

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye a következő témában: Javaslat közösségi légiforgalmi irányító szakszolgálati engedély létesítéséről szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre

COM (2004) 473 final – 2004/0146 (COD)

(2005/C 234/04)

2004. szeptember 22-én az Európai Unió Tanácsa úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 80. cikkének 2. bekezdése alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a fent említett kérdésben.

Az EGSZB idevonatkozó munkáinak előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció 2005. február 21-én fogadta el véleményét (előadó: **Thomas McDonogh**).

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2005. március 9–10-én tartott 415. plenáris ülésén (a március 9-i ülésen), 126 igen szavazattal, 1 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt:

1. Bevezetés

1.1 Az európai légtér a világ egyik legszűfoltabb légiközlekedési környezete. Az Európai Egységes Égbolt Magas Szintű Munkacsoportja ennek a közlekedési ágazatnak a jelentős mértékű fejlődését akadályozó fő tényezőként a légiforgalmi irányító rendszer, az eljárások, a piacok és teljesítményszintek nemzeti szabályokra való széttöredezetttségét nevezte meg. Az Európai Egységes Égbolt csomag számos kezdeményezéssel kezeli a széttöredezetttség különféle megnyilvánulásait.

2. Háttér

2.1 Az Európai Egységes Égbolt intézkedéscsomagot alkotó négy rendelet elfogadása alapvetően megváltoztatja a légiforgalmi irányítás arculatát. Ez a közösségi légiforgalmi irányítói szakszolgálati engedély bevezetésével kapcsolatos javaslat több szempont miatt is fontos.

A szakszolgálati engedély hozzájárul az Európai Egységes Égbolt intézkedéscsomag különféle alkotóelemei között az egyensúly megteremtéséhez annak biztosítása céljából, hogy az intézkedések ne csak az intézményi, közgazdasági vagy műszaki szempontokat, hanem a szociális szempontokat is érintsék.

2.2 Ennek a törvényhozási kezdeményezésnek az előkészítése keretében az Európai Bizottság kibocsátott egy tanulmányt a tagállamokban jelenleg alkalmazott képzési gyakorlat bemutatása céljából. A tanulmány feltárta azt a tényt, hogy az ICAO vagy az Eurocontrol által kibocsátott nagy számú nemzetközi egyezmény ellenére a képzési eljárás nagy mértékű széttöredezettséget mutat az EU tagállamaiban. A tanulmány előterjeszt egy javaslatot, amelynek értelmében a Közösség törvényhozásának szabályoznia kell a következő területeket:

- a) életkori korlátozások, a szakszolgálati engedélyek megadásának és megtartásának a feltételeivel kapcsolatosan személyek és szakszolgálati egységek minősítésének a jóváhagyása;
- b) a légiforgalmi irányítók pályaképzésének ellenőrzése, a képzési eljárásokkal és vizsgáztatási renddel kapcsolatos

követelmények meghatározása, beleértve a nyelvi képzéseket és a nyelvismeretek felmérését is, a jelöltek képzési és pályaképzési normáinak előírása;

- c) a képzési intézmények és egységek mindegyikének akkreditált egységnek kell lennie és a foglalkoztatott oktatóknak megfelelő képesítéssel kell rendelkezniük ahhoz, hogy elismert képzési intézmények lehessenek.

2.3 Az előkészítő tanulmány feltárta azt a tényt, hogy a meglévő nemzetközi szabályozás ellenére a nemzeti hagyományok erősek, és ez eltérő minőségi szinteket és egymással nehezen összehasonlítható szakismereteket eredményez. Ez a széttöredezetttség a Közösség felfogása szerint a továbbiakban már nem tartható fenn, mert Európa szűfolt légterében a biztonságot veszélyeztető fokozott kockázatot idézhet elő. A légiforgalmi irányítók szakszolgálati engedélyeinek összehangolása növeli a biztonságot, mivel a szakismeretek összehangolatlanságukból válnak mind a szolgáltatók szervezetein belül, mind pedig a szolgáltatók szervezetei között, és ez hozzájárul a hatékonyabb és biztonságosabb érintkezési felület létrehozásához. Ennek következtében hatékonyabbá válik a légiforgalmi irányítói szakma munkaerőpiaci szervezete, bővül a szolgáltatások hozzáférhetősége és lehetővé válik funkcionális légtéri blokkok létrehozása. A szakszolgálati engedély – annak köszönhetően, hogy megszüntet bizonyos tagállamok által gyakorolt hatásköröket egymás szakszolgálati engedélyeinek kölcsönös elfogadása tekintetében – hatékonyabbá teszi a mozgás szabadságát.

2.4 Minthogy a tagállamok legtöbbje már rendelkezik az ICAO alapelveire épülő megfelelő törvényi szabályozással és már megkezdték az Európai Egységes Égbolt intézkedéscsomag és az ESARR5 végrehajtását, mindennél fontosabb annak a biztosítása, hogy ennek az irányelvnek a rendelkezései teljes mértékben következetesek legyenek.

