

**Európai Gazdasági és Szociális Bizottság vélemény – Tárgy: „A légi közlekedés biztonsága”**

(2006/C 309/11)

2006. január 19-én az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság Működési Szabályzata 29. cikkének (2) bekezdésében biztosított hatáskörében eljárva elhatározta, hogy nyilvánít a következő tárgyban: „A légi közlekedés biztonsága”

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció, véleményét 2006. május 30-án elfogadta. (Előadó: Thomas McDonogh.)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2006. július 5–6-án tartott 428. plenáris ülésén (a július 5-i ülésnapon 155 szavazattal 2 ellenében 3 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

**1. Ajánlások**

1.1 Annak biztosítására, hogy feladatukat szakértelemmel lássák el (biztonság, orvosi szempontok, az utasokkal való kapcsolat, stb.) a légiutas-kísérő személyzet tagjainak az illetékes hatóság által kiállított bizonyítvánnyal vagy engedéllyel kell rendelkezniük, valamint műszaki vizsgát kell tenniük minden egyes légijármű-típusra vonatkozóan, amelyen szolgálatot kell teljesíteniük.

1.2 Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökségnek (EASA) alaposan mérlegelnie kell, hogy valóban szabad kezét kíván-e adni az alkatrészgyártóknak az alkatrésztervek jóváhagyásában az EASA-val vagy más légijármű-gyártókkal való előzetes egyeztetés nélkül.

1.3 A nem európai légitársaságokat az EASA-nak jóvá kell hagynia, mielőtt engedélyt kapnak az EU légterébe való berepülésre, illetve az EU légterén való átrepülésre.

1.4 Csak egy szabályozó szervezetnek kellene lennie, mégpedig az EASA-nak, ezáltal lehetővé válna a repülőterekre vonatkozó rendeletek jövőbeli harmonizációja, és amennyire lehet, elkerülhető lenne a verseny torzulása az uniós és nem uniós repülőterek között. Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökséget (EASA) meg kellene erősíteni, és hatáskörét az Európai Polgári Repülési Konferencia (ECAC) hatásköréhez hasonlóan ki kellene terjeszteni.

1.5 Az EASA-nak mérlegelnie kellene, hogy az ipar hogyan védelmezheti és őrizheti meg sértetlenül legjobban a kommunikációs, adatkapcsolati és fedélzeti repülési rendszereket, például az ún. electronic flight bag-eket (EFB) a rendszerbe történő szándékos, illetéktelen beavatkozástól.

1.6 Az EASA-nak gondoskodnia kell a légi járművek – például a Light Business Jet (LBJ) repülőgépek – jövőbeli fejlesztéseinek szabályozásáról annak biztosítására, hogy a tulajdonosok és a repülőgép pilótái megfelelő számú órát repülhessenek az üzemzerű repülés megkezdésének engedélyezése előtt. Az LBJ-k repülési magasságának felső határa 25 000 láb (7 620 m), vagy a felett lesz, így meg kellene követelni, hogy eleget tegyenek a nagyobb kereskedelmi repülőgépek számára előírt karbantartási és üzemeltetési normáknak.

1.7 Az EASA-nak rendelkeznie kell a megfelelő előírásokkal, még mielőtt megvizsgálná a pilóta nélküli légi járművek (UAV) korlátozott légtéren kívüli repülése jóváhagyásának kérdését.

1.8 A repülőszemélyzetet és a légiutas-kísérő személyzetet egyaránt véletlenszerű alkohol- és kábítószer-vizsgálat alá kell vetni.

1.9 Az EASA-nak azt is biztosítania kellene, hogy a helyi szabályozó hatóságok a feladatra megfelelően felkészültek legyenek, valamint elegendő személyzettel és finanszírozással rendelkezzenek.

1.10 Az EASA-nak részletes tudományos elemzést kellene készítenie a kimerültség, stressz és a mélyvénás trombózis (DVT) hatásairól a repülőgép pilótáira és az utaskísérőkre nézve.

1.11 Felül kellene vizsgálni a közforgalmi pilóta-szakszolgálati engedélyekre és a polgári repülőgépek típusalkalmassági vizsgálatára vonatkozó politikát és eljárást.

1.12 Az EASA-nak biztosítania kellene, hogy az európai közforgalmi pilóta-szakszolgálati engedély bevezetése a vezető légi járműre vonatkozó jóváhagyásokkal és minősítésekkel együtt történjen.

