



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2022. október 17.
(OR. en)

13674/22
ADD 1

AVIATION 252

FEDŐLAP

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Címzett:	a Tanács Főtitkársága
Biz. dok. sz.:	COM(2022) 529 final - ANNEX
Tárgy:	MELLÉKLET a következőhöz: A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK Az Európai Légiközlekedés-biztonsági Program

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a COM(2022) 529 final számú dokumentum
MELLÉKLETÉT.

Melléklet: COM(2022) 529 final - ANNEX



Brüsszel, 2022.10.17.
COM(2022) 529 final

ANNEX

MELLÉKLET

a következőhöz:

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

Az Európai Légiközlekedés-biztonsági Program

Tartalomjegyzék

1.	EURÓPAI LÉGIKÖZLEKEDÉS-BIZTONSÁGI SZAKPOLITIKÁK, CÉLOK ÉS ERŐFORRÁSOK	6
1.1.	Az Európai Légitársaság-biztonsági Rendszer.....	6
1.2.	Az Európai Légitársaság-biztonsági Rendszer és az ICAO	7
1.3.	Az uniós repülésbiztonsági és környezetvédelmi jogszabályi keret	8
1.3.1.	Az uniós repülésbiztonsági jogszabályi keret szerkezete.....	8
1.3.2.	Az (EU) 2018/1139 rendelet és a kapcsolódó szabályok.....	14
1.3.3.	Polgári repülési balesetek és repülőesemények vizsgálata	23
1.3.4.	Események jelentése, elemzése és nyomon követése a polgári repülésben.....	23
1.3.5.	Az Európai Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók uniós listája ..	24
1.4.	Repülésbiztonsági felelősség és elszámoltathatóság az Európai Unióban.....	24
1.4.1.	Döntéshozatali folyamat az Európai Unióban.....	24
1.4.2.	Repülésbiztonsági hatáskörök és felelősségi körök az európai repülésbiztonsági rendszerben	25
1.5.	Balesetek és repülőesemények vizsgálata	35
1.5.1.	Az alkalmazandó szabályok	35
1.5.2.	Biztonsági ajánlások.....	35
1.5.3.	Együttműködés egyéb szervezetekkel	36
1.6.	A szabályok betartatása.....	36
1.6.1.	A szabályok betartatása a tagállamokkal	36
1.6.2.	A szabályok betartatása a szabályozott ágazati szervezetekkel	37
2.	EURÓPAI REPÜLSBIZTONSÁGI KOCKÁZATKEZELÉS	39
2.1.	Repülésbiztonsági adatok gyűjtése, elemzése és cseréje	41
2.2.	Repülésbiztonsági kockázatkezelés az EU szintjén: az európai repülésbiztonsági terv kialakításának és frissítésének folyamata.....	42
2.2.1	Az Európai Légitársaság-biztonsági Terv: nemzetközi dimenzió.....	46
2.3.	A repülésbiztonsági teljesítmény figyelemmel kísérése	48
2.3.1	Megállapodás a szervezetek repülésbiztonsági teljesítményéről	48
2.3.2	A tagállamok repülésbiztonsági teljesítménye.....	49
2.3.3	Az EASA éves biztonsági beszámolója	49
2.4.	A hatóságokra és szervezetekre vonatkozó repülésbiztonságmenedzsment-követelmények	50
3.	AZ EURÓPAI REPÜLSBIZTONSÁGI GARANCIA.....	51
3.1	Repülésbiztonsági felügyelet	51
3.1.1	A szabályok alkalmazásának figyelemmel kísérése a tagállamokban	51
3.1.2	Tanúsított szervezetek felügyelete	52

3.2	A jelentős aggályt vagy szükségletet jelentő területeken a felügyelet célpontjainak repülésbiztonsági adatokon alapuló kiválasztása.....	52
3.2.1	A célpontok repülésbiztonsági adatokon alapuló kiválasztása a tagállamok figyelemmel kísérésénél.....	52
3.2.2	A célpontok repülésbiztonsági adatokon alapuló kiválasztása az ágazat felügyeleténél	53
4.	A REPÜLÉSBIZTONSÁG EURÓPAI NÉPSZERŰSÍTÉSE	55
4.1	Uniós szintű tevékenységek	56
4.1.1	Biztonsági kommunikáció.....	56
4.2	Uniós szintű képzés.....	57
	Rövidítések listája	59
1.	táblázat: Az alkalmazandó európai uniós repülésbiztonsági és környezetvédelmi jogszabályok.....	9
2.	táblázat: Az uniós szabályok szerint illetékes hatóságok	26
1.	ábra: Az európai repülésbiztonsági rendszer érdekelt felei közötti kölcsönös kapcsolat ...	29
2.	ábra: Az európai SRM-folyamat	44
3.	ábra: Az EASP, az EPAS és más programok és tervek közötti kapcsolat	46

BEVEZETÉS

Ez a dokumentum az Európai Légiközlekedés-biztonsági Program leírása, amely leírja az uniós szinten alkalmazandó légiközlekedési szabályokat, valamint a polgári légi közlekedés biztonságának közös menedzseléséhez uniós szinten használt tevékenységeket és folyamatokat.

Az Európai Légiközlekedés-biztonsági Program a Chicagói Egyezmény 19. mellékletében leírt nemzeti légiközlekedés-biztonsági program uniós szintű funkcionális megfelelője. Az (EU) 2018/1139 rendelet a légiközlekedésbiztonság- menedzsmentről szóló kötelező új fejezetet vezetett be a légi közlekedésre vonatkozó uniós jogi keretbe. A rendelet többek között előírja, hogy a Bizottság elfogad, közzétesz, majd a szükséges gyakorisággal naprakésszé tesz egy olyan dokumentumot (a továbbiakban: Európai Légiközlekedés-biztonsági Program), amely bemutatja az európai légiközlekedés-biztonsági rendszer működését, és tartalmazza azokat a szabályokat, tevékenységeket és eljárásokat, amelyek az Unióban a polgári repülés biztonságának e rendelettel összhangban való menedzselésére szolgálnak.

A program kifejti, hogy európai nézőpontból hogyan történik a repülésbiztonság menedzselése. Mivel a légiközlekedés-biztonsággal kapcsolatos számos szabályt és tevékenységet jelenleg uniós szinten fogadnak el és koordinálnak, a tagállamok saját nemzeti légiközlekedés-biztonsági programjaikban hivatkoznak az Európai Légiközlekedés-biztonsági Programra. Ez az oka annak, hogy az Európai Légiközlekedés-biztonsági Programnak ki kell terjednie legalább a légiközlekedésbiztonság-menedzsmentre vonatkozó állami feladatokkal kapcsolatos, a nemzetközi szabványokban és ajánlott gyakorlatokban ismertetett elemekre. Sőt mivel az EU a repülésbiztonság számos területén alkotott jogszabályt, a tagállamoknak nem is tudnák az uniós dimenzió megemlítése nélkül leírni, hogy területükön belül hogyan menedzselik a repülésbiztonságot. Ezen túlmenően a Chicagói Egyezmény hatálya alá tartozó területek többségén az államok hatáskörüket az Unióra ruházták át. Az európai légiközlekedés-biztonsági program azt is részletesen ismerteti, hogy az EU hogyan teljesíti az ezekből a hatáskör-átruházásokból eredő nemzetközi kötelezettségeit.

Az Európai Légiközlekedés-biztonsági Program a Chicagói Egyezmény 19. mellékletében részletezett nemzeti légiközlekedés-biztonsági program leírásának formáját és szerkezetét követi.

Az európai repülésbiztonsági program ismerteti az Európai Légiközlekedés-biztonsági Terv kidolgozásának, elfogadásának, naprakésszé tételének és végrehajtásának folyamatát is.

Az Európai Légiközlekedés-biztonsági Program célja annak szavatolása, hogy az Európai Unióban a repülésbiztonság menedzselésének rendszere a teljes Unióban egységesen élvezhető, a lehető legmagasabb szintű, folyamatosan javuló repülésbiztonsági teljesítményt nyújtson, miközben más releváns (például környezetvédelmi) célkitűzéseket is figyelembe vesz.

Az Európai Légiközlekedés-biztonsági Program azzal járul hozzá az uniós szinten meghatározott, Unió-szerte érvényes magas szintű repülésbiztonsági célok eléréséhez, hogy leírja a repülésbiztonság európai szintű közös menedzselésének folyamatait, és különösen azt, ahogyan az Európai Bizottság (a továbbiakban: Bizottság), a tagállamok és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség együttműködnek a veszélyek azonosításában, és fellépnek a repülésbiztonsági kockázatok csökkentése érdekében. A program tehát biztosítja, hogy minden résztvevő tisztában legyen feladataival, valamint hogy a repülésbiztonság javításához szükséges összes szabály és folyamat megfelelően működjön, miáltal a program az európai térségben és azon túl is hozzájárul a balesetek megelőzéséhez.

TERMINOLÓGIA

A teljes dokumentumban:

- a „tagállamokra” történő hivatkozás alatt a 27 uniós tagállamot kell érteni;
- az „EASA-tagállamokra” történő hivatkozás alatt a 27 uniós tagállamot, valamint Izlandot, Liechtensteint, Norvégiát és Svájcot kell érteni;
- az „európai ICAO-államokra” történő hivatkozás alatt a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) EURÓPA régiójának 55 államát kell érteni, amely magában foglalja az összes uniós tagállamot;
- az „alaprendeletre” történő bármely hivatkozás alatt a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról szóló, 2018. július 4-i (EU) 2018/1139 európai parlamenti és tanácsi rendeletet kell érteni¹; valamint
- az „elemzői hálózatra” vagy „NoA”-kra való hivatkozás alatt a polgári légi közlekedési események jelentéséről, elemzéséről és nyomon követéséről szóló 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletben említett légiközlekedés-biztonsági elemzői hálózatot kell érteni².

1 Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1139 rendelete (2018. július 4.) a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról és a 2111/2005/EK, az 1008/2008/EK, a 996/2010/EU, a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 2014/30/EU és a 2014/53/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint az 552/2004/EK és a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 3922/91/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (EGT-vonatkozású szöveg); (HL L 212., 2018.8.22., 1. o.).

2 Az Európai Parlament és a Tanács 376/2014/EU rendelete (2014. április 3.) a polgári légi közlekedési események jelentéséről, elemzéséről és nyomon követéséről, valamint a 996/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról és a 2003/42/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, valamint az 1321/2007/EK bizottsági rendelet és az 1330/2007/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (EGT-vonatkozású szöveg) (HL L 122., 2014.4.24., 18. o.).

1. EURÓPAI LÉGIKÖZLEKEDÉS-BIZTONSÁGI SZAKPOLITIKÁK, CÉLOK ÉS ERŐFORRÁSOK

1.1. Az Európai Légiközlekedés-biztonsági Rendszer

Az Európai Légiközlekedés-biztonsági Rendszer olyan szabályokat és eljárásokat tartalmaz, amelyeket az uniós polgári repülés biztonságának az (EU) 1139/2018 rendelettel összhangban történő menedzselésére használnak. Ezek a szabályok és eljárások magas szintű biztonságot biztosítanak a polgári repülés terén, harmonizálják a biztonsági szempontokat, és megkönnyítik a polgári repülésben érintett termékek, szolgáltatások, személyek és tőke szabad mozgását.

Ugyanakkor a rendszer:

- javítja az Unió légi közlekedési ágazatának versenyképességét,
- előmozdítja a költséghatékonyt – többek között az átfedések elkerülésével és – az eredményességet a szabályozási, a tanúsítási és a felügyeleti eljárásokban, valamint a vonatkozó erőforrások hatékony felhasználását uniós és nemzeti szinten,
- támogatja a tagállamokat a Chicagói Egyezmény szerinti jogaik gyakorlásában és az említett egyezményből fakadó kötelezettségeik teljesítésében az említett egyezmény rendelkezései egységes értelmezésének, valamint egységes és kellő időben történő végrehajtásának biztosításával,
- világszerte terjeszti a polgári légi közlekedésre vonatkozó előírásokkal és szabályokkal kapcsolatos uniós a harmadik országokkal és nemzetközi szervezetekkel való megfelelő együttműködést kialakításával, valamint
- előmozdítja a műszaki és a működési átjárhatóságot, valamint a bevált közigazgatási gyakorlatok megosztását.

A repülésbiztonsági irányítási rendszer alapja az Európai Bizottság, az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynöksége (a továbbiakban: EASA vagy Ügynökség), a tagállamok, valamint a légiközlekedési ágazat szoros együttműködése.

Az európai polgárok és az utazóközönség magas és egységes szintű védelme jórészt közös repülésbiztonsági szabályok elfogadásán, az uniós termékek, személyek és szervezetek³ e szabályoknak való megfelelését biztosító intézkedéseken, valamint a regionális, állami és ipari szintű hatékony biztonsági kockázatkezelési folyamatokon múlik. Az (EU) 2018/1139 rendelet 85. cikke egy olyan végrehajtási rendszerről rendelkezik, amelyben az Ügynökség segíti a Bizottság munkáját e rendelet és az e rendelet alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktusok és végrehajtási jogi aktusok tagállami alkalmazásának figyelemmel kísérése során.

A rendszert kiegészíti a balesetek és a repülőesemények alapos kivizsgálása, amivel azonosíthatók a biztonsági rések, és a rések megszüntetése érdekében lépésekre kerül sor. Az Európai Légiközlekedés-biztonsági Program olyan proaktívabb és tényeken alapuló elemek alkalmazását is tartalmazza, amelyek célja a biztonságra legnagyobb veszélyt jelentő kockázatok feltárása, és a csökkentésükre irányuló intézkedések megtétele. A rendszer különösen a Bizottság által támogatott és az EASA által koordinált Data4Safety (nagy adathalmazokra épülő technológia) program által végzett, adatokon alapuló

3 E dokumentum alkalmazásában „szervezet” alatt az olyan ágazati szervezetek értendők, amelyek repüléssel kapcsolatos termékeket vagy szolgáltatásokat nyújtanak.

kockázatmeghatározásokat és -értékeléseket használja fel az európai légiközlekedési közösség érintett partnereinek részvételével.

1.2. Az Európai Légiközlekedés-biztonsági Rendszer és az ICAO

Az Európai Légiközlekedés-biztonsági Rendszert szorosan összehangolják a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) szabványainak és ajánlott gyakorlatainak kidolgozásával és végrehajtásával.

A Bizottság és az EASA nyomon követi a kidolgozási folyamatot, és amint megerősítést nyer, hogy szükség van az európai szabályozási keret módosítására, beütemezi a vonatkozó szabályalkotási intézkedéseket. Ez magában foglalja az ICAO mellékleteinek módosítására irányuló javaslatok (az I. típusú ICAO-körlevél) értékelését, valamint az uniós szabályozási keret és az ICAO-mellékletek (II. típusú ICAO-körlevél és megfelelési ellenőrző listák) közötti eltérések azonosítását. Az eltérések értékelése során az EASA és a Bizottság támogatja azokat a tagállamokat, amelyeknek az eltérésekről értesíteniük kell az ICAO-t. Az EASA értékelését követően a Bizottság határozatra irányuló javaslatot terjeszt elő az Európai Unió Tanácsa számára az eltérések bejelentéséről.

Emellett a Bizottság és az EASA az ICAO Európai/Észak-atlanti Regionális Irodájával (EUR/NAT) partnerségben dolgozik a légiközlekedés-biztonság menedzselése regionális megközelítésének előmozdításán, az együttműködésen alapuló kockázatkezelés ösztönzésén és a különböző uniós légiközlekedés-biztonsági kezdeményezéseken belüli szinergiák kialakításán. Az európai regionális repülésbiztonsági terv (EUR RASP) fontos szerepet játszik ebben az összefüggésben: az ICAO regionális irodája, a Bizottság és az EASA 2017 óta működik együtt az Európai Légiközlekedés-biztonsági Tervben (EPAS) meghatározott intézkedésekre támaszkodó ilyen regionális repülésbiztonsági terv kidolgozásán, ami lehetővé teszi valamennyi európai ICAO-állam számára, hogy kihasználhassák a meghatározott repülésbiztonsági tervezési folyamatot és annak különböző eredményeit, legyen szó akár a szabályozási anyagokról, a repülésbiztonság népszerűsítését célzó eredményekről, az iránymutatásokról, az eszközökről és a bevált gyakorlatokról. Az első EUR RASP-ot 2019 januárjában adták ki.

