

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE

A közösségi repülőtereket használó harmadik országbeli légi járművek biztonsága (Jelentés a 2004/36/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv alkalmazásáról)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2008/C 244/03)

1. BEVEZETŐ

Az Európai Polgári Repülési Konferencia (ECAC) és az Egyesített Légügyi Hatóságok (JAA) társult védnöksége alatti, 1996-os beindítása óta a SAFA (külföldi légi járművek biztonsági értékelése) program egyre nagyobb mértékben bizonyult az európai, sőt a nemzetközi repülésbiztonság zászlóshajójának. A program jellegéből fakadó nyilvánvaló korlátok – úgy mint a humán és műszaki erőforrások korlátozott rendelkezésre állása, illetve éppen magának a földi ellenőrzésnek a korlátozott jellege – ellenére a biztonság előmozdításában vállalt szerep a program sarokkövét jelenti.

Az Európai Közösség – a SAFA irányítóbizottsági tagságban történő aktív részvétellel, valamint az Európai Bizottság részéről a JAA rendelkezésére bocsátott finanszírozáson keresztül – a kezdetektől teljes egészében jóváhagyta és támogatta a SAFA programot.

Az európai polgári repülésbiztonság egységesen magas színvonalának létrehozására és fenntartására irányuló átfogó közösségi stratégia keretében a Közösség 2004. április 21-én elfogadta a harmadik országok közösségi repülőtereket használó légi járműveinek biztonságáról szóló 2004/36/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet⁽¹⁾ – az úgynevezett „SAFA irányelvet”.

Míg a tagállamok az irányelvből adódóan rájuk háruló közösségi kötelezettségeket jórészt képesek voltak teljesíteni az ECAC SAFA programjában való részvételen keresztül (melynek igazgatásával a JAA-t bízták meg), a program nem egy európai, jogilag kötelező alapra épült, hanem a részt vevő ECAC-tagállamok főigazgatóinak kötelezettségvállalására. A „külföldi” légi járművekre ellenőrzése alatt azon légi járművek ellenőrzését értették, amelyeket nem az ellenőrzés helye szerinti állam illetékes hatóságának felügyelete alatt használnak, illetve üzemeltetnek.

A 2004/36/EK irányelv – ellentétben az ECAC SAFA programjában való addigi részvételük „önkéntes” jellegével – az Európai Unió tagállamainak egyértelmű jogi kötelezettségévé tette repülőtereiken leszálló, harmadik országbeli légi járművek ellenőrzését valamint az elvégzett földi ellenőrzések adatainak összegyűjtését és cseréjét. Ebben az esetben a „harmadik országbeli légi jármű” olyan légi jármű, amelyet nem valamely EU-tagállam ille-

tékes hatóságának ellenőrzése alatt használnak, illetve üzemeltetnek. Az irányelv azonban nem tiltja meg az EU-tagállamoknak a más EU-tagállamokból érkező légi járművek ellenőrzését sem.

A SAFA irányelv 13. cikke előírja a Bizottság számára, hogy az irányelv alkalmazásáról 2008. április 30-ig jelentést terjesszen az Európai Parlament és a Tanács elé. Előírja továbbá, hogy a Bizottság jelentését szükség szerint az irányelv felülvizsgálatára irányuló javaslatoknak kell kísérniük. A jelentés alapvető célja annak jelzése, hogy az irányelv mennyire érte el a célját és az irányelv alkalmazása mennyiben járult hozzá az európai repülésbiztonság fokozásához.

E vita háttérének ismertetése érdekében a jelentés bemutatja és értékeli a SAFA program igazgatásában és fejlődésében 2004 óta bekövetkezett változásokat is, valamint törekszik annak megismerésére, hogy az irányelv szabályozói kerete mennyiben járult hozzá ezekhez a változásokhoz. Ehhez a kvantitatív és kvalitatív munkához szükség volt a Közösség jogalkotási programjában már meghozott vagy tervezett intézkedések átfogó nyilvántartásának elkészítésére is.

2. VÉGREHAJTÁS

Jogi vonatkozások

A 2004/36/EK irányelv két éves keretet biztosított az EU tagállamainak az irányelv rendelkezéseinek átültetését célzó nemzeti intézkedések hatályba léptetésére. Míg az irányelv 11. cikkében kikötött határidő az EU-15 számára 2006. április 30. volt, az Európai Unióhoz 2004. május 1-jén csatlakozott tíz új tagállam számára átmeneti időszakokat állapítottak meg az irányelv végrehajtására.

Amint az az alábbi 1. táblázatból kitűnik, két kisebb kivétellel a tagállamok számára nem okozott jelentősebb gondot az irányelv rendelkezéseinek végrehajtása, bár a tagállamok jelentős része nem hozta meg időben a megfelelő átültető intézkedéseket. Ez főként annak a ténynek tudható be, hogy az irányelvben szereplő főbb kötelezettségeket már az ECAC SAFA programjában való részvétel révén jórészt teljesítették.