1.13 A személyzet, az utasok és a légifolyosók által érintett területen élők biztonságának felül kell emelkednie mindenféle politikai megfontoláson bizonyos légitársaságok európai légtérből való kitiltásának mérlegelésekor.

**2. Bevezetés**

2.1 A tagállamok és szakértők együttműködésével 96 légitársaságot tartalmazó feketelistát hoztak nyilvánosságra. Közülük 93-nak kifejezett repülési tilalommal, 3-nak pedig működésük korlátozásával kell szembenéznie. Mindettől függetlenül Franciaország a reklámokban felhasználható biztonsági címkék új rendszerének bevezetését mérlegeli.

2.2 Európára a légi közlekedés biztonságára vonatkozó jogszabályok hatékonyabbá tételét illetően nyomás nehezedik 2004 eleje óta, amikor a Flash Airlines egyik chartergépe a Vörös-tengerbe zuhant 148 ember életét követelve (többnyire francia turistákét). Ez a repülőgép-szerencsétlenség rávilágított, hogy a kormányok között nincs együttműködés a biztonságra vonatkozó információk megosztása tekintetében, azóta ugyanis kiderült, hogy a Flash légitársaságot már korábban betiltották a svájci légi hatóságok.

2.3 Ahhoz, hogy a feketelista elérje a kívánt hatást, elengedhetetlen, hogy a tagállamok között összhang legyen, és következetesen járjanak el a légitársaságok működési normáival kapcsolatban. A tagállamoknak el kell kerülniük az olyan helyzeteket, amikor gazdasági vagy szociális okokból egy tagállam úgy dönt, hogy a listán szereplő légitársaság működése repülőterein „éppen csak elfogadható”, míg egy másik tagállam az adott légitársaság által alkalmazott normákat elfogadhatatlannak tartja.

2.4 Néhány esetben azonban Brüsszelt kérték fel a vita rendezésére, például amikor Törökország elfogadhatatlannak tartotta, hogy Hollandiával az élen néhány tagállam úgy döntött, hogy biztonsági okokra hivatkozva ideiglenesen visszavonja a leszállási jogot az Onur Air nevű alacsony költségű török légitársaságtól. Görögországtól is egyre türelmetlenebbül várják az előrelépést a Helios Airways légitársaság Larnaca-ból Ciprusra tartó gépe szerencsétlenségének vizsgálatában.

2.5 A legtöbb aggály az általános karbantartási normákhoz, a repülőszemélyzet képzéséhez, a repülőszemélyzet repülési és pihenési idejéhez, az üzemanyag-megtakarítási gyakorlatokhoz, a zajkibocsátásra vonatkozó kötelezettségvállaláshoz és a légiforgalmi irányításhoz kapcsolódik.

2.6 A légiforgalmi ágazatban tapasztalható egyre fokozódó verseny és számos légitársaság bizonytalan anyagi helyzete miatt egyre nagyobb nyomás nehezedik a repülőszemélyzetre, hogy olyan feltételek között is felszálljon, amelyben normál esetben nem repülne, valamint hogy olyan repülőgépen repüljön, amely repülésre nem teljesen alkalmas. A repülőszemélyzet egyre inkább arra kényszerül, hogy bevállalja a felszállást, mivel a közösségi szabályok értelmében a légitársaságoknak vagy szállást kell biztosítaniuk az utasoknak egy éjszaka, vagy kártérítést kell fizetniük a késedelemért. Mindez hátrányos a biztonságra nézve. Ehhez járul még, hogy sok nemzeti légügyi hatóság a nemzeti légitársaságok tekintetében szemet huny számos rendelet érvényesítése felett.

2.7 A biztonsági okokból kimondott, több európai országban is érvényben lévő tilalom ellenére egy bizonyos légitársaság még mindig járatokat közlekedtet Brüsszelbe és Párizsba. Svájc, ahol az üzleti titoktartás iránti szigorú elkötelezettségnek kulturális gyökerei vannak, 23 légi járműnek tiltotta meg a légtérén való átrepülést, ám a légitársaságok neve és az, hogy egyáltalán hány társaságról van szó, továbbra is bizalmas információknak minősül.

### 3. A kimerültség hatása és a teljesítmény biztonsága

3.1 Az elmúlt években számos repülőgép-szerencsétlenség okának a fáradtságot jelölték meg, és ezzel a problémával továbbra is szembe kell néznie minden méretű légi jármű repülőszemélyzetének. De hogyan veszi észre a pilóta, hogy már túl kimerült a repüléshez? Mi a szerepe az alvási ciklusnak, a kiszáradásnak, a táplálkozásnak és a betegségnek a kimerültség megállapításában és az arra adott reakciókban?