A Bizottság és az EASA az Európai Légiközlekedési Rendszertervezési Csoportban (European Aviation System Planning Group – EASPG) és a hozzá kapcsolódó programkoordinációs csoportban (PCG) is képviselteti magát. Az EASPG fő célja annak biztosítása, hogy az európai régióban a léginavigációs rendszerek fejlesztési tervei és repülésbiztonsági tervek továbbra is koherensek és kompatibilisek maradjanak a szomszédos régiók terveivel, valamint az ICAO globális terveivel, továbbá azok végrehajtásának irányítása és koordinálása. Emellett az EASPG fontos szerepet játszik a légi navigációval és a biztonsággal kapcsolatos szubregionális és nemzeti programok harmonizációjának és összehangolásának előmozdításában és megkönnyítésében.

Végezetül a Bizottság és az EASA képviselteti magát a Globális repülésbiztonsági terv (GASP) tanulmányozócsoportjában, hozzájárulva ezzel a GASP, a kapcsolódó útmutató anyagok és eszközök fenntartásához. A GASP fő célja a halálos kimenetelű balesetek és a halálos kimenetelű balesetek kockázatának folyamatos csökkentése azáltal, hogy hat GASP-célkitűzés és kapcsolódó célértékek alapján iránymutatást ad egy harmonizált repülésbiztonsági stratégia kidolgozásához, valamint regionális és nemzeti repülésbiztonsági tervek kidolgozásához és végrehajtásához.

Emellett az EASA uniós technikai segítségnyújtási projekteken keresztül, valamint az ICAO regionális irodáival együttműködve az állami és a regionális biztonságfelügyeleti szervezetek

(RSOO-k) támogatása érdekében világszerte előmozdítja a nemzeti légiközlekedés-biztonsági program (SSP) és a repülésbiztonság-menedzsment végrehajtását. E projektek fő célja, hogy globális szinten növeljék a repülésbiztonság szintjét azáltal, hogy segítséget nyújtanak az államoknak légiközlekedés-biztonsági programjuk kidolgozásában, segítséget nyújtanak az államoknak és az állami és a regionális biztonságfelügyeleti szervezeteknek regionális együttműködési mechanizmusok létrehozásában, és ezáltal biztosítják az ICAO szabványainak és ajánlott gyakorlatainak való megfelelést. E tevékenységek során az európai légiközlekedés-biztonsági szakpolitikák és célkitűzések hatékonyan előmozdíthatók regionális és globális szinten.

1.3. Az uniós repülésbiztonsági és környezetvédelmi jogszabályi keret

1.3.1. Az uniós repülésbiztonsági jogszabályi keret szerkezete

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 4. cikke (2) bekezdésének g) pontja kimondja, hogy a közlekedésre az Európai Unió és a tagállamok közötti megosztott hatáskör alkalmazandó. Az EUMSZ 100. cikkének (2) bekezdése továbbá lehetővé teszi, hogy a Bizottság javaslatára az Európai Parlament és a Tanács megfelelő rendelkezéseket állapítson meg a légi közlekedésre vonatkozóan. Az EUMSZ 2. cikkének (2) bekezdése kimondja, hogy ha egy meghatározott területen a Szerződések a tagállamokkal megosztott hatáskört ruháznak az Unióra, e területen mind az Unió, mind pedig a tagállamok alkothatnak és elfogadhatnak kötelező erejű jogi aktusokat, és a tagállamok e hatáskörüket csak olyan mértékben gyakorolhatják, amilyen mértékben az Unió hatáskörét nem gyakorolta.

Ezért a repülésbiztonság területén meglévő jogszabályi követelmények – uniós jogszabályok elfogadásával – uniós szinten is meghatározhatók.

Az uniós polgári repülésbiztonsági jogszabályi keret európai parlamenti és tanácsi rendeletekből áll, amelyeket adott esetben felhatalmazáson alapuló bizottsági és végrehajtási rendeletek egészítenek ki. A jogszabályok végrehajtásuk és eredményességük értékelésére szolgáló – esetlegesen felülvizsgálatukat eredményező – mechanizmusokat is tartalmaznak, és értékelésük az EASA által a tagállamokban végzett úgynevezett szabványosítási vizsgálatokon keresztül is történik.

Az alábbi táblázat összefoglalja az Európai Unió szintjén elfogadott, alkalmazandó repülésbiztonsági jogszabályokat.

1. táblázat: Az alkalmazandó európai uniós repülésbiztonsági és környezetvédelmi jogszabályok

<i>EASA alaprendelet és a kapcsolódó végrehajtási és felhatalmazáson alapuló rendeletek</i>		
Alaprendelet	(EU) 2018/1139 rendelet	I. melléklet: A 2. cikk (3) bekezdésének d) pontjában említett légi járművek II. melléklet: A légialkalmasságra vonatkozó alapvető követelmények III. melléklet: A termékek környezetvédelmi megfelelőségével kapcsolatos alapvető követelmények IV. melléklet: A hajózó személyzet tagjaira vonatkozó alapvető követelmények V. melléklet: A légi járművek üzemben tartására vonatkozó alapvető követelmények VI. melléklet: A minősített szervezetekre vonatkozó alapvető követelmények VII. melléklet: A repülőterekre vonatkozó alapvető követelmények VIII. melléklet: Az ATM-re/ANS-re és a légiforgalmi irányítóokra vonatkozó alapvető követelmények IX. melléklet: A pilóta nélküli légi járművekre vonatkozó alapvető követelmények X. melléklet: Megfelelési táblázat
Kezdeti légialkalmasság	VR: 748/2012/EU rendelet	I. melléklet: 21. rész II. melléklet: Hatályon kívül helyezett rendelet – módosítások jegyzéke III. melléklet: Megfelelési táblázat
Az üzemben tartásra vonatkozó kiegészítő légialkalmassági előírások	VR: (EU) 2015/640 rendelet	I. melléklet: 26. rész
Folyamatos légialkalmasság	VR: 1321/2014/EU rendelet	I. melléklet: M rész II. melléklet: 145. rész III. melléklet: 66. rész IV. melléklet: 147. rész Va. melléklet: T rész Vb. melléklet: ML rész Vc. melléklet: CAMO rész Vd. melléklet: CAO rész
Hajózó személyzet	VR: 1178/2011/EU rendelet	I. melléklet: FCL rész II. melléklet: A nem uniós engedélyek átalakítása III. melléklet: Nem uniós államok engedélyei IV. melléklet: MED rész V. melléklet: CC rész VI. melléklet: ARA rész VII. melléklet: ORA rész VIII. melléklet: DTO rész
Légi üzemben tartás	VR: 965/2012/EU rendelet	I. melléklet: Fogalommeghatározások II. melléklet: ARO rész III. melléklet: ORO rész IV. melléklet: CAT rész V. melléklet: SPA rész VI. melléklet: NCC rész VII. melléklet: NCO rész VIII. melléklet: SPO rész

Ballonok – Légi üzemben tartás	VR: (EU) 2018/395 rendelet	I. melléklet: DEF rész II. melléklet: BOP rész III. melléklet: BFCL rész
Vitorlázó repülőgép – Légi üzemben tartás	VR: (EU) 2018/1976 rendelet	I. melléklet: DEF rész II. melléklet: SAO rész III. melléklet: SFCL rész

EASA alaprendelet és a kapcsolódó végrehajtási és felhatalmazáson alapuló rendeletek (folytatás)

Harmadik országbeli üzemeltetők	VR: 452/2014/EU rendelet	I. melléklet: TCO rész II. melléklet: ART rész
ATM/ANS szolgáltatások nyújtása – Légitforgalmi/Léginavigációs szolgáltatások	VR: (EU) 2017/373 rendelet	I. melléklet: Fogalom meghatározások II. melléklet: ATM/ANS.AR rész III. melléklet: ATM/ANS.OR rész IV. melléklet: ATS rész V. melléklet: MET rész VI. melléklet: AIS rész VII. melléklet: DAT rész VIII. melléklet: CNS rész IX. melléklet: ATFM rész X. melléklet: ASM rész XI. melléklet: FPD rész XII. melléklet: NM rész XIII. melléklet: PERS rész
Az európai ATM-hálózat átjárhatósága	VR: 1079/2012/EU rendelet VR: 1207/2011/EU rendelet VR: 1206/2011/EU rendelet VR: 29/2009/EU rendelet VR: 262/2009/EK rendelet VR: 633/2007/EK rendelet VR: 1033/2006/EK rendelet VR: 1032/2006/EK rendelet	
Légitforgalmi irányítók	VR: (EU) 2015/340 rendelet	I. melléklet: ATCO rész II. melléklet: ATCO.AR rész III. melléklet: ATCO.OR rész IV. melléklet: ATCO.MED rész
Légtérhasználati követelmények (ACAS II)	VR: 1332/2011/EU rendelet	Melléklet: ACAS
Légtérhasználati követelmények (PBN)	VR: (EU) 2018/1048 rendelet	Melléklet: PBN alrész
SERA	VR: 923/2012/EU rendelet	Melléklet: Egységesített európai repülési szabályok

Repülőterek	VR: 139/2014/EU rendelet	I. melléklet: Fogalommeghatározások II. melléklet: ADR.AR rész III. melléklet: ADR.OR rész IV. melléklet: ADR.OPS rész
Pilóta nélküli légi jármű-rendszerek (UAS) (A pilóta nélküli légi járművekkel végzett műveletekre vonatkozó szabályok és eljárások)	VR: (EU) 2019/947 rendelet	Melléklet: A „Nyílt” és „Különleges” kategóriájú pilóta nélküli légi jármű-rendszerek
Pilóta nélküli légi jármű-rendszerek és pilóta nélküli légi jármű-rendszerek harmadik országbeli üzemeltetési szabályai	FR: (EU) 2019/945 rendelet	Melléklet
A U-space szabályozási kerete	VR: (EU) 2021/664 rendelet	I. melléklet: A 3. cikk (4) bekezdésében említett képességek, teljesítménykövetelmények, üzemeltetési feltételek és légtérkorlátozások meghatározására vonatkozó kritériumok II. melléklet: Az 5. cikk (4) bekezdésének a) pontjában említett közös információk közzététele III. melléklet: Az 5. cikk (4) bekezdésének b) pontjában és a 7. cikk (5) bekezdésének c) pontjában említett adatminőségi, adatkésleltetési és adatvédelmi követelmények IV. melléklet: A 6. cikk (4) bekezdésében említett UAS repülési engedély iránti kérelem V. melléklet: A vonatkozó üzemeltetési adatok és információk cseréje a U-space szolgáltatók és a légiforgalmi szolgáltatók között a 7. cikk (3) bekezdésével összhangban VI. melléklet: A 14. cikk (3) bekezdésében említett U-space szolgáltatói tanúsítvány VII. melléklet: A 14. cikk (3) bekezdésében említett kizárólagos közös információs szolgáltatói tanúsítvány

Az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének működéséről szóló egyéb rendeletek

Díjak és terhek	VR: (EU) 2019/2153 rendelet	Melléklet
Bírságok és szankciók	VR: 646/2012/EU rendelet	
Szabványosítási vizsgálatok	VR: 628/2013/EU rendelet	

A légi közlekedés biztonságára vonatkozó, nem az EASA-alaprendeletből eredő rendeletek

Események jelentése	VR: 376/2014/EU rendelet	I. melléklet: A kötelező és az önkéntes eseményjelentési rendszerek tekintetében alkalmazandó követelmények jegyzéke II. melléklet: Érdeelt felek III. melléklet: Adatkérés az európai központi adattárból
A közös európai kockázatbesorolási rendszer	FR: (EU) 2020/2034 rendelet a 376/2014/EU rendelet kiegészítéséről	Melléklet: A közös európai kockázatbesorolási rendszer
A 376/2014/EU rendelet alapján kötelezően jelentendő polgári légiközlekedési események besorolását meghatározó jegyzék megállapítása	VR: (EU) 2015/1018 rendelet	I. melléklet: A légi jármű üzemeltetésével összefüggő események II. melléklet: A légi jármű műszaki állapotával, karbantartásával vagy javításával összefüggő események III. melléklet: A léginavigációs szolgálatokkal és berendezésekkel összefüggő események IV. melléklet: Repülőterekkel és földi szolgálatokkal összefüggő események V. melléklet: A hajtóművel rendelkező komplex légi járműnek nem minősülő légi járművekkel, köztük a vitorlázó repülőgépekkel és a levegőnél könnyebb járművekkel összefüggő események
Polgári repülési balesetek és repülőesemények vizsgálata és megelőzése	996/2010/EU rendelet	Melléklet: A súlyos repülőesemények példáinak jegyzéke
A polgári légi közlekedés területén a műszaki előírások és a közigazgatási eljárások összehangolása	a Tanács 3922/91/EGK rendelete	
A Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának elfogadása	2111/2005/EK rendelet	Melléklet: A közösségi szinten biztonsági okokból bevezetendő működési tilalom közös követelményei
A Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listája végrehajtási szabályainak megállapítása	473/2006/EK rendelet	A. melléklet: Az alaprendelet 4. cikkének (2) bekezdése alapján kérelmet benyújtó tagállam által rendelkezésre bocsátandó információk B. melléklet: A saját területén működési tilalom bevezetése érdekében az alaprendelet 6. cikkének (1) bekezdése alapján tett kivételes intézkedések tagállam általi közlése C. melléklet: A saját területén működési tilalom fenntartása vagy bevezetése érdekében az alaprendelet 6. cikkének (2) bekezdése alapján tett kivételes intézkedések tagállam általi közlése abban az esetben, ha a Bizottság a hasonló intézkedéseknek a közösségi listára való

		felvétele ellen foglalt állást
A Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listája	474/2006/EU rendelet	A. melléklet: Azon légi fuvarozók listája, amelyek teljes működése tilalom tárgyát képezi a közösségen belül
		B. melléklet: Azon légi fuvarozók jegyzéke, amelyek működése működési korlátozás tárgyát képezi a közösségen belül
Az egységes európai égbolt keretrendszere	549/2004/EK rendelet	
Léginavigációs szolgálatoknak az egységes európai égbolt keretében történő ellátása	550/2004/EK rendelet	I. melléklet: Az elismert szervezetekkel szemben támasztott követelmények II. melléklet: A tanúsítványokhoz kapcsolódó feltételek
Egységes európai égbolt – a légtér szervezése és használata	551/2004/EK rendelet	
Egységes európai égbolt – Közös projektek	VR: 409/2013/EU rendelet	
Az egységes európai égboltra vonatkozó teljesítmény- és díjszámítási rendszer – Fő biztonsági teljesítménymutatók	VR: (EU) 2019/317 rendelet	I. melléklet: A célok meghatározását szolgáló fő teljesítménymutatók és a nyomon követést lehetővé tevő mutatók II. melléklet: Sablon a nemzeti szinten vagy a funkcionális légtérblokk szintjén meghatározott, a 10. cikk (1) bekezdése szerinti teljesítménytervekhez III. melléklet: Sablon a 10. cikk (5) bekezdése szerinti hálózati teljesítménytervhez IV. melléklet: Nemzeti szinten vagy a funkcionális légtérblokkok szintjén meghatározott teljesítménytervek és teljesítménycélok értékelési kritériumai V. melléklet: A hálózati teljesítményterv tervezetének értékelési kritériumai VI. melléklet: Az Európai Bizottsághoz a 36. cikk (1) bekezdésének és a 37. cikknek megfelelően a teljesítmény nyomon követése érdekében benyújtandó, teljesítményre vonatkozó adatok listája VII. melléklet: Megállapított és tényleges költségek VIII. melléklet: A 25. cikk szerinti útvonali és közelkörzeti szolgálati egységek kiszámításának feltételei IX. melléklet: Egységdíjak X. melléklet: Feltételek annak értékeléséhez, hogy a 35. cikk (1) bekezdésében említett szolgáltatásokat valóban piaci feltételek mellett biztosítják-e XI. melléklet: Az Európai Bizottsághoz a 35. cikk (6) bekezdés szerint benyújtandó költségalapra és egységdíjakra vonatkozó adatszolgáltatási táblázatok XII. melléklet: A 24. cikk (3) bekezdésében és a 30. cikk (1) bekezdésében meghatározott konzultációk lényeges elemei XIII. melléklet: A 11. cikk (3) bekezdésében meghatározott ösztönzőrendszerekre vonatkozó különleges követelmények

A zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozások az Unió repülőterein	VR: 598/2014/EU rendelet ⁴	I. melléklet: Az egyes repülőterek zajhelyzetének értékelése II. melléklet: A zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozások költséghatékonyágának értékelése
---	---------------------------------------	--

Az alkalmazandó európai repülésbiztonsági jogszabályok az EUR-Lex weboldalon vannak felsorolva, az uniós jogszabályok jegyzékénél a [07.40.30](#)⁵ fejezetben. Az Ügynökség a szabályozási keret áttekintését is közzéteszi⁶.