2.5 A tanfolyamokat csak megfelelő képesítéssel rendelkező oktatók tarthatják meg és az oktatási programokat a nemzeti felügyeleti szakhatósággal kell jóváhagyatni.

2.6 Az irányelv túllép a légiközlekedési szakszemélyzet szakszolgálati engedélyeinek a polgári repülés területén történő kölcsönös elismeréséről szóló irányelv (91/670/EGK) keretein. Az irányelv tárgyát képező szakszolgálati engedélyek közelebb állnak a tengerészeti és vasúti közlekedési ágazatokban használt szakszolgálati engedélyekhez (a COM(2004)142 dokumentum tartalmát képező javaslat), amelyekben a szakismereti szabályokat európai szinten határozzák meg, nem hagyják meg a tagállamok hatáskörében. Egyértelmű, hogy ez a légiforgalmi irányítókra vonatkozó irányelv a Közösség határain kívül eső területeken szintén hatályos.

2.7 A felmerülő költségek a képzési rendszer jelenlegi minőségi szintjétől függenek. Az irányelv a képzési rendszer elvárt eredményeit hozzáigazítja ahhoz a szinthez, amelynek az elérése szükséges az európai telített és bonyolult forgalmi helyzet kezeléséhez.

2.8 Az első képzés nyújtásában magas minőségi színvonal beállításának és a szakszolgálati egység szintű képzésben foglalkoztatott vizsgáztatók fokozottabb mértékű semlegességét és tárgyilagosságát biztosító további garanciák beépítésének kikényszerítésével javulnia kell a szakszolgálati egység szintű képzés sikerességének.

2.9 A képzési láncolat különféle elemeinek az utólagos figyelemmel kíséréséhez társuló költségek szintje enyhén megeemelkedhet, aminek az előidéző oka részben az auditálások eredményeinek nyilvántartása.

2.10 Mindent összevetve megállapítható, hogy a rövid távon jelentkező költségnövekedést hosszú távon a munkaerő racionálisabb kihasználásából származó megtakarításnak kell ellensúlyoznia. Végezetül, de nem utolsósorban: az irányelv végrehajtása fokozza a légi járatok utazóközönségének biztonságát.

2.11 A javaslat pénzügyi kimutatást nem tartalmaz.

2.12 Az Európai Egységes Égbolt jogszabály végrehajtása – különösen a légiforgalmi irányítók képzésével kapcsolatos intézkedések vonatkozásában – szükségessé teszi egy sokkal részletesebb jogszabály kidolgozását a légiforgalmi irányítók rendelkezésre állásának feljavítása és a szakszolgálati engedélyek kölcsönös elfogadásának előmozdítása érdekében, az Európai Egységes Égbolt keretein belül légi navigációs szolgáltatások nyújtásáról szóló, 2004. március 10-i 2004/550/EK európai parlamenti és tanácsi rendelete (a szolgáltatási rendelet) ⁽¹⁾ 5. cikkében előírtakkal összhangban.

2.13 Egy ilyen közösségi szakszolgálati engedély bevezetése annak a különleges szerepnek az elismerését célzó eszköz, amelyet a légiforgalmi irányítók játszanak a légiforgalmi irányítási szolgáltatások nyújtásával. A közösségi szakismereti normák kidolgozása szintén csökkenteni fogja az ezen a téren

tapasztalható széttöredezettséget, így a légi navigációs szolgáltatók közötti együttműködés javításával hatékonyabbá teszi a munkák szervezését. Ez az irányelv ezért az Európai Egységes Égbolt jogszabály lényeges alkotóelemét képezi.

2.14 Ennek az irányelvnek a célja a biztonsági normák magasabb szintjének elérése és a közösségi légiforgalmi irányítási rendszer működésének feljavítása a közösségi légiforgalmi irányítói szakszolgálati engedély kibocsátásával.

2.15 Olyan minősítés tulajdonosa, aki az ezzel kapcsolatos jóváhagyással öt éves időszakon keresztül nem végzett légiforgalmi irányítói tevékenységet, nem jogosult ehhez a minősítéshez társított előjogokat gyakorolni mindaddig, amíg ki nem elégti a vizsgáztatási és képzési követelményeket.

2.16 Annak érdekében, hogy a légiforgalmi irányítók munkájának végzéséhez elengedhetetlenül fontos szakismeretek magas biztonsági szintje biztosított legyen, a tagállamok gondoskodnak arról, hogy a nemzeti felügyeleti szakhatóságok felügyeljék és figyelemmel kísérjék a képzési tevékenységeket.

2.17 Minden egyes tagállam elismeri ennek az irányelvnek a rendelkezéseivel összhangban a többi tagállam nemzeti felügyeleti hatóságai által kibocsátott szakszolgálati engedélyeket és az azokhoz társított minősítéseket és jóváhagyásokat.