3.2 A több időzónán is átrepülő pilóták elkerülhetetlenül kimerültséget éreznek, miközben ítélőképességük is romlik. A

hosszú utakon elméletileg be kellene tudniuk iktatni pihenési időszakokat is, de ehhez megfelelő körülményekre van szükség, mint például vízszintes ágyakra stb.

3.3 Rengeteg bizonyíték támasztja alá, hogy a kimerültség szerepet játszik a biztonságban. A Nemzeti Közlekedésbiztonsági Tanács a 2004. október 19-i, Kirksville-i (Missouri) végzetes repülőgép-szerencsétlenségről nemrégiben készített jelentésében a következőket vázolta fel: „az éjszaka folyamán az optimálisnál kevesebb alvási idő, a korai szolgálatfelvétel, a szolgálatban töltött napok hossza, a repülési útvonalak száma, a megerőltető feltételek – precíziós bevezető radar használata nélküli, manuális irányítással történő leszállás, alacsony megengedett repülési magasságban, rossz látási viszonyok között – a szolgálatban töltött hosszú órák alatt kimerültséghez vezettek, ami valószínűleg hozzájárult a pilóta csökkent teljesítményéhez és ítélőképességéhez.”

3.4 Ez akár így volt, akár nem, egyetlen tapasztalt pilóta sem tagadhatja le, hogy alkalmanként harcolnia kellett a rátörő fáradtság ellen, és hogy az valamilyen formában hatással volt teljesítményére is. A pihenőidőszakban történő alvás minősége ugyanakkor rendkívül fontos.

3.5 A táplálkozás szerepe sem elhanyagolható. Bármely pilóta, kezdő tanulótól a nyugdíj előtt álló kapitányig megerősíti, hogy a pilóták által leggyakrabban fogyasztott ital a kávé, amely bár ideiglenesen élénkítő hatással bír és éberséget idéz elő, hatásának múlásával a kimerültség tünetei jelentkeznek. A kávénak ezenkívül vízhajtó hatása is van, miáltal a szervezet több folyadékot ad ki magából, mint amennyit felvesz. Ez kiszáradáshoz vezet, ami pedig önmagában is kimerültséget okoz.

3.6 A fáradtság másik jellemző oka az unalom a hosszú utakon, ahol a légi jármű irányítása majdnem teljesen automatikus. A repülőszemélyzet éberben tartása érdekében néhány légitársaság – elsősorban a transzszibériai járatokon – az automata pilóta óránkénti újbóli beállítását kéri.

3.7 A repülőgép-szerencsétlenségek sokszor a pilóta hibájából következnek be, és ezeknek a hibáknak az egyik legfőbb oka a kimerültség.

3.8 A tervek szerint az EASA át fogja venni az engedélyezési folyamatot, és felváltja a jelenleg ezzel foglalkozó Társult Légügyi Hatóságot (JAA) ezen a téren, a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) Egyesült Államokban megszerzett, és a pilóták által Európában használt engedélyeit azonban várhatóan nem érinti ez a változás.

### 4. Légitas-kísérő személyzet

4.1 A repülőszemélyzet pihenőidejének javítására vonatkozó minden követelménynek – amennyire csak lehetséges – a légitas-kísérő személyzetre is vonatkoznia kell, hiszen a biztonságra veszélyt jelentő események megelőzése érdekében, illetve vészhelyzet esetén elengedhetetlen, hogy teljesen éberek legyenek.

4.2 A légiutas-kísérő személyzetnek megfelelő képzést kell kapnia az újraélesztés technikáiból, jól kell tudnia kommunikálni saját anyanyelvén és legalább az ICAO által meghatározott 4. szintű angol nyelvtudással kell rendelkeznie, valamint képesnek kell lennie az utasokkal kommunikálni vészhelyzet esetén.

## 5. Légiforgalmi irányítás

5.1 Az EGSZB már kifejtette véleményét a légiforgalmi irányításról és az ahhoz kapcsolódó problémákról <sup>(1)</sup>. A javasolt SEASAR-rendszer, ha – és amikor – bevezetésre kerül, javítani fogja a biztonságot. Ezzel a kérdéssel foglalkozott az EGSZB egy másik véleményében <sup>(2)</sup>, de ez nem változtat semmit azon, hogy Európában olyan egységes légiforgalmi irányító rendszerre van szükség, amely minden országhatáron átnyúlik, és amelyben az Eurocontrol (Európai Szervezet a Légiközlekedés Biztonságáért) „szövetségi szabályozó hatóságként” ismernék el, hasonlóan például az egyesült államokbeli Szövetségi Légügyi Hivatalhoz (Federal Aviation Administration, FAA). Az EGSZB üdvözli az Eurocontrol TMA2010+ program keretében megszületett első szerződést.