Az uniós repülésbiztonsági jogszabályok végrehajtásának támogatása és globális népszerűsítése érdekében az EASA a légi közlekedési szabályok digitalizálását célzó eRules projektje révén elérhetővé teszi a légi közlekedési szabályok egységes szerkezetbe foglalt szövegeit. A **könnyű hozzáférés szabályai** egységes szerkezetbe foglalt, felhasználóbarát módon mutatják be a légi közlekedési jogot (a végrehajtási szabályok és módosításaik a kapcsolódó elfogadható megfelelési módok, útmutató anyagok, tanúsítási előírások és részletes előírások mellett jelennek meg).

A könnyű hozzáférés szabályai a légi közlekedés valamennyi területére vonatkozóan elérhetők, és PDF-formátumban és dinamikus online kiadványként is megosztásra kerülnek. Az alábbi linkeken található meg: <https://www.easa.europa.eu/document-library/easy-access-rules>

1.3.2. Az (EU) 2018/1139 rendelet és a kapcsolódó szabályok

1.3.2.1. A jogi követelmények

Az európai uniós légiközlekedés-biztonsági rendszer alapköve az (EU) 2018/1139 rendelet⁷. Célja a polgári repülés területén közös szabályok létrehozásával a polgári repülésbiztonság egységesen magas szintjének létrehozása és fenntartása Európában. Lehetővé teszi a bizonyítványok kölcsönös elismerését, bevezet egy szabványosítási vizsgálati folyamatot a szabályok tagállamok általi alkalmazásának figyelemmel kísérésére és létrehozza az Európai Repülésbiztonsági Ügynökséget.

Az (EU) 2018/1139 rendelet olyan „alapvető követelményeket” határoz meg, amelyek a rendelet céljának elérése érdekében magas szintű célokat és kötelezettségeket szabnak a hatóságok, a személyek és a szervezetek tekintetében. Az alapvető követelmények a Chicagói Egyezmény mellékleteiben meghatározott szabványokat és ajánlott gyakorlatokat hajtják végre. Ezek a következőkre vonatkoznak: repüléstechnikai termékek, alkatrészek és

⁴ [EUR-Lex – 32014R0598 – HU – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

⁵ <http://eur-lex.europa.eu/browse/directories/legislation.html?locale=hu>

⁶ <https://www.easa.europa.eu/regulations>

⁷ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1139 rendelete (2018. július 4.) a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról és a 2111/2005/EK, az 1008/2008/EK, a 996/2010/EU, a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 2014/30/EU és a 2014/53/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint az 552/2004/EK és a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 3922/91/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (EGT-vonatkozású szöveg); (HL L 212., 2018.8.22., 1. o.).

berendezések, légi közlekedésben részt vevő üzemeltetők, pilóták és a képzésükben és egészségügyi értékelésükben részt vevő személyek, termékek és szervezetek, továbbá repülőterek, valamint az EU szerződés hatálya alá eső területen biztosított légiforgalmi szolgáltatások és léginavigációs szolgálatok (ATM/ANS), légiforgalom-irányítók és pilóta nélküli légi járművek.

Az (EU) 2018/1139 rendelet alkalmazásában a Bizottság felhatalmazáson alapuló és végrehajtási rendeleteket fogadott el, amelyek részben megtalálhatók az 1.3.1. szakaszban lévő táblázatban.

Mindezek a szabályok közvetlenül alkalmazandók a tagállamokban, és nem igényelnek nemzeti átültetést.

Az Európai Unióban az uniós jogszabályok alkalmazása elsődlegesen a tagállamok feladata. Így az (EU) 2018/1139 rendelet és végrehajtási szabályai által előírt tanúsítási és felügyeleti feladatok többségét nemzeti szinten az illetékes nemzeti hatóságoknak kell elvégezniük. Egyes jól meghatározott esetekben azonban, például a tervező szervezetek jóváhagyása esetében, az EASA az illetékes hatóság, és fel van hatalmazva tanúsítványok kiállítására és a kapcsolódó végrehajtási intézkedések megtételére.

Az EU hatáskörébe tartozó légiközlekedés-biztonsági területek jelenleg a következők:

1) Légialkalmassági és környezetvédelmi tanúsítás

Az uniós szabályok alkalmazandók az (EU) 2018/1139 rendelet 2. cikke (1) bekezdésének a) és b) pontjában említett légi járművekre – a pilóta nélküli légi járművek kivételével –, valamint motorjaikra, propellereikre, alkatrészeikre és fel nem szerelt berendezéseikre, és ezeknek meg kell felelniük az említett rendelet II. mellékletében a légialkalmasság tekintetében megállapított alapvető követelményeknek.

Az említett légi járműveknek, valamint motorjaiknak, propellereiknek, alkatrészeiknek és fel nem szerelt berendezéseiknek a zaj és a kibocsátások vonatkozásában meg kell felelniük a Chicagói Egyezmény 16. Függelékének legutóbbi módosításaiban foglalt környezetvédelmi követelményeknek. Az (EU) 2018/1139 rendelet III. mellékletében a környezetvédelmi megfelelés vonatkozásában foglalt követelményeket azokra a termékekre, alkatrészekre és fel nem szerelt berendezésekre is alkalmazni kell, amelyekre vonatkozóan a Chicagói Egyezménynek az (EU) 2018/1139 rendelet 9. cikk (2) bekezdésének első albekezdésében említett rendelkezései nem tartalmazzak környezetvédelmi követelményeket.

Az első és a folyamatos légialkalmasságra vonatkozó szabályok alkalmazandók a terméktervekre, az alkatrésztervekre és a fel nem szerelt berendezésekkel kapcsolatos tervekre, az egyes légi járművekre, a termékek, alkatrészek és fel nem szerelt berendezések tervezéséért, gyártásáért, folyamatos légialkalmasságának biztosításáért és karbantartásáért felelős szervezetekre, valamint az e tevékenységekben részt vevő személyzetre.

2) Környezetvédelem

Az EASA intézkedéseket alkalmaz az (EU) 2018/1139 rendelet 11. cikke szerinti terméktervek tanúsítása céljából a kibocsátások és a zaj tekintetében azzal a céllal, hogy megelőzze az érintett polgári légi közlekedési termékek által az éghajlatra, a környezetre és az emberi egészségre gyakorolt, jelentősen káros hatásokat. Ezen intézkedések meghozatalakor az EASA kellően figyelembe veszi a nemzetközi szabványokat és ajánlott gyakorlatokat, a környezeti előnyöket, a technológiai megvalósíthatóságot és a gazdasági hatást. Az intézkedések közé tartozik a környezetvédelmi előírások rendelkezésre állásának biztosítása, ami az EU-nak az ICAO Légiközlekedési Környezetvédelmi Bizottság (CAEP) folyamatába való hatékony bevonása révén érhető el. Ezen túlmenően az (EU) 2018/1139 rendelet felhatalmazza az EU-t arra, hogy környezetvédelmi előírásokat állapítson meg azokon a

területeken, amelyeken nem állnak rendelkezésre ICAO-szabványok, többek között a hibrid, elektromos és hidrogénüzemű légi járművekre is.

Általában véve a Bizottság és az EASA uniós szinten határozza meg és koordinálja a polgári légi közlekedés környezetvédelmi politikáit és intézkedéseit. Ezzel összefüggésben a Bizottság, az EASA, más uniós intézmények, szervek, hivatalok és ügynökségek, valamint a tagállamok kötelesek együttműködni a környezetvédelmi kérdésekben. Az együttműködés kiterjed az EU kibocsátáskereskedelmi rendszeréhez (ETS) és a vegyi anyagok regisztrálásáról, értékeléséről, engedélyezéséről és korlátozásáról szóló rendelethez (REACH)⁸ kapcsolódó tevékenységekre. Ugyanebben az összefüggésben az EASA hozzájárul az uniós környezetvédelmi stratégia intézkedéseinek végrehajtásához is, például az intelligens és fenntartható mobilitási stratégia⁹ részeként a légi közlekedésre vonatkozó környezetvédelmi címkézési program kidolgozásához, valamint az „Írány az 55 %!” intézkedéscsomag kidolgozásához nyújtott támogatáshoz, amely csomag magában foglalja a RefueEU légiközlekedési kezdeményezés jogszabályi keretére¹⁰ vonatkozó bizottsági javaslatot, amely a fenntartható légi jármű-üzemanyagok elterjedésével kapcsolatos, az EASA számára végzett nyomonkövetési és jelentéstételi feladatot is magában foglalja.

Emellett az Európai Környezetvédelmi Ügynökség (EEA) és az EASA által közösen, az egységes európai égbolt (SES) hálózatkezelőjének támogatásával közösen kidolgozott környezeti jelentés objektív képet ad a polgári légi közlekedéssel kapcsolatos környezetvédelem mindenkori uniós helyzetéről. Ez a háromévente az európai légi közlekedés környezetvédelmi jelentésében közzétett beszámoló ajánlásokat tartalmaz arra vonatkozóan, hogy miként javítható a környezetvédelem szintje az Unióban a polgári légi közlekedés területén. A legutóbbi jelentést 2022 szeptemberében tették közzé¹¹.

Ezen túlmenően az EASA az 598/2014/EU rendelet¹² értelmében a repülőterek körüli zajmodellezéshez a légi járművek zajmutatóinak és teljesítményjellemzőinek gyűjtésére és ellenőrzésére is megbízást kapott.

3) Hajózó személyzet

Az (EU) 2018/1139 rendelet 2. cikke (1) bekezdésének b) pontjában említett légi járművek – a pilóta nélküli légi járművek kivételével – üzemben tartásában részt vevő pilótáknak és kabinszemélyzetnek, valamint a képzésükben, vizsgáztatásukban, ellenőrzésükben és orvosi vizsgálatukban részt vevő személyeknek és szervezeteknek, illetve az alkalmazott repülésszimulációs oktatóeszközöknek meg kell felelniük a IV. mellékletben meghatározott alapvető követelményeknek. A pilótáknak a végrehajtandó tevékenység szempontjából megfelelő pilóta-szakszolgálati engedéllyel és orvosi minősítéssel kell rendelkezniük, a

8 [Az Európai Parlament és a Tanács 1907/2006/EK rendelete \(2006. december 18.\) a vegyi anyagok regisztrálásáról, értékeléséről, engedélyezéséről és korlátozásáról \(REACH\), az Európai Vegyianyag-ügynökség létrehozásáról, az 1999/45/EK irányelv módosításáról, valamint a 793/93/EGK tanácsi rendelet, az 1488/94/EK bizottsági rendelet, a 76/769/EGK tanácsi irányelv, a 91/155/EGK, a 93/67/EGK, a 93/105/EK és a 2000/21/EK bizottsági irányelv hatályon kívül helyezéséről.](#)

9 https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_20_2330

10 COM(2021) 561 final.

11 https://www.easa.europa.eu/eco/sites/default/files/2022-09/220723_EASA%20EAER%202022.pdf

12 Az Európai Parlament és a Tanács 598/2014/EU rendelete (2014. április 16.) az Unió repülőterein a zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozások bevezetésére vonatkozó szabályok és eljárások megállapításáról a kiegyensúlyozott megközelítés jegyében, valamint a 2002/30/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 173., 2014.6.12., 65. o.).

kereskedelmi célú üzemben tartásban részt vevő kabinszemélyzetnek tanúsítvánnyal kell rendelkeznie, a repülőorvosi központok, a pilótaképző szervezetek és a légiutas-kísérő személyzet képzését végző szervezetek esetében pedig engedély szükséges.

A pilóták képzésére használt minden repülésszimulációs oktatóeszköznek bizonyítvánnyal kell rendelkeznie. A repülésoktatásért, repülésszimulációs képzésért vagy a pilóták készségeinek értékeléséért felelős személyeknek, valamint a repülőorvos szakértőknek szintén tanúsítvánnyal rendelkezniük kell.

4) Légi üzemben tartás

Az (EU) 2018/1139 rendelet hatálya alá eső légi járműveket – a pilóta nélküli légi járművek kivételével – az említett rendelet V. mellékletében és adott esetben a VII. és VIII. mellékletében foglalt alapvető követelmények szerint kell üzemben tartani. A légijármű-üzembentartók vagy nyilatkoznak arról, hogy rendelkeznek az alkalmazandó uniós végrehajtási szabályokkal összhangban a légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó feladatok ellátásához szükséges képességekkel és eszközökkel, vagy tanúsítvánnyal rendelkeznek. A tanúsítványnak tartalmaznia kell a légijármű-üzembentartónak biztosított jogosultságokat, és jogosultságok hozzáadása vagy megvonása céljából módosítható. Hasonlóképpen, a tanúsítvány korlátozható, felfüggeszthető vagy visszavonható, ha birtokosa már nem felel meg a tanúsítvány kiállítására és fenntartására vonatkozó uniós szabályoknak és eljárásoknak.

5) Repülőterek és földi kiszolgálás

A repülőterek, a repülőtéri biztonsági berendezések, a repülőterek üzemeltetése, valamint a repülőtereken nyújtott földi kiszolgálás és előtér-irányítói szolgáltatás esetében meg kell felelni az (EU) 2018/1139 rendelet VII. mellékletében és adott esetben VIII. mellékletében foglalt alapvető követelményeknek. Az uniós szabályok azokra a repülőterekre vonatkoznak, amelyek a Szerződések hatálya alá tartozó területen helyezkednek el, és amelyek megfelelnek az alábbi kritériumok mindegyikének:

- nyilvánosak,
- a kereskedelmi célú légi fuvarozást szolgálják, valamint
- legalább 800 méter hosszú, burkolt felületű futópályával rendelkeznek, vagy
- kizárólag műszeres megközelítési vagy indulási eljárásokat alkalmazó helikoptereket szolgálnak ki.

Az uniós szabályok közös követelményeket határoznak meg a következőkre vonatkozóan:

- a repülőterek tervezése, karbantartása és üzemeltetése,
- beleértve az azokon használt biztonsági berendezéseket,
- az uniós szabályok hatálya alá tartozó repülőtereken használt vagy használatra szánt repülőtéri biztonsági berendezések tervezése, gyártása, karbantartása és üzemeltetése, valamint e repülőtereken a földi kiszolgálás és előtér-irányítói szolgáltatások, valamint
- a környezetvédelem és a területhasznosítás tervezése területén elfogadott uniós és nemzeti jog sérelme nélkül az említett repülőterek környezetének védelme.

6) ATM/ANS, beleértve az egységes európai égbolt megvalósítását

Az ATM/ANS szolgáltatás nyújtása során meg kell felelni a VIII. mellékletben és adott esetben a VII. mellékletben foglalt alapvető követelményeknek. Az egységes európai égbolt légterében üzemben tartott minden légi járműnek – az (EU) 2018/1139 rendelet 2. cikke (3) bekezdésének a) pontjában említett tevékenységekben részt vevő légi járművek kivételével – meg kell felelnie a VIII. melléklet 1. pontjában foglalt alapvető követelményeknek. Az ATM/ANS-szolgáltatóknak rendelkezniük kell a megadott

jogosultságokat tartalmazó tanúsítvánnyal, miután bizonyították, hogy megfelelnek az alkalmazandó uniós szabályoknak. Ezenkívül az ATM/ANS-rendszerek és az ATM/ANS-rendszerelemek tervezésében, gyártásában vagy karbantartásában részt vevő szervezetek számára is előírható, hogy tanúsítvánnyal rendelkezzenek.

Az EASA az egyes ATM/ANS-szolgáltatók és ATCO képzési szervezetek – köztük a páneurópai szolgáltatók –, valamint az ATM/ANS-rendszerek és ATM/ANS-rendszerelemek tervezésében, gyártásában vagy karbantartásában részt vevő szervezetek tekintetében a tanúsításért, a felügyeletért és a végrehajtásért felelős illetékes hatóság.

Az EASA kérésre technikai segítséget nyújt a Bizottságnak az egységes európai égbolt megvalósításában az (EU) 2018/1139 rendelet 93. cikkében meghatározottak szerint.