⁽¹⁾ HLL 143., 2004.4.30., 76. o.

1. táblázat

Az irányelv átültetése a tagállamokban

| Tagállam | Átültetési határidő | A határidő típusa | A kötelezettségszegés megállapítása iránti kereset a közlés elmulasztása miatt | Az ügy jelenlegi állása |
|------------------|---------------------|----------------------------|--|---|
| Ausztria | 2006.4.30. | Rendes átültetési határidő | X | Az ügyet 2007.6.27-én lezárták |
| Belgium | 2006.4.30. | Rendes átültetési határidő | | |
| Bulgária | 2007.1.1. | Rendes átültetési határidő | | |
| Ciprus | 2006.4.30. | Átmeneti időszak | | |
| Cseh Köztársaság | 2006.4.30. | Átmeneti időszak | X | Az ügyet 2006.10.12-én lezárták |
| Dánia | 2006.4.30. | Rendes átültetési határidő | X | Az ügyet 2006.10.12-én lezárták |
| Írország | 2006.4.30. | Rendes átültetési határidő | X | Az ügyet 2007.12.11-én lezárták |
| Észtország | 2006.4.30. | Átmeneti időszak | | |
| Finnország | 2006.4.30. | Rendes átültetési határidő | | |
| Franciaország | 2006.4.30. | Rendes átültetési határidő | X | Az ügyet 2007.3.21-én lezárták |
| Németország | 2006.4.30. | Rendes átültetési határidő | X | Az ügyet 2006.10.12-én lezárták |
| Görögország | 2006.4.30. | Rendes átültetési határidő | X | Az ügyet 2007.10.17-én lezárták |
| Magyarország | 2006.4.30. | Átmeneti időszak | X | Az ügyet 2007.6.27-én lezárták |
| Olaszország | 2006.4.30. | Rendes átültetési határidő | X | Az ügyet 2008.1.31-én lezárták |
| Lettország | 2006.4.30. | Átmeneti időszak | X | Az ügyet 2006.10.12-én lezárták |
| Litvánia | 2006.4.30. | Átmeneti időszak | | |
| Luxemburg | 2006.4.30. | Rendes átültetési határidő | X | Az átültetés hiányát megállapította az Európai Bíróság 2008.4.1-jei ítélete |
| Málta | 2006.4.30. | Átmeneti időszak | X | Az ügyet 2007.6.27-én lezárták |
| Hollandia | 2006.4.30. | Rendes átültetési határidő | X | Az ügyet 2006.12.12-én lezárták |

| Tagállam | Átültetési határidő | A határidő típusa | A kötelezettségszegés megállapítása iránti kereset a közlés elmulasztása miatt | Az ügy jelenlegi állása |
|------------------------------|---------------------|----------------------------|--|--|
| Lengyelország ⁽¹⁾ | 2006.4.30. | Átmeneti időszak | X | Az ügy még mindig vizsgálat alatt áll (2007.11.28-án átkerült az Európai Bírósághoz) |
| Portugália | 2006.4.30. | Rendes átültetési határidő | | |
| Románia | 2007.1.1. | Rendes átültetési határidő | | |
| Szlovákia | 2006.4.30. | Átmeneti időszak | | |
| Szlovénia | 2006.4.30. | Átmeneti időszak | X | Az ügyet 2006.12.12-én lezárták |
| Spanyolország | 2006.4.30. | Rendes átültetési határidő | | |
| Svédország | 2006.4.30. | Rendes átültetési határidő | X | Az ügyet 2006.12.12-én lezárták |
| Egyesült Királyság | 2006.4.30. | Rendes átültetési határidő | X | Az ügyet 2006.10.12-én lezárták |

⁽¹⁾ Lengyelország 2008. március 13-án jelentett be egy felülvizsgált végrehajtási intézkedéscsomagot, amelyet a Bizottság jogi szolgálata jelenleg vizsgál.

Üzemeltetési vonatkozások

Az üzemeltetett járatok száma csaknem minden tagállamban meghaladja az ellenőrzési kapacitást. Ebből következően a SAFA földi ellenőrzésekre csak szűrőpróbaszerűen kerülhet sor. Ezért ezeket az ellenőrzéseket ezidáig véletlenszerű kiválasztással vagy egyéb olyan információk alapján végezték, amelyek alapján meg lehetett határozni, hogy az ellenőrzés alanyának kiválasztása meghatározott szempontok szerint történjen (lásd az 5.2. pontot) – ilyen információk származhattak például az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) adatbázisának rendszeres elemzéséből vagy pedig az Európai Bizottság által kiadott ajánlásokból, illetve nemzeti politikákból vagy prioritásokból.

3. AZ IRÁNYELV HATÁSAI

Első és legfontosabb intézkedésként a 2004/36/EK irányelv a közösségi repülőtereket használó harmadik országbeli légi járművek ellenőrzését a tagállamok jogi kötelezettségévé tette.