5.2 A biztonság érdekében szerte Európában szabványosításra és integrált rendszerek bevezetésére van sürgető szükség.

5.3 A légi közlekedés biztonságát szolgáló elektronikai eszközöket kezelő személyzet (ATSEP) számára a megfelelő bizonyítványok bevezetése úgyszintén kívánatos lenne.

## 6. Légi járművek karbantartása

6.1 Néhány tagállam számára nehézséget okoz saját nemzeti szabályainak az európai Part-66-os szabványhoz való igazítása. Az államok által kiállított karbantartási engedélyek a Társult Légügyi Hatóságok (JAA) követelményein alapulnak, melyek a nemzeti jogba való átültetéssel kötelező erejűvé váltak. Az EASA rendszere szerint azonban az engedélyezési szabályok a közösségi jog hatáskörébe tartoznak. Végrehajtásuk hosszú folyamatnak látszik, melyben a jogorvoslatnak is helye van.

6.2 2005-ben mind a 25 tagállam élt az eltérés lehetőségével, melynek értelmében 2005 szeptemberéig kellett megfelelniük a Part-66-os szabványnak. Az EASA által a tagállamok számára, a biztonsági szabályok teljesítésére vonatkozóan meghatározott időpontokat be kell tartatni, de legalább minden féllel meg kell állapodni egy adott időpontban, a határidők vagy átmeneti időszakok meghosszabbításának elkerülése érdekében.

6.3 Az EGSZB felveti a kérdést, hogy vajon létezik-e olyan rendelkezés, melynek értelmében az EASA, amennyiben szükséges, felügyelheti az alacsony költséggel működő légitársaságnál a karbantartás – harmadik országok karbantartási szolgálataihoz irányuló – kiszervezését.

<sup>(1)</sup> Javaslat közösségi légiforgalmi irányító szakszolgálati engedély létesítéséről szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre (előadó: Thomas McDonogh) HL C 234., 17–19. o. 2005.9.25.

<sup>(2)</sup> SESAR – közös vállalkozás (CESE 397/2006, előadó Thomas McDonogh).

6.4 Elegendő időt kell biztosítani a földi átvizsgálásra, különösen a gép megfordulásakor. Rövidebb utak esetében az átvizsgálásra rendelkezésre álló átlagosan 25 perc nem minden esetben tekinthető elegendőnek.

6.5 Ezenkívül elegendő mennyiségű anyagi forrás biztosítása mellett megfelelően képzett személyzetre van szükség, amely csak minősített alkatrészeket használ fel a karbantartás elvégzése során.

6.6 Az illetékes nemzeti légügyi hatóságnak véletlenszerű szemléket és ellenőrzéseket kell végeznie a normák betartásának biztosítása érdekében.

## 7. Légitársaságok

7.1 A légitársaságok tevékenységének megkezdéséhez szükséges engedély kiadását pénzügyi stabilitáshoz és megfelelő finanszírozáshoz kell kötni, a tagállamoktól meg kell követelni a légitársaságok pénzügyi teljesítményének rendszeres felügyeletét is, ezáltal biztosítva, hogy ne nyíljon lehetőség az előírások mellőzésére.

7.2 A légitársaságoknak megfelelő tapasztalatot és szakértelemmel rendelkező vezetőséget kell felmutatniuk.

## 8. Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség hatásköre

8.1 Az Európai Bizottság tovább kívánja bővíteni az EASA hatáskörét a repülőterek, a légiforgalmi szolgáltatás és a léginavigációs szolgálatok szabályozása (ideértve a biztonságot és az interoperabilitást) terén.

8.2 Támogatjuk az 1592/2002/EK rendelet által létrehozott EASA-t, és úgy véljük, hogy ha a légi járművekre és a különböző berendezésekre vonatkozó eljárások és engedélyezések európai kerete egyetlen hatóság kezében összpontosulna, az mindenképp növelné a légi közlekedés biztonságát és hatékonyságát Európában.