7) Légiforgalmi irányítók

Az ATM/ANS biztosításában részt vevő légiforgalmi irányítóknak, valamint a képzésükben, vizsgáztatásukban, ellenőrzésükben vagy orvosi vizsgálatukban részt vevő személyeknek és szervezeteknek, továbbá a repülésszimulációs oktatóeszközöknek eleget kell tenniük az (EU) 2018/1139 rendelet VIII. mellékletében meghatározott alapvető követelményeknek. A légiforgalmi irányítók számára elő kell írni, hogy rendelkezzenek légiforgalmi irányítói szakszolgálati engedéllyel és légiforgalmi irányítói orvosi minősítéssel, amely meghatározza a biztosított jogosultságokat, és ezek jogosultságok hozzáadása vagy megvonása érdekében módosíthatók, valamint korlátozhatók, felfüggeszthetők vagy visszavonhatók, ha birtokosa már nem tesz eleget a szakszolgálati engedély vagy az orvosi minősítés kiállítására vagy fenntartására vonatkozó uniós szabályoknak és eljárásoknak. A légiforgalmi irányítók képzését végző szervezeteknek és a repülőorvosi központoknak tanúsítvánnyal kell rendelkezniük. A légiforgalmi irányítók gyakorlati képzésének nyújtásáért és gyakorlati készségeik értékeléséért felelős személyeknek, valamint a repülőorvos szakértőknek tanúsítvánnyal szintén meg kell felelniük bizonyos alkalmassági követelményeknek.

8) Pilóta nélküli légi járművek

A pilóta nélküli légi járművek, valamint motorjaik, propellereik, alkatrészeik, fel nem szerelt berendezéseik és távirányításukra szolgáló berendezések tervezésének, gyártásának, karbantartásának és üzemben tartásának, valamint az ilyen tevékenységekben részt vevő személyzetnek – így többek között a távoli pilótáknak is – és szervezeteknek meg kell felelniük az (EU) 2018/1139 rendelet [IX. mellékletében](#) meghatározott alapvető követelményeknek, valamint adott esetben II., IV. és V. mellékletében foglalt alapvető követelményeknek. Az érintett tevékenység jellegére és a vonatkozó kockázatokra, az adott pilóta nélküli légi jármű üzemeltetési jellemzőire, valamint az üzemi terület jellemzőire figyelemmel a pilóta nélküli légi járművek, valamint motorjaik, propellereik, alkatrészeik, fel nem szerelt berendezéseik és a távirányításukra szolgáló berendezések tervezése, gyártása, karbantartása és üzemben tartása, valamint az e tevékenységekben részt vevő személyzet – így többek között a távoli pilóták – és szervezetek tekintetében kötelezővé tehetik valamely tanúsítvány meglétét. A tanúsítványnak tartalmaznia kell a biztonsággal kapcsolatos korlátozásokat, üzemeltetési feltételeket és jogosultságokat, és jogosultságok hozzáadása vagy megvonása érdekében módosítható, valamint korlátozható, felfüggeszthető vagy visszavonható, ha birtokosa már nem tesz eleget a tanúsítvány kiállítására vagy fenntartására vonatkozó feltételeknek, szabályoknak és eljárásoknak.

9) Harmadik országbeli üzemben tartás

Az (EU) 2018/1139 rendelet [2. cikke \(1\) bekezdésének c\) pontjában](#) említett légi járműveknek, valamint hajózó személyzetüknek és üzemben tartásuknak meg kell felelniük a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) alkalmazandó szabványainak. Ilyen szabványok hiányában az említett légi járműveknek, hajózó személyzetüknek és üzemben tartásuknak a pilóta nélküli légi járművektől eltérő légi járművek tekintetében meg kell felelniük az (EU) 2018/1139 rendelet II., IV. és V. mellékletében meghatározott alapvető követelményeknek. A pilóta nélküli légi járművek tekintetében meg kell felelniük az említett rendelet [IX. mellékletében](#) meghatározott alapvető követelményeknek és adott esetben az említett rendelet II., IV. és V. mellékletében meghatározott alapvető követelményeknek.

10) Kutatás és innováció (K+I)

Az (EU) 2018/1139 rendelet számos kulcsfontosságú új hatáskört vezetett be az EASA számára. A K+I területén az Ügynökségnek segíti a Bizottságot és a tagállamokat a polgári légi közlekedés fő kutatási témáinak azonosításában azzal a céllal, hogy hozzájáruljon a közpénzből finanszírozott kutatás-fejlesztés és az említett rendelet hatálya alá tartozó szakpolitikák közötti összhang és koordináció biztosításához. Az EASA támogatja a Bizottságot a kutatási és innovációs tevékenységekre vonatkozó uniós keretprogramok, valamint az éves és többéves munkaprogramok meghatározásában és megvalósításában, ideértve az értékelési eljárások elvégzését, a finanszírozott projektek felülvizsgálatát, valamint a kutatás-fejlesztési projektek eredményeinek hasznosítását is. Az Ügynökség végrehajtja továbbá az EU kutatási és innovációs keretprogramjának a polgári légi közlekedéssel kapcsolatos részeit, és olyan ad hoc kutatási tevékenységeket folytat, amelyek összeegyeztethetők az Ügynökség feladataival és az (EU) 2018/1139 rendelet célkitűzéseivel.

Az európai légi közlekedési ágazat az elmúlt évtizedekben sikeres fejlődésen ment keresztül, így Európa vezető szerepet tölt be a globális verseny piacon. Fontos elem az európai uniós légi közlekedési K+I programok, valamint a tagállamok és az ipar kutatási tevékenységei. Ezek a kezdeményezések közvetlenül kapcsolódnak mind az EASP, mind pedig az EPAS azon célkitűzéséhez, hogy a biztonság, a védelem és a környezetvédelem legmagasabb szintjét biztosítsák Európában.

Az új technológiák és koncepciók soha nem látott ütemben jelennek meg. Az európai és nemzeti K+I programok, köztük a Tiszta Égbolt/Tiszta Légi Közlekedés és a SESAR új légiközlekedési koncepciókat és megoldásokat dolgoznak ki, amelyeket az Európában és harmadik országokban történő alkalmazásuk megkezdése előtt tanúsítani kell vagy jóvá kell hagyni. Ezenkívül az új belépők – különösen a drónágazatban – új követelményeket hoznak magukkal az európai repüléstechnikai ágazat számára, és új európai szabályozási válaszlehetőségeket tesznek szükségessé.

Az európai légiközlekedés-biztonsági rendszer támogatja ezen új megoldások bevezetését, és általánosságban az új technológiák és koncepciók biztonságos integrálását.

Ami az EPAS-t illeti, a terv részévé váló kutatási projektek a kiemelt kutatási menetrend témáinak listájából származnak, amelyek esetében biztosított a finanszírozási forrás, vagy ahol valószínű, hogy a projektet az adott EPAS referencia-időszakának kezdetéig finanszírozzák¹³.

13 Az Ügynökség kutatási tevékenységeiről további információ az EASA honlapján található: <https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/research>

A Data4Safety program értékes forrás a releváns adatok (repülési adatok, forgalmi adatok, időjárás, biztonsági jelentések stb.) azonosításához, amelyek összesített módon állnak rendelkezésre a kutatási projektek támogatása érdekében, összhangban az (EU) 2018/1139 rendelet 72. cikkével, amely felszólítja az EASA-t, hogy gyűjtse össze és elemezze az európai repülésbiztonsági rendszer biztonsági adatait a kockázatok azonosítása és a biztonsági teljesítmény mérése érdekében.

11) A polgárepidülés-biztonság és -védelem közötti kölcsönhatások, beleértve a kiberbiztonságot is

Az (EU) 2018/1139 rendelet előírja, hogy azokon a területeken, amelyekben kölcsönhatások állnak fenn a polgárepidülés-biztonság és -védelem között, a Bizottságnak, az Ügynökségnek és a tagállamoknak együtt kell működniük egymással a polgári légi közlekedéssel kapcsolatos védelmi ügyekben, ideértve a kiberbiztonságot is. Az EASA-nak – amennyiben rendelkezik a releváns biztonsági szakértelemmel – technikai segítséget kell nyújtania a Bizottságnak a 300/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek⁴¹ és más vonatkozó uniós jogszabályoknak a végrehajtásában. A polgári légi közlekedés jogellenes beavatkozás elleni védelméhez való hozzájárulás érdekében az Ügynökség szükség esetén indokolatlan késedelem nélkül reagál a sürgős problémákra azáltal, hogy intézkedéseket hoz a légi alkalmassággal és a környezetvédelmi tanúsítással kapcsolatban a légi járművek tervezésében fellelhető gyenge pontok orvoslása érdekében, és ajánlásokat tesz az (EU) 2018/1139 rendelet hatálya alá tartozó illetékes nemzeti hatóságok vagy természetes és jogi személyek által teendő korrekciós intézkedésekre vonatkozóan, és/vagy tájékoztatja e hatóságokat és személyeket abban az esetben, ha a probléma a légi járművek üzemben tartását – többek között a konfliktuszónák kapcsán felmerülő polgári légiközlekedési kockázatokat – érinti.

12) Nemzetközi együttműködés

A légi közlekedési ágazatra vonatkozó nemzetközi megállapodásoknak köszönhetően az EU kiterjeszti szabályozási keretét a világ harmadik országaira és régióira. Ezek a megállapodások vagy az alkalmazandó uniós szabályokkal való teljes szabályozási konvergenciát célozzák annak érdekében, hogy bővítsék az uniós légi közlekedés egységes piacát ezekkel a harmadik országokkal és régiókkal, vagy pedig szabályokat és eljárásokat állapítanak meg a tanúsítványok kölcsönös elismerésére vonatkozóan. E tekintetben fontos megjegyezni, hogy a Bizottság és az EASA intenzív tevékenységet folytat annak érdekében, hogy technikai segítséget nyújtsanak a harmadik országoknak és régióknak az alkalmazandó uniós légi közlekedési jogszabályok végrehajtásában. Ez a segítség – az európai ipar érdekében – különösen a szabályok harmonizálására, a tanúsítványok kölcsönös elismerésére, és az európai repülésbiztonsági szabványok népszerűsítésére irányul. Az Ügynökség együttműködik harmadik országok illetékes hatóságaival és nemzetközi szervezetekkel, és munkamegállapodásokat köt e hatóságokkal és nemzetközi szervezetekkel.

Az ICAO-val összefüggésben az EASA segíti a tagállamokat a nemzetközi megállapodások alapján fennálló, e rendelet hatálya alá tartozó ügyekkel kapcsolatos jogaik gyakorlásában, illetve kötelezettségeik teljesítésében, különösen, ami a Chicagói Egyezmény szerinti jogaikat és kötelezettségeiket illeti.

Az Ügynökség az ICAO keretében regionális biztonságfelügyeleti szervezetként jár el (lásd az 1.2. szakaszt).

13) Légiközlekedési válságkezelés

A Bizottság, valamint az (EU) 2018/1139 rendelet 91. cikkével összhangban az EASA hatáskörében azonnali intézkedéseket hozott annak érdekében, hogy hozzájáruljon a Covid19-válságra kellő időben történő reagáláshoz és mérsékléséhez. Az EASA az érdekelt felekkel együttműködve repülésbiztonsági irányelvek, biztonsági tájékoztató hírlevelek, iránymutatások és a repülésbiztonságot népszerűsítő anyagok formájában számos követelményt és ajánlást adott ki a tagállamok és a légi közlekedés érdekelt felei számára.

E dokumentumok között szerepel az EASA és az Európai Betegségmegelőzési és Járványvédelmi Központ (ECDC) által közösen kiadott dokumentum, amely intézkedéseket határozott meg annak érdekében, hogy a Covid19 okozta súlyos fennakadásokat követően a légitársaságok visszatérjenek a szokásos repülési menetrendjeikhez¹⁴.

14) A polgárepidülés-biztonság és a társadalmi-gazdasági tényezők közötti kölcsönhatások

Az (EU) 2018/1139 rendelet 89. cikke bevezette azt a követelményt, hogy „a Bizottságnak, az Ügynökségnek, más uniós intézményeknek, szervezeteknek és hivataloknak, valamint a tagállamoknak [...] együtt kell működniük egymással annak érdekében, hogy a repülésbiztonságot érintő társadalmi-gazdasági kockázatok kezelésével összefüggésben figyelembe vegyék a polgárepidülés-biztonság és a társadalmi-gazdasági tényezők közötti kölcsönhatásokat a [...] méltányosság elvének megvalósítása során”.

Emellett előírja az Ügynökség számára, hogy háromévente jelentést tegyen közzé, „amelyben objektíven beszámol a megtett lépésekről és intézkedésekről, különösen a polgárepidülés-biztonság és a társadalmi-gazdasági tényezők közötti kölcsönhatások kezelésére irányulókról”.

Ez összhangban van az európai repülésbiztonsági kockázatkezelési folyamattal, amely proaktív és adatokon alapuló folyamat, és célja a repülésbiztonsági problémák szisztematikus azonosítása és értékelése, beleértve a társadalmi-gazdasági tényezőkből eredő problémákat is. Az EASA 2021 decemberében tette közzé a 89. cikk szerinti jelentés első kiadását¹⁵. A jelentés különösen a társadalmi-gazdasági tényezők biztonsági vonatkozásait vizsgálja a foglalkoztatás és a munkakörülmények, az egészség és az életstílus, valamint az oktatás területén. Meghatározza továbbá a lehetséges jövőbeli fellépéseket és intézkedéseket az EPAS keretében.

1.3.2.2. Az Ügynökség intézkedései

Az (EU) 2018/1139 rendelet, valamint az ahhoz kapcsolódó végrehajtási és felhatalmazáson alapuló jogi aktusok végrehajtását adott esetben tanúsítási előírások (Certification Specifications, CS) és egyéb részletes előírások, a megfelelés elfogadható módjai (Acceptable Means of Compliance, AMC) és útmutató dokumentumok (Guidance Material, GM) támogatják.

A tanúsítási előírások az (EU) 2018/1139 rendeletnek és az e rendelet alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktusoknak és végrehajtási jogi aktusoknak való megfelelés igazolására szolgáló eszközöket feltüntető műszaki szabványokat írnak elő. Ezeket termékek,

14 [Az EASA ECDC Covid19-re vonatkozó légi közlekedési egészségbiztonsági protokollja | EASA \(europa.eu\)](#).

15 [EASA publishes study of socio-economic factors in relation to aviation safety | EASA \(europa.eu\)](#).

személyek és szervezetek tanúsítására használják. Amennyiben az (EU) 2018/1139 rendelet úgy rendelkezik, egyes tanúsítási előírások képezik a tanúsítás alapját a tanúsítvány EASA általi kiállításához.

A részletes előírások az Ügynökség által az (EU) 2018/1139 rendelet és az annak alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktusok és végrehajtási jogi aktusok egyes rendelkezéseinek végrehajtása céljából abban az esetben kiadott nem kötelező erejű előírások, amennyiben az (EU) 2018/1139 rendelet részletes előírások alkalmazását írja elő az ilyen nyilatkozattételi kötelezettség hatálya alá tartozó szervezet vagy személy megfelelőségi nyilatkozatához.

A megfelelés elfogadható módozatai az Ügynökség által kiadott, nem kötelező erejű előírások, amelyeket a szervezetek az (EU) 2018/1139 rendeletnek és az annak alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusoknak, illetve a tanúsítási előírásoknak és a részletes előírásoknak való megfelelés igazolására használnak.

Az útmutató dokumentum az Ügynökség által kiadott, nem kötelező erejű dokumentum, amely segít szemléltetni a felhatalmazáson alapuló vagy végrehajtási jogi aktusok, tanúsítási előírások vagy részletes előírások jelentését, és amely segíti az (EU) 2018/1139 rendelet, az annak alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusok, valamint a tanúsítási előírások és a részletes előírások értelmezésére használható.

1.3.2.3. Rugalmassági rendelkezések

Mivel a repülés összetett tevékenység, a szabályok nem terjedhetnek ki minden helyzetre, ezért – a megfelelő repülésbiztonsági szint fenntartása mellett – a tevékenységek elvégzéséhez szükség van bizonyos mértékű rugalmasságra.