Másodszor, az irányelv a közösségi repülőtereken leszálló harmadik országbeli légi járművek földi ellenőrzésére vonatkozó szabályok és eljárások harmonizálásával összehangolt megközelítést vezetett be a Közösségen belül a nemzetközi biztonsági előírások hatékony érvényesítésére. Ezzel összefüggésben lefektette a felügyelők és a programban részt vevő személyzet harmonizált képzése lehetővé tételének, a program és eszközei fejlesztését szolgáló eljárások és javaslatok kifejlesztésének, valamint az összegyűjtött információk jelentésének alapjait.

Ezen túlmenően az irányelv:

- kétségkívül hozzájárult a tagállamok által az elmúlt években végrehajtott SAFA földi ellenőrzések számának jelentős növekedéséhez (lásd a 2. táblázatot),
- előmozdította és támogatta a repülésbiztonsággal kapcsolatos információknak a tagállamok, a Bizottság és az EASA, illetve a külföldi polgári légiközlekedési hatóságok és nemzetközi szervezetek közötti cseréjét,
- elismerten egyre hatékonyabb visszatartó erőt gyakorol a Közösségbe berepülni szándékozó potenciálisan nem biztonságos üzemeltetőkre.

Emellett a 2111/2005/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽¹⁾ révén az irányelv megfelelő végrehajtása kulcsfontosságú elemnek bizonyult a Közösségen belüli repülési tilalom alatt álló légi fuvarozók – általánosságban „feketelistának” nevezett – listájának létrehozásában.

Valójában a fent említett rendelet hatálybalépését követően a SAFA földi ellenőrzésekről készült jelentések és az azt követő tagállami nyomon követő intézkedések nyilvántartása kiemelt fontossághoz jutott, és elsődlegesen figyelembe vették őket azokban a vizsgálatokban, amelyek eredményeként javaslat, majd esetlegesen döntés született több üzemeltető közösségi feketelistára való felvétele tekintetében.

⁽¹⁾ HL L 344., 2005.12.27., 15. o.

2. táblázat

SAFA-ellenőrzések száma országok és évek szerinti bontásban

EU-tagállamok 2002–2007

| | | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | Összes jelentés |
|----|-----------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-----------------|
| 1 | Belgique/België | 104 | 92 | 74 | 73 | 84 | 100 | 527 |
| 2 | България | | | | 7 | | | 7 |
| 3 | Česká republika | 32 | 28 | 18 | 39 | 40 | 24 | 181 |
| 4 | Danmark | 51 | 50 | 50 | 60 | 60 | 60 | 331 |
| 5 | Deutschland | 1 065 | 992 | 840 | 793 | 786 | 845 | 5 321 |
| 6 | Eesti | 10 | 6 | 11 | 18 | 30 | 31 | 106 |
| 7 | Éire/Ireland | 45 | 52 | 50 | 41 | 59 | 24 | 271 |
| 8 | Ελλάδα | 28 | 3 | 7 | 44 | 105 | 182 | 369 |
| 9 | España | 50 | 4 | 43 | 368 | 1 518 | 1 513 | 3 496 |
| 10 | France | 1 129 | 1 277 | 1 536 | 1 468 | 1 888 | 2 357 | 9 655 |
| 11 | Italia | | | 625 | 879 | 854 | 883 | 3 241 |
| 12 | Κύπρος/Kıbrıs | | | | | 2 | 9 | 11 |
| 13 | Latvija | | 4 | 2 | 3 | 2 | 21 | 32 |
| 14 | Lietuva | 3 | 1 | 7 | 21 | 24 | 14 | 70 |
| 15 | Luxembourg | 4 | | 4 | 15 | | 2 | 25 |
| 16 | Magyarország | 2 | 2 | 9 | 36 | 8 | 3 | 60 |
| 17 | Malta | | 4 | 9 | 13 | 10 | 9 | 45 |
| 18 | Nederland | 113 | 154 | 182 | 243 | 267 | 277 | 1 236 |
| 19 | Österreich | | | | | 42 | 243 | 285 |
| 20 | Polska | 60 | 25 | 111 | 141 | 115 | 135 | 587 |
| 21 | Portugal | | 9 | 35 | 100 | 39 | 22 | 205 |
| 22 | România | 28 | 40 | 35 | 108 | 104 | 133 | 448 |
| 23 | Slovenija | 5 | 8 | 6 | 8 | 8 | 18 | 53 |
| 24 | Slovensko | 12 | 7 | 4 | | 6 | 12 | 41 |
| 25 | Suomi/Finland | 24 | 7 | 51 | 56 | 113 | 125 | 376 |
| 26 | Sverige | 54 | 52 | 60 | 62 | 102 | 101 | 431 |
| 27 | United Kingdom | 194 | 213 | 224 | 197 | 251 | 233 | 1 312 |
| | Összesen | 3 013 | 3 030 | 3 993 | 4 793 | 6 517 | 7 376 | 28 722 |

4. KÖZÖSSÉGI HATÁSKÖR GYAKORLÁSA ÉS ÁTRUHÁZÁSA AZ EASA-RA

Az ECAC főigazgatók 125. ülésén az ECAC-tagállamok megvitatták a SAFA program jövőjét és megállapodtak abban, hogy programot átadják a közösségi intézményeknek (tehát az Európai Bizottságnak és az EASA-nak), továbbá kiemelték, hogy a program összeurópai dimenzióját indokolt egy olyan mechanizmus létrehozása révén megtartani, amely lehetővé teszi a nem EU-tagállam ECAC-tagállamok programban való folytatólagos részvételét.