8.3 Az EASA-nak lehetősége van a szabványok és ajánlott gyakorlatok (SARPS), valamint az ICAO-mellékletben szereplő „Ajánlott Gyakorlatok” és „Szabványos Gyakorlatok” által kiváltott visszasságok vizsgálatára.

## 9. Általános légügyi engedélyezés

9.1 Az FAA-engedélyek alapján kiállított magánpilóta-szakszolgálati engedélyeket (PPL) az európai légtérben való repüléshez az EASA-nak jóvá kellene hagynia.

9.2 Minden polgári repülőgépnél (GA) meg kell felelnie az EASA által meghatározott közösségi normáknak ahhoz, hogy az európai légtérben felszállhasson.

## 10. Légügyi biztonság

10.1 Az EASA-nak iránymutatásokat, illetve szabályokat kellene kidolgoznia bizonyos berendezések és hálózatok – az ICAO meghatározása szerinti – „*jogosulatlan beavatkozástól*” való védelme érdekében.

10.2 Az Etherneten (LAN) és az IP-n kívül a többi sebezhető terület:

- a levegő/föld adatkapcsolati technológiák kommunikációs célú alkalmazása az utasok, légitársaságok és légitársaság-irányítók által;
- a légi járművön elérhető hálózatok segítségével földi állomásokkal folytatott adat- és szoftvertvitel általánosabb alkalmazása termelési, szállítási, karbantartási célokra vagy információfrissítés végett;
- a szoftvervírusok és hackertámadások megsokszorozódása, valamint a bizalmas adatok utáni kutatás összekapcsolt hálózatok segítségével.

## 11. Pilóta nélküli járművek (UAV-k)

11.1 Az EASA számára biztosítani kell az ipar e szegmensének szabályozásához szükséges hatáskört, nem pusztán a légi alkalmasság és a tervezési minták jóváhagyása terén, hanem a földi üzemeltetők tanúsításának, az indító rendszerek típusalkalmassági vizsgálatának stb. elvégzése tekintetében is.

11.2 A hagyományos légi járművekre vonatkozó minden rendeletet kötelező erejűnek kell tekinteni az UAV-kre nézve, és a légtér minden használójával konzultálni kell, ha az ilyen típusú tevékenység valamilyen módon őket is érinti.

## 12. EASA

12.1 Az EASA tölti be az átfogó közösségi szabályozó hatóság szerepét, meghatározza az uniós légitársaságok biztonságára vonatkozó elveket és szabályokat. Ugyanakkor alulfinanszírozott, túl kevés a személyzete és nem rendelkezik az ezek érvényesítéséhez szükséges hatáskörrel.

12.2 A különböző nemzeti szabályozó hatóságok feladata a szabályok és rendeletek végrehajtása.

12.3 Ez önszabályozáshoz vezet. Egyetlen nemzeti szabályozó hatóság sem lép fel szigorúan a saját joghatóságába tartozó légitársaság ellen, hacsak rendkívül súlyos probléma nem merül fel.

12.4 A nemzeti szabályozó hatóságok felelősek ezenkívül minden, az országukban lajstromba vett légi járműért, amelyek légitársasága az ország területén képvisellelten rendelkeznek. Ezek gyakran nem is uniós országbeli légi járművek, melyek személyzetükkel együtt harmadik országbeli légitársasághoz tartoznak. Ez még inkább megbonyolítja a megfelelő szabályozást.

12.5 Az az EASA által támasztott követelmény, hogy a nemzeti szabályozó hatóságok hajtsák végre határozatait, a különböző értelmezéseknek köszönhetően a szabályok és rendeletek eltérő végrehajtásához vezethet az EU-ban. Ez a légitársaságok között „olcsó lobogók” kialakulását eredményezheti, azaz olyan helyzetet, amikor az egyik állam kevésbé szigorúan értelmezi a rendeleteket, mint a másik.

12.6 Ugyanakkor az Európai Polgári Repülési Konferencia (ECAC) rendelkezik a szabályok helyi szintű betartásának ellenőrzéséhez szükséges hatáskörrel, pedig ennek az EASA hatáskörébe kellene tartoznia.

12.7 Az EASA jelenleg a tanúsításokból és típusalkalmassági vizsgálatokból származó bevételekből tartja fenn magát, melynek eredménye várhatóan 15 millió eurós veszteség 2006-ra nézve, ezért elengedhetetlen, hogy az EASA jövőjének biztosítása érdekében a szükséges finanszírozást a központi kormányzat rendelkezésre bocsássa.

Brüsszel, 2006. július 5.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság

elnöke

Anne-Marie SIGMUND