3. Megjegyzések

3.1 Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság örömmel fogadja az Európai Bizottságnak a légiforgalmi irányítókra vonatkozó új szabályozások bevezetéséről szóló javaslatát. Szükséges és időszerű is ilyen szabályozások bevezetése, mivel az elkövetkezendő 10 évben óriási növekedés várható a légi forgalomban. Szükség van továbbá Unió-szerte egységes normákra és képzésekre, hogy ezzel is biztosítható legyen az utazóközönség biztonsága. Mivel egyre többen választják a légi közlekedést, világszerte egyre nagyobb az igény légiforgalmi irányítókra is. A szabad mozgás megteremtése ezért alapvető.

3.2 Az EGSZB azon töpreng, hogy reális-e 4 évre becsülni a javasolt szabályozások megvalósításának időtartamát.

3.3 Az Európai Bizottságnak gondoskodnia kell arról, hogy az irányelv ne tegye lehetővé a nemzeti szintű képzés monopolizációját.

3.4 Az engedélyben szereplő bejegyzések között a nyelvi képességet (pl. **4. szintű ANGOL**) is fel kellene tüntetni.

3.5 Az alapszintű légiforgalmi irányítói képzéstől meg kellene követelni, hogy legalább a közös törzsanyag tartalmára vonatkozó ECAC-iránymutatásoknak tegyen eleget.

⁽¹⁾ AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 550/2004/EK RENDELETE (2004. március 10.) a léginavigációs szolgáltatóknak az egységes európai égbolt keretében történő ellátásáról („léginavigációs-szolgálati rendelet”) (HL L 96, 2004.03.31. 10. oldal - EGSZB-velemény: HL C 241 2002.10.07. 24. oldal).

3.6 Örvendetes a véletlenszerű alkohol- és kábítószereszek bevezetése a már aktív légiforgalmi irányítók között – akárcsak a pszichológiai tesztek a légiirányító-növendékek körében –, és az ESARR5-ben leírtaknak is megfelel.

3.7 Az életkor kérdése továbbra is aggasztó. A statisztikák szerint az életkor előrehaladtával nő a súlyos betegségek és a hirtelen elhalálozás kockázata. A nemzeti határok látszólag nem befolyásolták a pilóták életkorára vonatkozó megszorító követelményeket.

Brüsszel, 2005. március 9.

3.8 A 4. cikkben az EGSZB az alábbi módosításokat javasolja:

- az 5. pontban annak feltüntetése, hogy az engedélyekkel rendelkezők jogorvoslati számára hatékony fellebbezési eljárást kell kidolgozni; illetve
- a 7. pontban annak feltüntetése, hogy hatékony fellebbezési eljárást kell kidolgozni arra az esetre, ha nem helyénvaló egészségügyi eredmények miatt került sor az engedély felfüggesztésére.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság

elnöke

Anne-Marie SIGMUND

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye a következő témában: „Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre az áruszállítási rendszer környezetvédelmi teljesítményének javítását célzó közösségi pénzügyi támogatást nyújtó második »Marco Polo« program létrehozásáról (Marco Polo II)”

COM(2004) 478 final – 2004/0157 (COD)

(2005/C 234/05)

2005. február 15-én a Tanács úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 71. cikkének megfelelően kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a fent említett kérdésben.

A tárgyi bizottsági munka előkészítéséért felelős „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció véleményét 2005. február 21-én elfogadta. (Előadó: **Philippe LEVAUX.**)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2005. március 9–10-én megtartott 415. plenáris ülésén (március 9-i ülés), 129 igen szavazattal, és 3 tartózkodás mellett, az alábbi véleményt fogadta el.

1. Bevezetés: az Európai Bizottság magyarázó feljegyzése

1.1 Az Európai Bizottság a „**Marco Polo II**” program rendezettségét úgy mutatja be, hogy utal azokra az okokra, melyek indokolják az áruszállítási infrastruktúra fejlesztését:

- a szállítások volumene 2020-ra várhatóan megkétszereződik, ehhez a meglévő hálózatok nem elégségesek, ezt bizonyítja az országutakon jelentkező közlekedési fennakadások, a környezet tönkretétele, a balesetek és a versenyképesség csökkenése.

- a fenntartható fejlődés számításba vétele, amely magában foglalja az energiát gazdaságosabban felhasználó szállítási rendszer bevezetését.

1.2 Az Európai Bizottság ismételtel kijelenti, hogy szükséges az intermodalitás fokozottabb igénybevétele, mivel ez ad megoldást a meglévő infrastruktúrák jobb kihasználására, mert a logisztikai láncban integrálja a rövidtávú tengeri fuvarozást a vasúti és a folyami szállítással. Az intermodális politika már részét képezte a „Marco Polo I” programnak (2003/2006), amely célul tűzte ki a közúti fuvarozás éves átlagos növekményének a fenti három szállítási módra történő áthelyezését.

1.3 Az Európai Bizottság javasolja a „Marco Polo II” programot ennek a politikának a 2007–2013 közötti időszakban történő tovább folytatására, kiterjesztve a programot az Európai Unió valamennyi szomszédjára, és hozzáadva két új programtípust:

- a tengeri autópályákat és

- a forgalomterelő akciókat.