Az első lépés ebben az irányban a 768/2006/EK bizottsági rendelet⁽¹⁾ elfogadása volt (a 2004/36/EK irányelv 8. cikkével lehetővé tett komitológiai eljárás útján). A rendelet előírta a SAFA programhoz kapcsolódó (addig a JAA által ellátott) feladatok EASA-ra való átruházását, beleértve elsődlegesen a program központi elemét jelentő SAFA adatbázisért vállalt felelősséget, más olyan kiegészítő tevékenységekkel együtt, amelyek célja a földi ellenőrzések és a kapcsolódó képzési tevékenységek előírásai egységességének biztosítása.

Ezt az átadást 2006 folyamán fokozatosan végezték el és az év végére be is fejeződött. A Bizottság meglepéssel veszi tudomásul a két szervezet közötti zökkenőmentes átadási folyamat megvalósulását, ami további jelentőséget nyer akkor, ha figyelembe vesszük, hogy milyen gyakorlati, műszaki és logisztikai akadályai lehetnek egy ilyen áttérésnek, úgy hogy közben a SAFA rendszer folytonosságát csak a lehető legkisebb mértékben zavarják.

4.1. 2007. január 1. – A közösségi SAFA Program

Így 2007. január 1-jétől a közösségi SAFA Program igazgatásának és továbbfejlesztésének teljes felelőssége átkerült az EASA által támogatott Európai Bizottsághoz.

Az egyes nem EU-tagállam ECAC-tagállamok és az EASA között létrejött, a közösségi repülőtereket és az egyes államok repülőtereit használó légi járművek biztonságára vonatkozó információk gyűjtéséről és cseréjéről szóló munkamegállapodás aláírása révén a nem EU-tagállam ECAC-tagállamok folytatólagos részvétele, és így a program összeurópai dimenziója biztosított.

Így az EU-27-et beleszámítva a közösségi SAFA program jelenleg 42 részt vevő állammal büszkélkedhet: Albánia, Ausztria, Azerbajdzsán, Belgium, Bosznia-Hercegovina, Bulgária, Ciprus, Cseh Köztársaság, Dánia, Egyesült Királyság, Észtország, Finnország, Franciaország, Görögország, Grúzia, Hollandia, Horvátország, Írország, Izland, Lengyelország, Lettország, Litvánia, Luxemburg, Macedónia Volt Jugoszláv Köztársaság, Magyarország, Málta, Moldovai Köztársaság, Monaco, Németország, Norvégia, Olaszország, Örményország, Portugália, Románia, Spanyolország, Svájc, Svédország, Szerbia, Szlovákia, Szlovénia, Törökország és Ukrajna.

⁽¹⁾ HLL 134., 2006.5.20., 16. o.

Az ECAC/JAA által működtetett jogelődjéhez hasonlóan a közösségi SAFA programnak is lényeges elve, hogy (az EU-tagállamok szempontjából „harmadik országbeli”, a nem EU-tagállam ECAC-államok szempontjából külföldi) légi járműveket minden SAFA programban részt vevő államban alávetethetik földi ellenőrzésnek. Ezek az ellenőrzések főként a légi jármű okmányaira és kézikönyveire, a repülőszemélyzet szakszolgálati engedélyeire, a légi jármű nyilvánvaló állapotára, valamint a kötelező fedélzeti biztonsági berendezések meglétére és állapotára irányulnak. Az ellenőrzések szempontjai megtalálhatók a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) szabványainak 1. (személyzet szakszolgálati engedélyei), 6. (a légi jármű üzemeltetése) és 8. (légi jármű légi alkalmassága) mellékletében. Az ellenőrzéseket valamennyi részt vevő állam tekintetében közös eljárásnak megfelelően végzik. Eredményükről egységes formátumú jelentés készül. Jelentős szabálytalanságok esetében felveszik a kapcsolatot az üzemeltetővel és a megfelelő (az üzemeltető vagy a lajstromozás állama szerint illetékes) légiközlekedési hatósággal korrekciós intézkedésekről való megállapodás érdekében, nem csupán az ellenőrzött légi jármű, hanem más olyan légi járművek vonatkozásában is, amelyeket esetleg egy általános jellegű szabálytalanság előfordulása érinthet. A jelentésekből származó minden adatot és kiegészítő információt (például az ellenőrzést követően megtett és véglegesített intézkedések listáját) központilag gyűjtik az EASA által Kölnben létrehozott és kezelt számítógépes adatbázisban.