E célból az (EU) 2018/1139 rendelet rugalmassági rendelkezéseket tartalmaz, amelyek lehetővé teszik a tagállamok számára, hogy a rendelet hatálya alá tartozó bármely természetes vagy jogi személy számára mentességet adjanak vonatkozó követelmények alól az e személyeket érintő, előre nem látható kényszerítő körülmények vagy e személyeknek az üzemben tartással kapcsolatos sürgős igényei esetén, amennyiben az alábbi feltételek mindegyike teljesül:

- az említett körülmények vagy szükségletek megfelelő kezelése nem lehetséges az alkalmazandó követelményekkel összhangban;
- a biztonság, a környezet védelme és a vonatkozó alapvető követelményeknek való megfelelés – szükség esetén kockázatcsökkentő intézkedések alkalmazása révén – biztosított;
- a tagállam a lehetőségekhez mérten gondoskodott a mentesítés adásából eredő esetleges piactorzulások enyhítéséről; valamint
- a mentesítés hatálya és időtartama a feltétlenül szükséges mértékre korlátozódik, és alkalmazása megkülönböztetéstől mentes módon történik.

Ha a mentesítést nyolc egymást követő hónapot meghaladó időtartamra adták meg, vagy ha egy tagállam ugyanazt a mentesítést több alkalommal is megadta, és ezek időtartama együttesen meghaladja a nyolc hónapot, akkor az Ügynökség köteles megvizsgálni, hogy teljesültek-e a fenti feltételek, és az értesítés kézhezvételének időpontjától számított három hónapon belül ajánlást kell tennie a Bizottság részére a vizsgálat eredményére vonatkozóan. A Bizottság – az ajánlásban foglaltakra figyelemmel – megvizsgálja, hogy teljesültek-e az említett feltételek. Ha úgy ítéli meg, hogy a feltételek nem teljesültek, vagy ha a Bizottság az Ügynökség vizsgálatának eredményétől eltérő következtetésre jut, akkor erről a határozataról az ajánlás kézhezvételének időpontjától számítva Három hónapon belül végrehajtási jogi

aktust fogad el. Az azon végrehajtási jogi aktusról való értesítést követően, amely megállapítja, hogy az említett feltételek nem teljesültek, az érintett tagállamnak azonnal vissza kell vonnia a megadott mentesítést.

Ha egy tagállam úgy véli, hogy a mellékletekben foglalt alapvető követelményeknek való megfelelés az e rendelet alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban és végrehajtási jogi aktusokban meghatározottaktól eltérő módszerekkel is bizonyítható, és ezek a módszerek az e rendelet hatálya alá tartozó személyek vagy az érintett hatóságok számára a polgári repülésbiztonság vagy a hatékonyság tekintetében jelentős előnyökkel járnak, akkor a Bizottság és az Ügynökség részére indokolással ellátott kérelmet nyújthat be az érintett felhatalmazáson alapuló jogi aktusnak vagy végrehajtási jogi aktusnak az új módszerrel való kiegészítése céljából való módosítására vonatkozóan. Ez esetben az Ügynökségnek indokolatlan késedelem nélkül ajánlást kell készítenie a Bizottság részére arról, hogy a tagállam kérelme megfelel-e a fentebb meghatározott feltételeknek. Amennyiben szükséges, a Bizottság az Ügynökség ajánlására figyelemmel haladéktalanul mérlegeli az érintett felhatalmazáson alapuló jogi aktus vagy végrehajtási jogi aktus módosítását.

1.3.3. Polgári repülési balesetek és repülőesemények vizsgálata

A balesetek és repülőesemények vizsgálatára irányadó szabályok európai szinten, a 996/2010/EU rendeletben¹⁶ vannak meghatározva. Ez biztosítja az európai polgári repülésbiztonsági eseményvizsgálatok magas szintű hatékonyságát, célszerűségét és minőségét, aminek kizárólagos célja a jövőbeni balesetek és repülőesemények megelőzése a vétkesség vagy a felelősség kérdésének tisztázása nélkül. A polgári eseményvizsgálatokat végző hatóságok európai hálózatának (ENCASIA) felállításával megerősíti továbbá az eseményvizsgálatok végző hatóságok közötti együttműködést, és rendelkezéseket vezet be a biztonsági ajánlásoknak és a hozzájuk kapcsolódó válaszoknak egy központi uniós adatbázisban való tárolására.

A baleset- és repülőesemény-vizsgálat európai uniós folyamatairól további információ található az [1.5. szakaszban](#).

1.3.4. Események jelentése, elemzése és nyomon követése a polgári repülésben

A 376/2014/EU rendelet¹⁷ az események jelentésére, elemzésére és nyomon követésére vonatkozó szabályokat tartalmaz, amelyek kiegészítik a terület végrehajtási rendeleteiben foglalt, az események jelentésére vonatkozó területspecifikus szabályokat. A jogszabály által megállapított követelmények célja egy erős jelentéstételi kultúra létrehozása. Kötelezi az ágazatot, a tagállamokat és az EASA-t, hogy – repülésbiztonság-menedzselési folyamataik alátámasztására – gyűjtsék és elemezzék az eseményeket. Emellett szavatolja, hogy az információk megfelelő védettségben részesüljenek, és a tagállamok és az EASA azokat megosszák egymással. A rendelet továbbá rendelkezéseket tartalmaz a méltányossági alapú repülésbiztonsági kultúra elveinek valamennyi tagállamban történő előmozdítása érdekében.

16 Az Európai Parlament és a Tanács 996/2010/EU rendelete (2010. október 20.) a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatáról és megelőzéséről és a 94/56/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (EGT-vonatkozású szöveg) (HL L 295., 2010.11.12., 35. o.).

17 Az Európai Parlament és a Tanács 376/2014/EU rendelete (2014. április 3.) a polgári légi közlekedési események jelentéséről, elemzéséről és nyomon követéséről, valamint a 996/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról és a 2003/42/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, valamint az 1321/2007/EK bizottsági rendelet és az 1330/2007/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (EGT-vonatkozású szöveg) (HL L 122., 2014.4.24., 18. o.).

Végezetül az EASP az e rendelettel létrehozott elemzői hálózat munkájából is profitál, amelynek célja annak meghatározása, hogy tényeken alapuló nézőpontból milyen intézkedéseket kell uniós szinten végrehajtani. Ez a munka hasznát látja a Data4Safety platformon elérhető fejlett elemzésnek, valamint adott esetben az eseményadatok más adatforrásokkal való összevonásának lehetőségének, ezáltal megerősítve e munka adatokon alapuló dimenzióját, és lehetővé téve a kockázatok jobb azonosítását és értékelését a rendszer egészében.

1.3.5. Az Európai Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók uniós listája

A 2111/2005/EK rendelet¹⁸ szabályokat állapít meg azon légi fuvarozók közös szempontokon alapuló uniós listájának megállapítására és közzétételére, amelyekkel szemben biztonsági okokból működési tilalom van érvényben az Unióban. E rendelet alapján fogadják el a [működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listáját](#)¹⁹, amely maga is egy rendelet, és így közvetlenül alkalmazandó a tagállamokban. A betiltott légi fuvarozók listáját a 474/2006/EK bizottsági rendelet²⁰ hozta létre, és a lista rendszeresen frissül.

A lista frissítésénél a Bizottságot a „repülésbiztonsági bizottság” segíti, amely az összes EASA-tagállam által küldött repülésbiztonsági technikai szakértőkből áll; elnökét a Bizottság adja. A Bizottság javaslata nyomán a „repülésbiztonsági bizottság” minősített többséggel fogadja el véleményét.²¹

A valamely fuvarozó (vagy egy adott országban tanúsítvánnyal rendelkező fuvarozócsoporthoz) listára való felvételéről vagy onnan történő levételéről szóló határozatot a 2111/2005/EK rendeletben található repülésbiztonsági szempontok alapján fogadják el. Ezek a szempontok figyelembe veszik például a légi fuvarozónál fennálló biztonsági hiányosságokat, a biztonsági hiányosságok orvoslásához szükséges képesség és/vagy szándék légi fuvarozónál vagy a felügyeletéért felelős hatóságnál fennálló hiányát, a harmadik országok által bevezetett működési tilalmakat, a harmadik országok vagy nemzetközi szervezetek (ICAO) által készített ellenőrzési jelentéseket és a balesetekkel kapcsolatos, megfelelően alátámasztott információkat. Valamennyi szempont figyelembe veszi a vonatkozó repülésbiztonsági szabványokat, azaz a harmadik országbeli üzemeltetők esetében az ICAO szabványait és ajánlott gyakorlatát, az európai üzemeltetők esetében pedig az uniós jogot.

18 Az Európai Parlament és a Tanács 2111/2005/EK rendelete (2005. december 14.) a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának elfogadásáról és az üzemeltető fuvarozó kiléte tekintetében a légi közlekedés utasainak tájékoztatásáról, valamint a 2004/36/EK irányelv 9. cikkének hatályon kívül helyezéséről (EGT-vonatkozású szöveg) (HL L 344., 2005.12.27., 15. o.).

19 További tájékoztatás található a következő weboldalon: http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/air-ban/index_en.htm

20 A Bizottság 474/2006/EK rendelete (2006. március 22.) a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozóknak a 2111/2005/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet II. fejezetében említett közösségi listájának létrehozásáról (EGT-vonatkozású szöveg) (HL L 84., 2006.3.23., 14. o.).

21 Az eljárás részleteit a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról szóló 2011. február 16-i 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet határozza meg (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

1.4. Repülésbiztonsági felelősség és elszámoltathatóság az Európai Unióban

1.4.1. Döntéshozatali folyamat az Európai Unióban

Az EUMSZ 100. cikkének (2) bekezdése lehetővé teszi egyebek mellett a légi közlekedés biztonságának javítására irányuló intézkedések elfogadását, amelyeket az Európai Parlament és a Tanács fogad el rendes jogalkotási eljárás keretében, a Gazdasági és Szociális Bizottsággal és a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően.

Az ilyen jogszabályokra a kezdeményezési jogot birtokló Bizottság tesz javaslatot, amelyet bemutat az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, amelyeket gyakran „társjogalkotóknak” is neveznek. Az európai polgárok által választott Európai Parlament és a tagállamok kormányainak képviselőiből álló Tanács – a Szerződések követelményeinek betartásával – módosíthat a Bizottság által javasolt szövegen. Az elfogadás végeredményben azt feltételezi, hogy a társjogalkotók megállapodtak az adott szövegben.

Miután az Európai Parlament és a Tanács egyaránt jóváhagyta a végleges szöveget, azt a két intézmény elnöke és főtitkára közösen aláírja. Az aláírást követően a szövegeket kihirdetik a Hivatalos Lapban.

A rendelet Hivatalos Lapban megjelent változatban meghatározott időponttól kezdve kötelező és közvetlenül alkalmazandó az egész EU-ban.

A fenti eljárással elfogadott jogi aktusok felhatalmazáson alapuló és végrehajtási hatásköröket is ruházhatnak a Bizottságra. A Bizottságnak csak akkor van ilyen hatásköre, ha az alapjogiaktus erről rendelkezik.

A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására külön szakértői csoportot hoztak létre, amelynek keretében a Bizottság a szabályozási javaslatoknak a tagállamokat képviselő szakértőkkel folytatott alapos megvitatását követően elfogadja a felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat. A végrehajtási jogi aktusok elfogadása céljából külön bizottságot²² hoztak létre az (EU) 2018/1139 és a 376/2014/EU rendeletre vonatkozó végrehajtási jogi aktusok tervezetének elfogadására, amelyben a Bizottság elsősorban az EASA javaslatai (az úgynevezett vélemények) alapján nyújtja be a rendelettervezeteket, amelyekkel kapcsolatban az érdekelt felekkel folytatott széles körű konzultációt folytattak az Ügynökség általi közzétételüket megelőzően. A rendelettervezetet ebben a 27 tagállam képviselőiből álló szabályozási bizottságban vitatják meg, amelyben az EGT-megállapodással²³, valamint az Európai Közösség és a Svájci Államszövetség között létrejött légi közlekedési megállapodással²⁴ összhangban megfigyelőként Izland, Liechtenstein, Norvégia, Svájc és az EFTA Felügyeleti Hatóság képviselői is részt vesznek. Ha a bizottság kedvező véleményt ad a Bizottság által javasolt intézkedésekről, a végrehajtási rendeletet elfogadják.

A polgári repülés biztonsága területén egy másik bizottság is fontos szerepet tölt be: a repülésbiztonsági bizottság a 2111/2005/EK rendelet szerint tilalom alá tartozó légi fuvarozók listájának frissítésében vesz részt. Ezenfelül az Egységes Égbolt Bizottság feladata a teljesítményrendszer szabályainak elfogadása, amelyek magukban foglalják az ATM/ANS-re vonatkozó biztonsági teljesítménymutatókat is.

22 A polgári repülés területén a közös biztonsági szabályok alkalmazásával foglalkozó bizottság – „Az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének bizottsága: EASA bizottság”.

23 Az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodás (HL L 1., 1994.1.3., 1. XIII. melléklet – 1. o.).

24 Megállapodás az Európai Közösség és a Svájci Államszövetség között a légi közlekedésről (HL L 114., 2002.4.30., 73. o.).

1.4.2. Repülésbiztonsági hatáskörök és felelősségi körök az európai repülésbiztonsági rendszerben

1.4.2.1. Az európai repülésbiztonsági rendszer hatás- és felelősségi köreinek összefoglalása

2. táblázat: Az uniós szabályok szerint illetékes hatóságok

ILLETÉKESÉGI TERÜLET	TAGÁLLAMOK	Európai Repülésbiztonsági Ügynökség
<p>Légi járművek légialkalmassága és környezetvédelem, a következőkre kiterjedően:</p> <ul style="list-style-type: none"> - repülőgépek, - forgószárnyas repülőgépek, - vitorlázó repülőgépek, - ballonok, - léghajók, - e-VTOL légi járművek 	(Egyes) légi járművek légialkalmassági bizonyítványa	Légi járművek, motorok és propellerek típusalkalmassági tanúsítása
	(Egyes) légi járművek zajtanúsítása	Alkatrészek és berendezések tanúsítása
	n.a.	A tervező szervezetek tanúsítása és felügyelete
	Gyártó szervezetek tanúsítása és felügyelete, kivéve azokat, amelyek tekintetében az EASA az illetékes hatóság	Harmadik országbeli gyártó szervezetek tanúsítása és felügyelete Azon uniós gyártó szervezetek tanúsítása és felügyelete, amelyek tanúsítását az alaprendelet 64. vagy 65. cikkével ²⁵ összhangban átruházták
	Karbantartó szervezetek tanúsítása és felügyelete (145. rész), kivéve azokat, amelyek tekintetében az EASA az illetékes hatóság	Harmadik országbeli karbantartó szervezetek tanúsítása és felügyelete (145. rész) A 145. rész szerinti azon uniós szervezetek tanúsítása és felügyelete, amelyek tanúsítását az alaprendelet 64. vagy 65. cikkével összhangban átruházták
	Kombinált légialkalmassági szervezetek tanúsítása és felügyelete (CAO. rész), kivéve azokat, amelyek tekintetében az EASA az illetékes hatóság	Harmadik országbeli kombinált légialkalmassági szervezetek (CAO. rész) tanúsítása és felügyelete A CAO. rész szerinti azon uniós szervezetek tanúsítása és felügyelete, amelyek tanúsítását az alaprendelet 64. vagy 65. cikkével összhangban átruházták
Légialkalmasság-irányító szervezetek tanúsítása és felügyelete (CAMO. rész), kivéve azokat, amelyek tekintetében az EASA az illetékes hatóság	Harmadik országbeli légialkalmasság-irányító szervezetek tanúsítása és felügyelete (CAMO. rész) Azon légialkalmasság-irányító uniós szervezetek tanúsítása és felügyelete, amelyek tanúsítását az alaprendelet	

25 64. cikk: A felelősségi körök átruházása a tagállamok kérése alapján – 65. cikk: A felelősségi körök átruházása az egynél több tagállamban működő szervezetek kérése alapján.

