye harmadik országban van, illetve amelyek háromnál több tagország légterében nyújtanak szolgáltatásokat. Ez utóbbi szervezetek felügyeletét az Ügynökségnek kell biztosítani.
- Az illetékes nemzeti hatóságok szabályalkotási és biztonsági elemzését, valamint szabványosítási vizsgálatait az Ügynökségnek kell elvégeznie.
- Az ATM-/ANS-szolgáltatóknak teljes körű biztonsági rendszert kell megvalósítaniuk és tanúsítaniuk, kivéve azokat, amelyek csak repülési információkat, illetve repülőtéri előtér-kezelési szolgáltatásokat nyújtanak, mivel ezeknek mindössze nyilatkozniuk kell ezirányú képességükről.
- Noha a rendszerek és összetevőik megfelelőségének ellenőrzése az ATM-/ANS-szolgáltatók tanúsításának részét kell, hogy képezze, a biztonsági szempontból kritikus 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.

74. Az Ügynökség véleménye szerint a fent ismertetett eljárás mód a legjobb eszköz a légiforgalmi és léginavigációs szolgáltatások biztonságának és interoperabilitásának a tagállamok területén 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. Az Ügynökség ezért azt javasolja, hogy a Bizottság kezdeményezze a jogalkotási eljárást a jelen vélemény alapján, valamint a kettős szabályozás és az ellentétes követelmények elkerülése céljából megfelelően módosítsa az egységes európai égboltra vonatkozó meglévő jogszabályokat.

Köln, 2008. április 15.

P. GOUDOU  
ügyvezető igazgató