A közösségi SAFA program fő jellemzői a következőképpen foglalhatók össze:

- a SAFA-ban részt vevő mind a 42 európai állam alkalmazza,
- az ellenőrzési eredmények egy központosított adatbázison keresztül széles körben hozzáférhetővé válnak,
- alulról felfelé irányuló megközelítés – a program lényegében a légi járművek földi ellenőrzésére összpontosít,
- cél, hogy a valamennyi ellenőrzött légi járműre nemzetközileg általánosan vonatkozó ICAO előírásoknak való megfelelést ellenőrizze.

Felépítés

A 2004/36/EK irányelvben és az azt végrehajtó 768/2006/EK rendeletben előírtak szerint a program struktúrája két fő szervet tartalmaz:

- a 3922/91/EKG tanácsi rendelettel létrehozott **repülésbiztonsági bizottság**: a program működését biztosító első szerv, amely a Bizottság megbízásával a 2004/36/EK irányelvnek a közösségi SAFA program hatékonysága fokozására irányuló harmonizált végrehajtási intézkedéseit elfogadja, különösen az említett irányelv 8. és 12. cikkében előírt ellenőrzési/beszámolósi rendszer tekintetében,

– **EASA:** a működést biztosító másik szerv, amely a 768/2006/EK rendeletben előírtak szerint – az adatbázissal kapcsolatos üzemeltetési feladatok elvégzésén túlmenően – javaslatokat ad a Bizottságnak és a repülésbiztonsági bizottságnak a közösségi SAFA program továbbfejlesztése és fejlesztése terén, és (megfelelő analitikai eszközök segítségével) időben elemzi az adatbázisba bekerülő jelentéseket.

Emellett a Bizottság a – repülésbiztonsági bizottság védnöksége alatt – létrehozta az **Európai SAFA Irányító Testületet (ESSG)**, amelyben mind a 42 részt vevő állam képviselői részt vesznek. A Bizottság és/vagy maga a (repülésbiztonsági) bizottság felkérésére tanácsadói szerepben eljáró nemzeti szakértők összefogásán túl a testület felbecsülhetetlen kommunikációs csatorna a Közösség és a nem EU-tagállam részt vevő államok között, tovább hangsúlyozva a Bizottság kinyilvánított elkötelezettségét a program összeurópai dimenziójának megtartása és tényleges fokozása mellett.

5. A KÖZÖSSÉGI SAFA PROGRAM TOVÁBBFEJLESZTÉSE

A 2004/36/EK irányelv hatálybalépését követően gyűjtött tapasztalatok, az irányelvnek a „feketelista-rendelettel” (2111/2005/EK) való elválaszthatatlan kapcsolata és a teljes SAFA programnak az irányelv elfogadásakor még előre nem látott közösségi hatáskörbe helyezése mentén a Bizottság számára nyilvánvalóvá vált, hogy az említett irányelv meglévő rendelkezései sürgős felülvizsgálatot igényelnek annak érdekében, hogy biztosítsák a program zökkenőmentes működését és továbbfejlesztését.

Ezért a Bizottság két javaslatot terjesztett be új jogalkotási eszközökre 2007 folyamán, amelyek a földi ellenőrzés lefolytatásának eljárásával, illetve a tagállamok által elvégzett ellenőrzések rangsorolásával foglalkoznak (lásd az 5.1. és 5.2. pontot). A repülésbiztonsági bizottságon belüli kiterjedt vitát és a végleges szöveg Európai Parlament általi ellenőrzését követően a Bizottság 2008. április 16-án elfogadta mindkét új jogalkotási eszközt⁽¹⁾.

A program egyéb lehetséges javításait és jövőbeli fejlesztéseit az 5.3. és 5.4. pontban fejtjük ki.

5.1. A 2004/36/EK irányelv II. mellékletét módosító bizottsági irányelv

A 2004/36/EK irányelv II. melléklete – eredetileg elfogadott formájában – igen általános kritériumok meghatározásával csak egy tágabb keretrendszer vázolt fel a tagállamok által elvégzendő földi ellenőrzések és az azt követő jelentéstétel részletes eljárásaihoz.

A SAFA programban elvégzett földi ellenőrzések eredményeinek immár nagyobb jelentőséget tulajdonítanak, amikor a Bizottság

a fuvarozók közösségi feketelistára való felvételéről határoz – így egy másik kapcsolódó nézőpontból is indokolt volt az említett melléklet módosítása annak érdekében, hogy jogerőre emelkedjenek (és számon kérhetővé váljanak) a tagállami földi ellenőrzések harmonizált elvégzése és jelentése eljárásait alátámasztó fő elemek. Ezért az irányelv módosított melléklete az előző hónapok során meghatározott több kérdéssel is foglalkozik, nevezetesen az alábbiakkal:

1. a mellékletbe bele kell foglalni a közösségi SAFA program földi ellenőrzési eljárásokat tartalmazó kézikönyvének alap-elemeit. Ezek kizárólag olyan előírásokból álljanak, amelyeket (az irányelv II. mellékletébe történő felvétel által) mindenképpen szükséges a tagállamok számára kötelezővé tenni, és az EASA-val kötött munkamegállapodásaik révén a nem EU-tagállam részt vevő országok számára is alkalmazandóvá kell válniuk. Ezek az alapelemek a következők:

- a SAFA-felügyelők minősítési és képzési követelményei,
- a közösségi SAFA program lényegi részét képező, vonatkozó biztonsági előírások,
- ellenőrzési eljárások,
- a megállapítások osztályozása,
- a földi ellenőrzés lehetséges eredményei szerint meghozandó nyomon követő intézkedések;

2. az eredeti melléklet részét képező „SAFA ellenőrzési listát” fel kell váltani a „SAFA eljárások” jelenlegi, legaktuálisabb változatával;

3. olyan egyedi rendelkezést kell hozni, amely minden részt vevő államot kötelez arra, hogy betartsa a földi ellenőrzés napja és az ellenőrzési jelentés központi adatbázisba való felvétele közötti legfeljebb 15 munkanapos határidőt annak érdekében, hogy az EASA által a bevitt jelentéseken rendszeresen elvégzett elemzés pontossága és jelentősége nőjön;

4. létre kell hozni egy szabványos „ellenőrzési bizonylatot”, amelynek egy részét az ellenőrzött légi jármű megfelelő személyzeti tagjának átvételi elismervény aláírása ellenében átadnak;

5. az eredeti szöveg több részét újra kell szövegezni a melléklet egyértelműségének és olvashatóságának javítása érdekében.

A módosított melléklet alapján az EASA vállalja, hogy e fő kérdések megoldásának előmozdítására kidolgozza a tagállamok által alkalmazandó iránymutatást. Ebből a célból az EASA a tagállamok légközlekedési szabályozói hatóságainál rendelkezésre álló szakértelemre építve és szükség esetén az érdekelt felek megfelelő szakértőit is bevonva átlátható eljárást hoz létre a tagállamokkal való konzultációra. E célból az Ügynökség egy munkacsoportot is létrehozhat.

⁽¹⁾ HLL 109., 2008.4.19., 7. o. és HLL 109., 2008.4.19., 17. o.

5.2. A 2004/36/EK irányelvnek a közösségi repülőtereket használó légi járművek földi ellenőrzésének rangsorolása tekintetében történő végrehajtásáról szóló bizottsági rendelet

A Bizottság többször hangoztatta elkötelezettségét a repülésbiztonsági adatok összegyűjtésére szolgáló minden eszköz lehető legjobb kihasználása mellett annak érdekében, hogy a közösségi SAFA program keretében rendelkezésre álló korlátozott erőforrásokat a leghatékabban használja ki. Ezért ez az intézkedés felhatalmazza a Bizottságot arra, hogy hivatalosan „minőségi célkitűzések” meghatározását írja elő, azáltal, hogy bizonyos számú a tagállamok által elvégzett földi ellenőrzéshez prioritást rendel egyes olyan alanyok vonatkozásában, amelyekről potenciálisan elképzelhető, hogy (a rendeletben meghatározott) követelmények fényében biztonsági hiányosságokkal rendelkeznek.

A Bizottságnak meggyőződése, hogy ez az intézkedés megfelelő mederbe tereli a SAFA földi ellenőrzési program véletlenszerű jellegét a potenciálisan veszélyes alanyok könnyebb azonosításának támogatásával, valamint az ilyen alanyokra vonatkozó további adatok összegyűjtésének lehetővé tételével. Továbbá esetlegesen hozzájárulhat ahhoz, hogy még jobban körülírt eseteket terjesszenek be „feketelista-rendelet” (2111/2005/EK) kapcsán hozandó döntésekhez.

5.3. „Mennyiségileg meghatározott célok kitűzése”

A 2. táblázatra visszautalva (lásd a 7. oldalt), míg egyfelől észlelhető, hogy 2001 óta a Közösségben elvégzett SAFA földi ellenőrzések száma több mint kétszeresére nőtt, egyben látható az egyes tagállamok által elvégzett földi ellenőrzések eltérő számában megmutatókozó nagyfokú egyenlőtlenség is.

Miközben a Bizottság teljes mértékben megéri ezt a nagyfokú egyenlőtlenséget – ami sokszor a különböző tagállamokban rendelkezésre álló humán és anyagi erőforrások különbözősége miatt áll fenn –, meggyőződése, hogy az elvégzett éves ellenőrzések száma tekintetében az elfogadhatatlanság határát súrolja sok tagállamnak a nyilvántartásban szereplő teljesítménye, függetlenül a rendelkezésre álló erőforrásoktól. Államokként vizsgálva vonatkozik ez:

- az ellenőrzések önmagukban vett, tényleges számára,
- az elvégzett ellenőrzések számára az egyes tagállamokban érkező, illetve onnan induló forgalom nagyságrendjével összevetve.