	Karbantartási bizonyítványt kiállító személyzet engedélyezése	64. vagy 65. cikkével összhangban átruházták n.a.
	Légi járműveket karbantartó személyeket kiképző szervezetek tanúsítása és felügyelete (147. rész), kivéve azokat, amelyek tekintetében az EASA az illetékes hatóság	Légi járműveket karbantartó személyeket kiképző, harmadik országbeli szervezetek tanúsítása és felügyelete (147. rész) A légi járműveket karbantartó személyeket kiképző azon uniós szervezetek (147. rész) jóváhagyása, amelyek tanúsítását az alaprendelet 64. vagy 65. cikkével összhangban átruházták
Légi üzemeltetés	n.a.	Harmadik országbeli üzemeltetők engedélyezése (kereskedelmi célú légi fuvarozás)
	Kereskedelmi légi közlekedési üzemeltetők/üzemeltetési engedélyek birtokosainak tanúsítása és felügyelete, kivéve azokat, amelyek tekintetében az EASA az illetékes hatóság	Azon kereskedelmi légi üzemeltetők engedélyezése és felügyelete, amelyek üzemeltetési engedélyének kiadását az alaprendelet 64. vagy 65. cikkével összhangban átruházták
	Más üzemeltetők felügyelete/engedélyezése (nem kereskedelmi célú műveletek, speciális légi szállítási műveletek), kivéve azokat, amelyek tekintetében az EASA az illetékes hatóság	Más üzemeltetők felügyelete/engedélyezése, amennyiben a felügyeletet az alaprendelet 64. vagy 65. cikkével összhangban átruházták
Repülőszemélyzet és egészségügy	Pilóták engedélyezése és orvosi minősítése	n.a.
	Légiutas-kísérők tanúsítása	n.a.
	Pilótaképző szervezetek tanúsítása és felügyelete, kivéve azokat, amelyek tekintetében az EASA az illetékes hatóság	Harmadik országbeli pilótaképző szervezetek tanúsítása és felügyelete Azon uniós pilótaképző szervezetek tanúsítása és felügyelete, amelyek tanúsítását az alaprendelet 64. vagy 65. cikkével összhangban átruházták
	Repülőorvosi központok tanúsítása és felügyelete, kivéve azokat, amelyek tekintetében az EASA az illetékes hatóság	Harmadik országbeli repülőorvosi központok tanúsítása és felügyelete

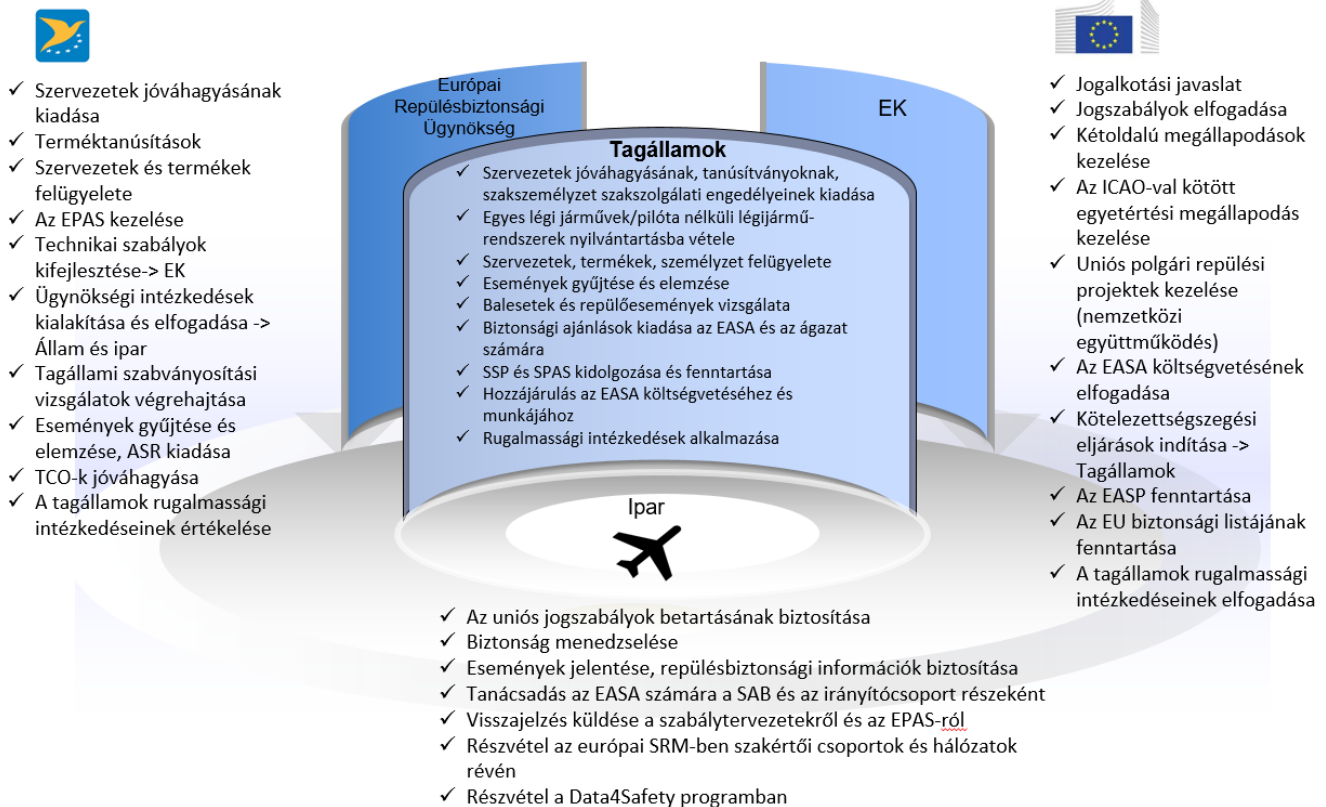
	Repülésszimulációs oktatóeszközök tanúsítása, kivéve azokat, amelyek tekintetében az EASA az illetékes hatóság	A következő repülésszimulációs oktatóeszközök tanúsítása: – az EASA által tanúsított képző szervezetnél vannak használatban, – harmadik országban találhatóak, – egy tagállamban találhatóak (tanúsítás a tagállam kérésére)
	Oktatók, vizsgáztatók és repülőorvos-szakértők tanúsítása	n.a.
ATM/ANS	ATM/ANS-szolgáltatók tanúsítása és felügyelete, kivéve azokat, amelyek tekintetében az EASA az illetékes hatóság	Harmadik országbeli ATM/ANS-szolgáltatók tanúsítása és felügyelete Páneurópai ATM/ANS-szolgáltatók tanúsítása és felügyelete, beleértve a hálózatkezelőt és a DAT-szolgáltatókat is
	n.a.	Bizonyos, biztonsággal kapcsolatos ATM/ANS-berendezésekre vonatkozó tanúsítványok és nyilatkozatok tanúsítása és felügyelete
	A légiforgalmi irányítók (beleértve az oktatókat és a vizsgáztatókat is) szakszolgálati engedélye és orvosi minősítése	n.a.
	Légiforgalomirányító-képző szervezetek tanúsítása és felügyelete, kivéve azokat, amelyek tekintetében az EASA az illetékes hatóság	Harmadik országbeli légiforgalomirányító-képző szervezetek tanúsítása
	Repülőorvos szakértők és repülőorvosi központok tanúsítása	n.a.
Repülőterek (beleértve a helikopter-leszállóhelyeket és a vertiportokat is)	Repülőterek és biztonsági berendezéseik tanúsítása	Bizonyos, biztonsággal kapcsolatos repülőtéri berendezésekre vonatkozó tanúsítványok és nyilatkozatok tanúsítása és felügyelete
	Repülőtér üzemeltetők és műveleteik tanúsítása	n.a.
UAS (drónok)	Az UAS-üzemeltetők és a tanúsított UAS-ek nyilvántartásba vétele	A „különleges” kategóriában üzemben tartott UAS-ek tervezés-ellenőrzése
	A „különleges” kategóriában üzemben tartott UAS-ekre vonatkozó üzemeltetési engedélyek	n.a.

	Könnyű UAS-üzembentartói tanúsítványok (LUC) első kiállítása és folyamatos felügyelete	n.a.
	UAS-t üzemeltető távoli pilóták engedélyezése és orvosi minősítése	n.a.
U-space	Légtérkockázat-értékelés, a U-space légtér kijelölése, dinamikus légtér-átszervezés és a kapcsolódó feladatok	n.a.
	A kizárólagos közös információs szolgáltató kijelölése és tanúsítása	n.a.
	Egyéb U-space szolgáltatók (USSP) tanúsítása	Páneurópai és harmadik országbeli kizárólagos szolgáltató tanúsítása

Megjegyzés:

A különböző illetékességi területeken a jóváhagyási/tanúsítási feladatok adott esetben magukban foglalják a repülésbiztonság-menedzsmentet és az információbiztonság menedzsmentjét is. Az alkalmazandó követelményeknek való megfelelést az első tanúsítási/jóváhagyási és folyamatos felügyeleti eljárások részeként ellenőrzik, és nem képezik külön jóváhagyási/szervezeti tanúsítvány tárgyát. Ennek megfelelően az e területekre vonatkozó felelősségi körök megosztása a 2. táblázatban meghatározottak szerint történik.

1. ábra: Az európai repülésbiztonsági rendszer érdekelt felei közötti kölcsönös kapcsolat



1.4.2.2. A tagállamok

A rendes jogalkotási eljárás keretében a tagállamok kormányainak képviselőiből álló Tanács társjogalkotó az Európai Parlament mellett (lásd az [1.3.1.](#) szakaszt). A tagállamok (ám nem a Tanács) a meghatározott komitológiai rendelkezések révén a végrehajtási jogi aktusok esetében is részesei a döntéshozatali folyamatnak (lásd az [1.4.1.](#) szakaszt).

Az uniós jog mai állapota szerint továbbra is a tagállamok felelőssége a következők szabályozása:

- a) az (EU) 2018/1139/EK rendelet I. melléklete szerinti (például történelmi jelentőségű, kísérleti, könnyű stb.) légi járművek légialkalmassága;
- b) katonai, vámügyi, rendőrségi, kutató-mentő, tűzoltó, partiőr- vagy hasonló tevékenységben vagy szolgáltatásban részt vevő légi jármű üzemben tartása, feltéve, hogy nem döntöttek az (EU) 2018/1139 rendelet 2. cikkének (6) bekezdésében előírt uniós követelmények alkalmazásáról;
- c) a katonaság által biztosított vagy rendelkezésre bocsátott ATM/ANS (ideértve a rendszereket és a rendszerelemeket is), feltéve, hogy a tagállam nem döntött az (EU) 2018/1139 rendelet 2. cikkének (6) bekezdésében előírt uniós követelmények alkalmazásáról;
- d) a katonaság által irányított és üzemeltetett repülőterek, feltéve, hogy a tagállam nem döntött az (EU) 2018/1139 rendelet 2. cikkének (6) bekezdésében előírt uniós követelmények alkalmazásáról;

Megjegyzés: A nemzeti biztonsági és védelmi követelmények sérelme nélkül a tagállamok biztosítják, hogy a polgári légi forgalom számára nyújtott, a c) pontban említett ATM/ANS-szolgáltatások, valamint a d) pontban említett nyilvános létesítmények olyan szintű biztonságot és a polgári rendszerekkel való működési átjárhatóságot biztosítsanak, amely ugyanolyan hatékony, mint amely az (EU) 2018/1139 rendelet alapvető követelményeinek alkalmazásából ered.

- e) azok a repülőterek, amelyek az alábbi szempontok közül legalább egynek nem felelnek meg:
 - i. nyilvánosak;
 - ii. a kereskedelmi célú légi fuvarozást szolgálják;
 - iii. műszeres megközelítési és indulási eljárásokat alkalmaznak; és
 - a) legalább 800 méter hosszú, szilárd burkolatú futópályával rendelkeznek; vagy
 - b) kizárólag helikoptereket szolgálnak ki;
- f) tagállami döntés alapján azok a repülőterek, amelyek megfelelnek az e) pont i–iii. alpontjában részletezett valamennyi kritériumnak, de legfeljebb 10 000, kereskedelmi légi fuvarozásban részt vevő utast kezelnek, vagy évente legfeljebb 850 teherszállítási műveletet bonyolítanak le.
- g) a repülésiidő-korlátozásokra vonatkozó intézkedések az uniós jog hatálya alá nem tartozó területeken (vö. a 965/2012/EU rendelet 8. cikkével).

Az (EU) 2018/1139 rendelet 2. cikkének (6) bekezdése szerint tagállamok a határozhatnak úgy, hogy a III. fejezet 1., 2., 3. vagy 7. szakasza közül egyet vagy többet a rendelet 2. cikke (3) bekezdésének a) pontjában említett tevékenységek mindegyikére vagy egy részére, valamint az e tevékenységekben részt vevő személyzetre és szervezetekre alkalmaznak, amennyiben az adott tevékenységek, személyzet és szervezetek sajátosságaira, valamint az érintett rendelkezések céljára és tartalmára tekintettel úgy ítélik meg, hogy az említett rendelkezések ténylegesen alkalmazhatók. Ez az úgynevezett részvételi lehetőség rugalmasságot biztosít a tagállamok számára annak eldöntésében, hogy mikor lehet hatékonyabb az uniós jog alkalmazása a biztonság, az átjárhatóság vagy a hatékonyság növelése szempontjából.

A repülésbiztonsági jogszabályok túlnyomó részét európai uniós szinten fogadják el, ám területükön és légtérükben továbbra is a tagállamok felelőssége a repülésbiztonságról való gondoskodás. Az (EU) 2018/1139 rendelet és végrehajtási szabályai által előírt legtöbb tanúsítási feladatot (például a nemzeti szervezetek jóváhagyását és a személyzet engedélyezését) nemzeti szinten kell elvégezni. A tagállamok felügyelik ezeket a személyeket és szervezeteket, ellenőrzéseket, értékeléseket és vizsgálatokat végeznek, és a meg nem felelés megelőzése érdekében intézkedéseket hoznak.

Bizonyos területeken azonban európai uniós szinten állítják ki a tanúsítványokat. Ezeket a területeken a tagállamok a Chicagói Egyezmény szerinti felelősségi köreiket átruházták az EU-ra (a részleteket lásd a 2. ábrán).

Az (EU) 2018/1139 rendelet 64. cikkének (7) bekezdése értelmében a felelősség e cikk szerinti átruházása nem érinti a tagállamok Chicagói Egyezmény szerinti jogait és kötelezettségeit. Amennyiben egy tagállam e cikknek megfelelően a Chicagói Egyezménnyel rá ruházott feladatokhoz kapcsolódó felelősségi köröket ruház át, értesítenie kell az ICAO-t arról, hogy az Egyezményben számára előírt feladatokat az ő nevében az Ügynökség vagy egy másik tagállam végzi el.

Az ICAO-előírásokkal összhangban és az (EU) 2018/1139 rendelet II. fejezetének megfelelően a tagállamok feladata továbbá a nemzeti légiközlekedés-biztonsági program kialakítása, amely illeszkedik az Európai Légiközlekedés-biztonsági Programhoz, és támogatja az európai repülésbiztonsági politika céljainak elérését.

1.4.2.3. Az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynöksége (EASA)

Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség 2002-ben jött létre azért, hogy jobb kereteket biztosítson az (EU) 2018/1139 rendelet hatálya alá tartozó ügyeknek oly módon, hogy egyes uniós szinten elvégzett feladatokat egyetlen szakosodott szakértői szerv hajtja végre. Az EASA-nál több mint 800 repülési szakértő és ügyintéző dolgozik az összes tagállamból. Székhelye Kölnben (Németország) van egy brüsszeli irodával, és van öt további irodája Washingtonban (USA), Montrealban (Kanada), Pekingben (Kína), Panamavárosban (Panama) és Szingapúrban.

Az Ügynökség technikai ügyekben független, és jogi, igazgatási és pénzügyi autonómiával is rendelkezik. Jogi személy, és az (EU) 2018/1139 rendeletben ráruházott feladatokat és felelősségi köröket hajtja végre.

Az EASA igazgatótanácsa a 27 uniós tagállam, Izland, Liechtenstein, Norvégia, Svájc és a Bizottság képviselőiből áll, és meghatározza az Ügynökség munkaprogramját, megállapítja a költségvetését és figyelemmel kíséri a tevékenységét. Az igazgatótanács megfigyelőket is meghív a tanácskozássokra, összefogva azokat az EU-val szomszédos államokat, amelyek átfogó légiközlekedési megállapodást írtak alá az EU-val és az EASA tanácsadó testületén keresztül képviselt iparággal.

A 2. ábrán részletezett repülési területeken az Ügynökség lép fel illetékes hatóságként. Ebben az összefüggésben 2003 óta az EU-ban az Ügynökség feladata a légi járművek típusalkalmassági tanúsítása. Az EASA által kiállított bizonyítványok tanúsítják, hogy a légi jármű típusa megfelel az uniós jogszabályokban meghatározott biztonsági követelményeknek. Az Ügynökség a típusterv alapján gyártott légi járművek teljes életciklusán át figyelemmel kíséri az üzemben tartott légi jármű-típusok teljesítményét. Ezért intézkedéseket írhat elő, amennyiben a biztonságot veszélyeztető körülményeket tár fel. Ebből a célból a típusalkalmassági bizonyítvány jogosultjainak címzett „légi alkalmassági utasításokat” állít ki, amelyeket az üzemeltetőknak követniük kell saját egyéni légi járműveik karbantartásának keretében.

Az EASA a 3. ábrán látható különféle feladatokat és felelősségi köröket is ellátja. Ezek közé tartozik a Bizottságot a felhatalmazáson alapuló és a végrehajtási rendeletek technikai részleteinek elkészítésében támogató vélemények kidolgozása és elfogadása.

Az ilyen ügynökségi vélemények összeállítását tanácsadó testületek segítik, amelyek az EASA szabályozási programjának tartalmáról, prioritásairól és végrehajtásáról adnak tanácsot az EPAS összefüggésében. Az Ügynökség készíti el és fogadja el azokat az intézkedéseket is (légi alkalmassági előírások és egyéb részletes előírások, a megfelelés elfogadható módozatai és útmutató dokumentumok), amelyek e közös műszaki szabályok végrehajtását segítik.

Ezen túlmenően az EASA a tagállamoknál szabványosítási vizsgálatokat végez, hogy így kísérelje figyelemmel, hogy a tagállamok hogyan hajtják végre az (EU) 2018/1139 rendeletet és végrehajtási szabályait (lásd még a [3.1.1. szakaszt](#)). Jelentést tesz a Bizottságnak, amely végső soron dönt arról, hogy az Ügynökséggel folytatott technikai és jogi konzultációk alapján kezdeményez-e végrehajtási intézkedéseket a megfelelés hiánya miatt.

Az ATM/ANS területén az EASA technikai segítséget nyújt a Bizottságnak az egységes európai égbolt megvalósításához azáltal, hogy műszaki ellenőrzéseket, vizsgálatokat és tanulmányokat végez, valamint hozzájárul az ATM-főterv végrehajtásához, beleértve a SESAR program fejlesztésének és alkalmazásának támogatását is. Az EASA különösen a SESAR alapvető működési változásainak és más technológiai fejlesztéseknek – többek között a U-space technológiai megoldásoknak, a virtualizációnak, a felhőalapú architektúrának és a távoli toronyirányításnak – a szabályozási és végrehajtási igényeit elégíti ki azáltal, hogy lehetővé teszi a SESAR által kifejlesztett új munkamódszerek, üzemeltetési fejlesztések és technológiák alkalmazását. Az EASA emellett a teljes SESAR innovációs ciklust is támogatja azáltal, hogy értékeli a javasolt rendszereket és felügyeli az alkalmazott megoldásokat. Ezek képezik Európa jövőbeli légtér szerkezetének építőelemeit a biztonság, a hatékonyság és a környezeti teljesítmény támogatása érdekében. Továbbá az EASA a Bizottság nevében gondoskodik az egységes európai égbolt ATM hálózati funkcióiért felelős hálózatkezelő felügyeletéről is.

Emellett az EASA hozzájárul a léginnavigációs szolgáltatásokra és a hálózati funkciókra vonatkozó teljesítményrendszer végrehajtásához, különösen azáltal, hogy iránymutatást nyújt a SES ATM teljesítményrendszerének biztonsággal kapcsolatos elemeihez (lásd a 2.3.1. szakaszt).

Az EASA arra is fel van hatalmazva, hogy harmadik országok kereskedelmi célú légi fuvarozóinak engedélyezze a 31 EASA-államon belüli, oda befelé vagy onnan kifelé irányuló repülést. Az EASA a külföldi üzemeltető értékelésének csak a repülésbiztonsággal kapcsolatos részét végzi el, a működési engedélyt továbbra is a nemzeti hatóságok állítják ki. Ezenkívül az uniós repülőtereket használó külföldi légi járművek biztonsága tekintetében az Ügynökség hangolja össze az európai „SAFA” (külföldi légi járművek biztonsági értékelése) földi ellenőrzési programot.

Általánosabban az EASA adott esetben technikai tanácsot is ad a Bizottságnak és a tagállamoknak. Az Ügynökség emellett technikai segítségnyújtást biztosít a légi közlekedés biztonsága és az ATM területén olyan harmadik országoknak és régióknak, amelyekkel az EU légiközlekedési megállapodásokat írt alá, és amelyek tekintetében az EU kötelezettséget vállalt ilyen támogatás nyújtására. Az uniós tagállamok légiközlekedési hatóságai eseti alapon is kapnak segítséget.

Az EASA ezenfelül a repülésbiztonság javítása érdekében adatgyűjtési, elemzési és kutatási feladatokat is vállal. Ebben az összefüggésben a repülésbiztonsági elemzők hálózata (NOAS) támogatja. Az Ügynökség koordinálja a Data4Safety programot, amelynek alapvető célja, hogy megbízható kockázatkezelési képességeket hozzon létre az európai légi közlekedési ágazat számára annak érdekében, hogy megerősítse a megalapozott és adatokon alapuló döntéseket meghozatalára irányuló képességét a repülésbiztonság különböző területein. A program célja, hogy kiaknázza a korábban nem tapasztalt típusú és mennyiségű tudást és adatot a jelenleg és a jövőben az európai közlekedési ágazat előtt álló legfontosabb problémák és kihívások kezelésére.

Az EASA tagja az Európai Légiközlekedési Válságkoordinációs Egységnek (EACCC) is, amelynek feladata, hogy a repülés terén a hálózati válságokra adott válaszok kezelését összehangolja. Hatáskörében – a többi érintett érdekelt féllel koordinációt folytatva – hozzá kell járulnia a légiközlekedési válságokra kellő időben történő reagáláshoz és azok mérsékléséhez.

Végezetül az EASA felelős az Európai Légiközlekedés-biztonsági Terv (EPAS) elkészítéséért és elfogadásáért.²⁶

Az Unión belüli polgárireptetés-biztonság folyamatos javítása, az újszerű biztonsági kockázatok korai felismerése és a korlátozott műszaki erőforrások lehető legjobb kihasználása érdekében elengedhetetlen a biztonságmenedzsmenttel kapcsolatos szilárd alapelvek alkalmazása. Bár az EPAS már korábban is az uniós szintű biztonságtervezés jól bevált eszköze volt, a dokumentum számára csak az (EU) 2018/1139 rendelettel biztosítottak hivatalos jogi elismerést. Mindenre kiterjedően és teljeskörűen foglalkozik a biztonsági kérdésekkel.

Az (EU) 2018/1139 rendeletnek a repülésbiztonság-menedzsmenttel foglalkozó II. fejezete előírja az Európai Légiközlekedés-biztonsági Program és az Európai Légiközlekedés-biztonsági Terv elfogadását. E rendelkezések révén az ICAO 19. Mellékletében szereplő, a nemzeti légiközlekedés-biztonsági programmal kapcsolatos előírások és ajánlott gyakorlatok is átültetésre kerültek az uniós jogba.

Emellett az (EU) 2018/1139 rendelet számos olyan elvet tartalmaz, amelyeknek iránymutatásul kell szolgálniuk az EASA, a Bizottság és a tagállamok számára a polgári légi közlekedés biztonságának szabályozása és a légi közlekedés biztonságának javítását célzó intézkedések meghozatala során. Ezek az elvek különösen azt követelik meg, hogy a biztonsági intézkedések és szabályok igazodjanak a hatályuk alá tartozó különböző típusú légi járművek, műveletek és tevékenységek jellegéhez és a hozzájuk társuló kockázatokhoz, és azokkal arányosak legyenek. Ezeket az intézkedéseket a lehetséges mértékben úgy kell

26 Az EPAS-ra, valamint a kidolgozására és elfogadási folyamatára vonatkozó részletes információkért lásd a [2.2. szakaszt](#). Angolul „European Plan for Aviation Safety”, korábbi nevén „European Aviation Safety Plan”. A név azért módosult, hogy el lehessen kerülni a „European Aviation Safety Programme” (EASP) és a „European Aviation Safety Plan” (EASP) összetévesztését.

kialakítani, hogy célorientáltak legyenek, ugyanakkor lehetőséget nyújtsanak e célok különböző módokon történő elérésére és ezen intézkedéseknek elő kell mozdítaniuk a polgári légi közlekedés rendszerszintű megközelítését, figyelembe véve a biztonság, illetve az egyéb technikai jellegű szabályozási területek, többek között a kiberbiztonság közötti kölcsönhatásokat. Ez hozzájárul ahhoz, hogy az előírt biztonsági szinteket költséghatékonyabb módon el lehessen érni, valamint az innováció ösztönzéséhez.

1.4.2.4. Az Európai Bizottság

Az Bizottság feladata a rendes jogalkotási eljárásban az európai jogalkotási javaslatok elkészítése (lásd még az [1.3.1. szakaszt](#)), továbbá ha az alap-jogiaktus úgy rendelkezik, akkor a végrehajtási és felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítése és elfogadása.

Az uniós jogszabályok elfogadását követően elsősorban a tagállamok felelősége azok helyes és időben történő alkalmazása. A Bizottság a szabványosítási vizsgálati folyamatokon keresztül az Ügynökség segítségével nyomon követi a tagállamok általi megfelelő alkalmazást (lásd még a [3.1.1. szakaszt](#)).

Ebben az összefüggésben a Bizottság lépéseket is tehet, ha egy tagállam vélhetően megsérti az uniós jogot. Ha a korai szakaszban nem sikerül megoldást találni, a Bizottság – jellemzően az EASA-val folytatott konzultációt követően – hivatalos kötelezettségzegési eljárást indíthat, és a tagállamot végül akár az Európai Unió Bírósága elég is utalhatja (lásd az 1.6. szakaszt).

A Bizottság feladata az EU éves költségvetésének végrehajtása, amelyről az Európai Parlament és a Tanács dönt. Ebben az összefüggésben a Bizottság biztosítja, hogy elegendő forrás legyen elkülönítve az EASA azon tevékenységeire, amelyek az uniós finanszírozástól függenek.

Végül a Bizottság felelős az Európai Légiközlekedés-biztonsági Program elkészítéséért, frissítéséért és elfogadásáért. A Bizottság az (EU) 2018/1139 rendelet 5. cikkének (1) bekezdésével összhangban szükség szerint naprakésszé fogja az Európai Légiközlekedés-biztonsági Programot, hogy az tükrözze az abban bevezetett változtatásokat. E célból konzultál az Ügynökséggel és a tagállamokkal.

1.5. Balesetek és repülőesemények vizsgálata

1.5.1. Az alkalmazandó szabályok

Továbbra is a tagállamok feladata a balesetek és repülőesemények vizsgálata és okainak feltárása, valamint az újbóli előfordulásuk megakadályozására irányuló biztonsági ajánlások megtevése, ezáltal pedig a repülésbiztonság javítása.

A balesetek és repülőesemények vizsgálatának és megelőzésének uniós szintű jogalapja a 996/2010/EU rendelet. Biztosítja az európai polgári eseményvizsgálatok magas szintű hatékonyságát, célszerűségét és minőségét, és kizárólagos célja a jövőbeni balesetek és repülőesemények megelőzése, a vétkesség vagy a felelősség kérdésének tisztázása nélkül. Ezek a szabályok biztosítják, hogy a balesetek és repülőesemények vizsgálatáért felelős hatóság (eseményvizsgálatokat végző hatóság) független legyen a többi állami repülési hatóságtól, valamint általában minden olyan féltől vagy szervezettől, amelynek az érdekei vagy feladatai az eseményvizsgálatokat végző hatóság feladataival ütközhetnek vagy objektivitását befolyásolhatják. A szabályok szerint az eseményvizsgálatokat végző hatóságot meg lehet bízni a légi közlekedés biztonságára vonatkozó információk gyűjtésével és elemzésével is, különösen baleset-megelőzési célokból. Az ilyen tevékenységek, tanulmányok vagy több eseményvizsgálat eredménye nyomán a hatóság biztonsági ajánlásokat fogalmazhat

meg, amelyeket az adott címzettnek meg kell fontolnia, és annak megfelelően kell cselekednie a polgári repülési balesetek és repülőesemények megelőzése érdekében.

1.5.2. Biztonsági ajánlások

A 996/2010/EU rendelet értelmében a biztonsági ajánlás címzettjének a kísérőlevél kézhezvételétől számított 90 napon belül értesítenie kell az ajánlást kibocsátó eseményvizsgálatokat végző hatóságot a meghozott vagy tervezett intézkedésekről, és adott esetben az azok végrehajtásához szükséges időről, továbbá amennyiben nem történt intézkedés, annak indoklásáról. A válasz kézhezvételétől számított 60 napon belül az eseményvizsgálatokat végző hatóság tájékoztatja a címzettet a válasz kielégítő vagy nem kielégítő voltáról, és indokolást mellékel, amennyiben nem ért egyet azzal, hogy nem került sor intézkedésre.

Az eseményvizsgálatokat végző hatóságok eljárásokkal rendelkeznek a kibocsátott biztonsági ajánlásokra beérkezett válaszok nyilvántartására, a biztonsági ajánlások címzettjei pedig figyelemmel kísérik a beérkezett biztonsági ajánlásokra válaszul végrehajtott intézkedések előrehaladását. Az EASA feldolgozza az Ügynökségnek címzett biztonsági ajánlásokat, és előrehaladási jelentéseket és statisztikákat készít azok feldolgozásáról.

A jogszabály azt is előírja, hogy az ajánlásokat és a hozzájuk kapcsolódó válaszokat egy a Bizottság által kezelt európai központi adatbázisban (European Central Repository, ECR) kell nyilvántartani. A közös európai adatbázisban az eseményvizsgálatokat végző hatóságok ugyanígy nyilvántartják a harmadik országokból kapott biztonsági ajánlásokat is.

Jogos igény van a biztonsági ajánlásokhoz (és azok válaszhoz) való nyilvános hozzáférés biztosítására, mivel a 996/2010/EU rendelet átfogó célja a balesetek számának csökkentése és a biztonsággal kapcsolatos repülőesemények megállapításainak terjesztése. Mivel biztonsági okokból nem adható közvetlen hozzáférés az ECR-hez, az ECR-ben foglalt valamennyi biztonsági ajánlást és azok válaszait egy külön nyilvános weboldalon teszik elérhetővé a nyilvánosság számára. Ezt az ECCAIRS 2 központi hub (www.aviationreporting.eu) tartalmazza. A baleset- és repülőesemény-jelentő rendszerek európai koordinációs központjának (ECCAIRS) feladata, hogy olyan digitális platformot biztosítson, amely lehetővé teszi a 376/2014/EU rendeletben meghatározott rendelkezések végrehajtását. Az ECCAIRS a repülésbiztonság javításának végső céljaként támogatja a légiközlekedési hatóságokat a repülésbiztonsággal kapcsolatos információk összegyűjtésében, megosztásában és elemzésében. Az EASA támogatást nyújt a Bizottságnak az ECR menedzsmentjében.

1.5.3. Együttműködés egyéb szervezetekkel

A 996/2010/EU rendelet tovább erősíti az eseményvizsgálatokat végző hatóságok közötti együttműködést a polgári eseményvizsgálatokat végző hatóságok európai hálózatának (European Network of Civil Aviation Safety Investigation Authorities, ENCASIA) felállításával, amely az egyes tagállamok eseményvizsgálatokat végző hatóságainak vezetőiből és/vagy multimodális hatóságaik repülési ágának vezetőiből vagy ezek képviselőiből áll. Az ENCASIA tovább kívánja javítani az eseményvizsgálatokat végző hatóságok által elvégzett vizsgálatok minőségét és erősíteni szeretné függetlenségüket azáltal, hogy szigorú szabványok létrehozását ösztönzi a vizsgálati módszerek és a vizsgálatokat végző szakemberek képzése terén. Az ENCASIA az eseményvizsgálatok minden vonatkozásában tanácsot ad az európai uniós intézményeknek, előmozdítja a repülésbiztonság javításához hasznos információk megosztását, kölcsönös felülvizsgálati (peer review) és képzési tevékenységeket koordinál és szervez, és népszerűsíti a legjobb eseményvizsgálati gyakorlatokat. Végezetül az ENCASIA feladata, hogy elemezze az uniós tagállamok által

kibocsátott vagy kapott biztonsági ajánlásokat azzal a céllal, hogy azonosítsa az egész Unió szempontjából releváns, fontos biztonsági ajánlásokat.