Ebben az összefüggésben a Bizottság többször megismételte, hogy ezen a helyzeten javítani kell. Az EASA-val és a tagállamokkal együttesen tovább vizsgálja, hogyan lehetne meghatározni az egyes tagállamok által évente elvégzendő ellenőrzések minimumszámát, természetesen olyan különféle feltételektől függően, mint a járatok és nemzetközi repülőterek száma, a más tagállamokban korábban végrehajtott ellenőrzések intenzitása stb.

5.4. Az EASA hatásköreinek kiterjesztése – 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet

A Tanács és az Európai Parlament 2008. február 20-án elfogadta a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EGK tanácsi rendelet, az 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló 216/2008/EK rendeletet ⁽¹⁾ (a továbbiakban: az EASA-rendelet). Rendelkezései előirányozzák a 2004/36/EK irányelv (és a kapcsolódó végrehajtási rendelkezések) az EASA-rendelet keretében elfogadott szabályrendszerrel történő felváltását a következők szerint:

A rendelet 10. cikke – amely 2008. április 8-án lépett hatályba – olyan rendelkezéseket ír elő, amelyeket eddig a 2004/36/EK irányelv szabályozott. Ezen túlmenően a 10. cikk (5) bekezdése előírja, hogy a cikkhez kapcsolódó végrehajtási intézkedéseket komitológiai eljárással („a 65. cikk (4) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárás útján”) is el lehet fogadni.

Emellett a 69. cikk úgy rendelkezik, hogy a 2004/36/EK irányelvet a rendelet 10. cikkének (5) bekezdésében említett intézkedések hatálybalépésétől kezdődően, az irányelv 8. cikkének (2) bekezdésében említett végrehajtási szabályok sérelme nélkül hatályon kívül kell helyezni.

Végül a 10. cikkben szereplő elveket csak az azokat érintő végrehajtási szabályokban meghatározott időponttól kezdődően, de legkésőbb 2012. április 8-tól kell alkalmazni.

6. A SAFA „ÖSSZESÍTETT JELENTÉS” ⁽²⁾

A 2004/36/EK irányelv 6. cikkének (2) bekezdése előírja, hogy a Bizottság évente a nyilvánosság és az ágazatban érdekelttek számára hozzáférhető átfogó jelentést tesz közzé, amely tartalmazza a közösségi repülőtereket használó légi járműveken elvégzett földi ellenőrzésekről szóló jelentéseken keresztül kézhez vett összes információ elemzését. Az ilyen elemzésnek egyszerűnek és könnyen érthetőnek kell lennie, és jeleznie kell, hogy fennáll-e megnövekedett biztonsági kockázat a légi utasok számára. Az elemzésben szereplő információk forrását anonimá kell tenni.

Ebben a vonatkozásban a Bizottság 2008. februárban fogadta el és tette közzé az első összesített jelentést, amely a 2006. április 30.–2006. december 31. között elvégzett földi ellenőrzések eredményeit elemezte. Ugyanezt a jelentést fogják 2008 folyamán teljes éves alapon bevezetni a 2007. január 1.–december 31. közötti időszakra (és azt követően évente) – ez lesz az első teljes év azt követően, hogy a SAFA program irányítása és fejlesztése az ECAC-tól és a JAA-tól közösségi hatáskörbe átkerült.

⁽¹⁾ HL L 79., 2008.3.19., 1. o.

⁽²⁾ HL C 42., 2008.2.15., 1. o.

A Bizottságnak meggyőződése, hogy a programban részt vevő és az ilyen dokumentumokban említett valamennyi érdekelt vonatkozásában, valamint az Európai Parlament és általánosságban a közvélemény irányában a fokozott átláthatóság és elszámoltathatóság kedvéért csökkenteni kell a 2004/36/EK irányelv 6. cikkének (2) bekezdésében meghatározott korlátozásokat azért, hogy az említett éves jelentések pontosabb információkat nyújthassanak a különböző érintett szereplők biztonsági teljesítményét illetően.

7. KÖVETKEZTETÉSEK

Az elmúlt néhány év során elvégzett SAFA-ellenőrzések alapján a gyakorlat azt mutatja, hogy ezek általánosságban jelzik az egyes külföldi üzemeltetők biztonságosságát. Ez a jelzés azonban korlátozott olyan értelemben, hogy nem nyerhető teljes kép valamely adott légi jármű vagy üzemeltető biztonságosságáról. Ennek az az oka, hogy az ellenőrzés során bizonyos szempontok (például személyzeti erőforrás-gazdálkodás, teljes körű légi alkalmassági státusz stb.) vizsgálata nehezen végezhető el amiatt, hogy az ellenőrzés végrehajtására korlátozott idő áll rendelkezésre, és ennek következtében csak kevésbé részletes vizsgálatra van lehetőség.

Csakis (az üzemeltető székhelye, illetve a lajstromozás szerinti állam) illetékes légügyi hatósága képes egy adott légi járműről vagy üzemeltetőről teljes körű értékelést adni. E szempontból tekintve a közösségi SAFA program keretében gyűjtött információ valóban igen hasznos:

- elsősorban is olyan, a megelőzést szolgáló eszköz, amely segítséget nyújt a potenciális negatív biztonsági tendenciák meghatározásához, hiszen egy adott üzemeltetővel kapcsolatos nagyszámú és/vagy ismétlődő negatív megállapítás igen jól mutatja a potenciális strukturális gyengeségeket egyrészt az üzemeltető minőségellenőrzési rendszere, másrészt azon állam illetékes, nemzeti polgári légi közlekedési hatóságai által gyakorolt biztonsági felügyelet szintje tekintetében, ahol az üzemeltetőt hitelesítették. Hasonló negatív tendenciák az egyes légijárműtípusok vonatkozásában is megállapíthatók,
- továbbá a SAFA-ellenőrzések ennél még közvetlenebbül, valós időben is hozzájárulhatnak az adott, éppen ellenőrzött légi jármű biztonságos üzemeltetéséhez, mivel arra ösztönzik az ellenőrző hatóságokat, hogy biztosítsák a hibák kijavítását, még mielőtt a légi jármű további műveleteket hajtana végre.

Az összes ellenőrzésből megosztásra kerülnek az adott információk, és így hozzájárulnak a valamely adott légi jármű, légijárműtípus, üzemeltető, vagy valamely adott államból származó minden üzemeltető tekintetében kialakult kép formálásához. A SAFA központi adatbázisa ezért különösen hasznos, mivel hozzájárul ezen információknak a közösségi SAFA programban részt vevő valamennyi államhoz történő gyors továbbításához.

Ezen túlmenően a („közösségi feketelistáról” szóló) 2111/2005/EK rendelet hatálybalépése óta a SAFA ellenőrzések jelentősége megnövekedett, mivel azon tényezők közé tartozik,

amelyet a Bizottság a légi fuvarozók közösségi listára való felvételével kapcsolatos döntések meghozatala során figyelembe vesz. Az első közösségi lista 2006. márciusi létrehozása, valamint annak későbbi rendszeres frissítései óta valóban ez a helyzet.

A jelentés következtetései a következőkben foglalhatók össze:

- a 2004/36/EK irányelv kötelező rendszert hozott létre a Közösségben a közösségi repülőtereket használó harmadik országbeli légi járművek rendszeres földi vizsgálatára, egyidejűleg meghatározva az ilyen ellenőrzések elvégzésére, jelentésére és nyomon követésére, valamint az ebből származó információk tagállamok, Bizottság és EASA közötti cseréjére vonatkozó harmonizált eljárásokat,
- kisebb kivételektől eltekintve a tagállamok számára nem okozott jelentősebb gondot az irányelv rendelkezéseinek átültetése és végrehajtása,
- az ECAC/JAA teljes SAFA programja irányításának és fejlesztésének közösségi hatáskörbe való áttételére vonatkozó határozat sürgősen szükségessé tette az irányelvet kiegészítő jogszabályok létrehozását, amelyek megalkotása időben megtörtént, lehetővé téve a program zökkenőmentes átvételét,
- a közösségi földi ellenőrzési rendszert meghatározó alapelemek jogilag kötelezővé váltak az irányelv II. mellékletének módosítása révén, ezáltal kiterjesztve azok harmonizálását a tagállamokra és a többi 15 SAFA részt vevő államra. Az intézkedésnek javítania kell a földi ellenőrzésekről készülő jelentések általános minőségét, ami különös fontosságú a légi fuvarozók 2111/2005/EK rendelet alapján létrehozott közösségi „feketelistájával” kapcsolatos vizsgálatokkal összefüggésben,
- megalkották a végrehajtási jogszabályokat, amelyek tartalmazzák a földi ellenőrzések rangsorolásának szabályait és szempontjait az olyan alanyokra vonatkozóan, amelyek a megállapított kritériumok alapján a légi közlekedés biztonságára potenciálisan veszélyt jelenthetnek,
- míg 2001 óta a Közösségben elvégzett SAFA földi ellenőrzések teljes száma több mint megkétszereződött, egyben látható az egyes tagállamok által elvégzett földi ellenőrzések eltérő számában megmutatókozó nagyfokú egyenlőtlenség is. A Bizottság ezért megvizsgálja annak lehetőségét, hogy az egyes tagállamok által elvégzendő ellenőrzésekre lehetne-e minimumkvótát létrehozni,
- a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról szóló 216/2008/EK rendelet elfogadása révén a 2004/36/EK irányelvet végül – legkésőbb 2012. április 8-ig – hatályon kívül kell helyezni, hogy rendelkezéseit fokozatosan felváltsák az említett rendelet 10. cikkének rendelkezései és a 10. cikk (5) bekezdése alapján meghozandó végrehajtási szabályok. Ebben a tekintetben előre látható, hogy lényegesen gyarapodni fognak az EASA-nak a program irányításával és fejlesztésével kapcsolatos feladatai.