A 996/2010/EU rendelet az EU-ban arra kötelezi az eseményvizsgálatokat végző hatóságokat, hogy a Chicagói Egyezmény 13. mellékletével összhangban az EASA és az érintett tagállam(ok) nemzeti polgári légügyi hatóságai is meghívást kapjanak az eseményvizsgálaton való részvételre. Az EASA szerepe a tanácsadás: a vizsgálatot végző vagy abban részt vevő vizsgálatvezetőt, illetve eseményvizsgáló meghatalmazott képviselőjét támogatja, de oly módon, hogy az ne érintse a vizsgálat függetlenségét. Hasonlóképpen tanácsadóként az EU-tagállamok nemzeti polgári légügyi hatóságai részt vehetnek eseményvizsgálatokban. Az EASA és a nemzeti polgári légügyi hatóságok azzal is támogatják azt a vizsgálatot, amelyben részt vesznek, hogy vizsgálatvezető eseményvizsgáló hatóságnak megadják az általa kért tájékoztatást, tanácsadókat és felszerelést.

A rendelet arra is törekszik, hogy javuljon a vizsgálatok koordinációja az eseményvizsgálatokat végző hatóságok és az eseményvizsgálattal kapcsolatos tevékenységekben valószínűleg részt vevő egyéb hatóságok – például az igazságszolgáltatási, polgári légiközlekedési és a kutató-mentő szolgálatok – között.

1.6. A szabályok betartatása

1.6.1. A szabályok betartatása a tagállamokkal

Az Európai Unióról szóló szerződés 17. cikkének (1) bekezdése kimondja, hogy a Bizottság gondoskodik a Szerződések és az uniós intézmények által a Szerződések alapján elfogadott intézkedések alkalmazásáról, és az Európai Unió Bíróságának ellenőrzése mellett felügyeli az uniós jog alkalmazását. Az EUMSZ 258. cikke létrehozta az EU általános végrehajtási eljárását, és hatáskörrel ruházta fel a Bizottságot arra, hogy kötelezettségszegési eljárást indítson azon tagállamokkal szemben, amelyek álláspontja szerint kötelezettségszegést követtek el. A lehetséges kötelezettségszegések számos módon feltárhatók, jellemzően az EASA által végzett szabványosítási vizsgálatok eredményei alapján; e vizsgálatok végzésével az EASA segítséget nyújt a Bizottságnak a repülésbiztonsági jogszabályok végrehajtásának nyomon követéséhez. Az egyéb módok közé tartoznak az egyéni vagy intézményi panaszoktól érkező, a Bizottság tudomására hozott panaszok is.

Az uniós repülésbiztonsági jogszabályoknak és az ATM/ANS terület legtöbb szabályozási keretének való megfelelés nyomon követését az Ügynökség végzi, amelyet az (EU) 2018/1139 rendelet 85. cikke értelmében azzal bíztak meg, hogy segítse a Bizottság munkáját a rendelet, valamint a rendelet alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktusok és végrehajtási jogi aktusok tagállami alkalmazásának figyelemmel kísérése során. A Bizottság megbízta továbbá az EASA-t, hogy ugyanezt tegye meg a 376/2014/EU rendelet és annak végrehajtási rendelete tekintetében is.

A 628/2013/EU végrehajtási rendeletben megállapított rendelkezések és eljárások révén az EASA figyelemmel kíséri a fent említett rendeletek, felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusok tagállami illetékes hatóságok általi alkalmazását, és szabványosítási vizsgálatokat végez. Emellett 2022-től kezdődően szabványosítási vizsgálatokat is alkalmaznak a tagállamok nemzeti légiközlekedés-biztonsági programjainak értékelésére, amelyeknek összhangban kell lenniük az EPAS-szal, és magukban kell foglalniuk az ICAO 19. mellékletében leírt elemeket. Az ilyen nemzeti légiközlekedés-biztonsági programoknak tartalmazniuk kell továbbá a fő biztonsági kockázatokat és az azok csökkentésére irányuló intézkedéseket – beleértve az EPAS-ban azonosított, az érintett állam számára releváns kockázatokat és intézkedéseket is – meghatározó nemzeti légiközlekedés-biztonsági terveket (SPAS), vagy ilyen terveket kell csatolni azokhoz.

Az Ügynökség minden egyes szabványosítási vizsgálat esetében összeállít egy vizsgálati jelentést, amely a vizsgálat megállapításaival foglalkozik, és amelyet megkap az érintett tagállam és a Bizottság. Ha a meg nem felelésre utaló megállapításokra a tagállam nem ad megfelelő választ, akkor arról tájékoztatást kap a Bizottság, amely az EUMSZ 258. cikke alapján kötelezettségszegési eljárást indíthat.

A szabványosítási folyamat mellett a Bizottság és az EASA figyelemmel kíséri az Ügynökség vagy az illetékes nemzeti hatóságok által kiállított tanúsítványoknak, valamint a természetes és jogi személyek által az (EU) 2018/1139 rendelettel és az e rendelet alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktusokkal és végrehajtási jogi aktusokkal összhangban tett nyilatkozatokat. Amennyiben a Bizottság úgy véli, hogy egy olyan jogi vagy természetes személy, amelynek vagy akinek részére tanúsítványt állítottak ki, vagy amely vagy aki nyilatkozatot tett, már nem felel meg az e rendeletben vagy az e rendelet alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusokban foglalt alkalmazandó követelményeknek, akkor – az Ügynökség ajánlása alapján – felszólítja az adott személy tekintetében a felügyeletért felelős tagállamot, hogy hozzon megfelelő korrekciós intézkedéseket és védintézkedéseket, például korlátozza vagy függeszse fel az érintett tanúsítvány érvényességét (lásd az 1.6.2.2. szakaszt).

1.6.2. A szabályok betartatása a szabályozott ágazati szervezetekkel

1.6.2.1. Bírságok és szankciók

Az alkalmazandó repülésbiztonsági rendeletek értelmében a tagállamoknak bírságokat és szankciókat kell megállapítaniuk a rendeletek és esetleges végrehajtási szabályaik megsértésének esetére. A bírságoknak és szankcióknak hatékonynak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük.

Ezenkívül az (EU) 2018/1139 rendelet és végrehajtási szabályai megsértése esetén, ha az Ügynökség az illetékes hatóság és látja el egy szervezet felügyeletét, a Bizottság az Ügynökség kérésére pénzbírságot vagy időszakos kényszerítő bírságot szabhat ki azokra a személyekre és vállalkozásokra, akik/amelyek részére az EASA bizonyítványt állított ki. A pénzbírságnak és az időszakos kényszerítő bírságnak visszatartó erejűnek és arányosnak kell lennie mind az eset súlyosságához, mind a bizonyítvány birtokosának gazdasági lehetőségeihez mérten, különösen figyelembe véve azt, hogy a repülésbiztonság milyen mértékben került veszélybe. A Bizottság az (EU) 2018/1139 rendelet 84. cikkének (4) bekezdésével összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktust készít elő ezen a területen, amely részletes kritériumokat és részletes módszertant határoz meg a bírságok és a kényszerítő bírságok összegének megállapítására és beszedésére vonatkozóan, beleértve a vizsgálatokra, a jelentéstételre és a védelemhez való jogra vonatkozó szabályokat is.

1.6.2.2. Bizonyítványokra és más intézkedésekre vonatkozó lépések

Az (EU) 2018/1139 rendelet szerint a tagállamok, a Bizottság és az EASA együttműködnek egymással annak érdekében, hogy biztosítsák az e rendeletnek és végrehajtási szabályainak való megfelelést. Az előírás szerint a tagállamok az általuk kiállított bizonyítványok vagy a hozzájuk beérkezett nyilatkozatok felügyeletén túlmenően vizsgálatokat, többek között földi ellenőrzéseket folytatnak, és minden szükséges intézkedést meghoznak, beleértve a felszállási tilalom kiadását is. Ha az illetékes hatóság (nemzeti hatóság vagy az EASA) megállapította a bizonyítvány birtokosának meg nem felelését, vagy erről tájékoztatást kapott, akkor az (EU) 2018/1139 rendelet és végrehajtási szabályainak alkalmazandó rendelkezései szerint lehetősége vagy kötelessége a bizonyítvány módosítása (korlátozása), felfüggesztése vagy visszavonása.

Emellett amennyiben a Bizottság úgy véli, hogy egy olyan jogi vagy természetes személy, amelynek vagy akinek részére tanúsítványt állítottak ki, vagy amely vagy aki nyilatkozatot tett, már nem felel meg az alkalmazandó követelményeknek, akkor – az Ügynökség ajánlása alapján – felszólítja a felügyeletért felelős tagállamot, hogy hozzon megfelelő korrekciós intézkedéseket és védintézkedéseket, például korlátozza vagy függessze fel az érintett tanúsítvány érvényességét. Amint a Bizottság elfogadja az ilyen határozatot tartalmazó végrehajtási jogi aktust, az hatályba lép, és a tanúsítvány vagy a tanúsítványok kölcsönös elismerésére vonatkozó nyilatkozattételi kötelezettség a többi tagállamra már nem alkalmazandó. Miután a Bizottságnak elegendő bizonyíték áll rendelkezésre arról, hogy a megfelelő korrekciós intézkedés megtörtént, dönt a kölcsönös elismerés visszaállításáról.

Az EASA felhatalmazást kap arra is, hogy indokolatlan késedelem nélkül reagáljon az (EU) 2018/1139 rendelet hatálya alá tartozó sürgős biztonsági problémákra azáltal, hogy meghatározza az azon természetes és jogi személyek által teendő korrekciós intézkedéseket, amelyek tekintetében illetékes hatóságként jár el, és a kapcsolódó információkat – többek között irányelveket (biztonsági irányelveket) vagy ajánlásokat – eljuttatja e személyekhez.

Azon feladatok esetében, amelyek tekintetében a tanúsításért és a felügyeletért a tagállam felelős, sürgős biztonsági problémák felmerülése esetén az EASA meghatározza az elérendő biztonsági célkitűzéseket, és javaslatot tesz az illetékes nemzeti hatóságok által meghozandó korrekciós intézkedésekre. Ebben az esetben az illetékes nemzeti hatóságok kötelesek indokolatlan késedelem nélkül tájékoztatni az EASA-t az utóbbi által meghatározott biztonsági célkitűzések elérése érdekében hozott intézkedésekről.

Ezen intézkedéseken túlmenően a tagállamok nemzeti végrehajtási intézkedéseket is bevezettek, hogy nemzeti szinten is biztosítsák a jogszabályok helyes alkalmazását. A Chicagói Egyezmény 19. mellékletének konkrét összefüggésében a 3.2.1.2. ajánlás kifejezetten előírja, hogy az államoknak végrehajtási politikát kell kialakítaniuk, amely meghatározza azokat a feltételeket és körülményeket, amelyek mellett a repülésbiztonsági menedzsmentrendszerrel rendelkező szolgáltatók bizonyos biztonsági kérdésekkel járó eseményeket belsőleg, repülésbiztonsági menedzsmentrendszerükkel összefüggésben és a megfelelő állami hatóságot kielégítő módon kezelhetnek és rendezhetnek.

2. EURÓPAI REPÜLÉSBIZTONSÁGI KOCKÁZATKEZELÉS

Az (EU) 2018/1139 rendelet kimondja, hogy az Unión belüli polgáripülés-biztonság folyamatos javítása, az újszerű biztonsági kockázatok korai felismerése és a korlátozott műszaki erőforrások lehető legjobb kihasználása érdekében elengedhetetlen a biztonságmenedzsmenttel kapcsolatos szilárd alapelvek alkalmazása. A rendelet arra a következtetésre jut, hogy ezért közös keretet kell létrehozni a biztonság javítására irányuló fellépések tervezéséhez és végrehajtásához. Ennek érdekében az Unió szintjén ki kell dolgozni egy Európai Légiközlekedés-biztonsági Tervet és egy Európai Légiközlekedés-biztonsági Programot. Emellett minden egyes tagállamnak nemzeti légiközlekedés-biztonsági programot kell kidolgoznia a Chicagói Egyezmény 19. mellékletében foglalt követelményeknek megfelelően. E programot egy-egy tervnek kell kísérnie, amely ismerteti a tagállam által az azonosított biztonsági kockázatok enyhítése érdekében beütemezett intézkedéseket.

Ezt szem előtt tartva az (EU) 2018/1139 rendelet új, kötelező erejű szabályozási keretet vezet be a légiközlekedésbiztonság-menedzsmentről szóló II. fejezetével. Nevezett rendelet 5. cikke kimondja, hogy a Bizottság – az Ügynökséggel és a tagállamokkal folytatott konzultációt követően – elfogad, közzétesz, majd a szükséges gyakorisággal naprakésszé tesz egy olyan dokumentumot, amely bemutatja az európai légiközlekedés-biztonsági rendszer működését, és tartalmazza azokat a szabályokat, tevékenységeket és eljárásokat, amelyek az Unióban a polgári repülés biztonságának e rendelettel összhangban való menedzselésére szolgálnak (a továbbiakban: Európai Légiközlekedés-biztonsági Program). A programnak ki kell terjednie legalább a légiközlekedésbiztonság-menedzsmentre vonatkozó állami feladatokkal kapcsolatos, a nemzetközi szabványokban és ajánlott gyakorlatokban ismertetett elemekre. A programban ismertetni kell továbbá a rendelet 6. cikkében említett Európai Légiközlekedés-biztonsági Terv kidolgozásának, elfogadásának, naprakésszé tételének és végrehajtásának folyamatát, amely folyamatokban a tagállamoknak és az érdekelt feleknek is szorosan együtt kell működniük.

Az (EU) 2018/1139 rendelet 6. cikke előírja, hogy az Ügynökség a tagállamokkal és az érdekelt felekkel szoros együttműködésben kidolgozza, elfogadja, közzéteszi, majd legalább évente naprakésszé teszi az Európai Légiközlekedés-biztonsági Tervet. Az Európai Légiközlekedés-biztonsági Tervben a biztonságra vonatkozó lényeges információk értékelése és a Data4Safety program adatokon alapuló eredményei alapján meg kell jelölni az európai légiközlekedés-biztonsági rendszert érintő legfontosabb biztonsági kockázatokat, valamint meg kell határozni a csökkentésükhöz szükséges intézkedéseket. Ez a cikk azt is előírja, hogy az Ügynökségnek – megint csak a tagállamokkal és az érintett érdekelt felekkel szoros együttműködésben – külön repülésbiztonságikockázat-portfólióban kell dokumentálnia a cikkben említett repülésbiztonsági kockázatokat, és – adott esetben biztonsági teljesítménymutatók segítségével – figyelemmel kíséri az érintett felek által a kockázatok csökkentésére tett intézkedéseket.

Az Európai Légiközlekedés-biztonsági Tervben az (EU) 2018/1139 rendelet 1. cikkében foglalt célokra figyelemmel meg kell határozni a biztonsági teljesítmény uniós szintjét. A gyakorlatban ezt egy ambiciózus biztonsági cél kitűzésével érik el, amelyet eredmény- (operatív) és folyamatalapú biztonsági teljesítménymutatókkal kombinálnak, és amelyeket az egységes európai égbolt ATM teljesítményrendszere támogat. Az eredményalapú biztonsági teljesítménymutatókat az EASA éves biztonsági felülvizsgálata (ASR) határozza meg, és nyomon követése az európai kockázatkezelési folyamaton keresztül történik. A folyamatalapú mutatókat az EPAS 4. fejezete határozza meg, és az EASA szabványosítási eljárásai révén követik nyomon azokat. Az egységes európai égbolt teljesítményrendszerének kulcsfontosságú biztonsági teljesítményterülete összhangban van az EASA teljesítmény-

ellenőrzési keretének elveivel és műszaki irányával. A teljesítménymutatókat egy Ügynökség által vezetett munkacsoport dolgozza ki, és a megfelelés kapcsolódó elfogadható módozatai és útmutató dokumentum támogatja. Ezek a mutatók a szervezet szintjén mérik a légiközlekedésbiztonság-menedzsment hatékonyságát, majd nyomon követik a biztonsági eredményeket, adatforrásként az európai központi adattárt felhasználva.

A Bizottságnak, az Ügynökségnek és a tagállamoknak együttesen törekedniük kell a biztonsági teljesítmény e szintjének elérésére.

Az (EU) 2018/1139 rendelet 7. cikke intézményesíti a nemzeti légiközlekedés-biztonsági programot tagállami szinten. Előírja, hogy a felelősségi körébe tartozó légiközlekedési tevékenység vonatkozásában minden tagállam az érdekelt felekkel egyeztetve a polgári repülésbiztonság menedzselésére szolgáló nemzeti légiközlekedés-biztonsági programot (a továbbiakban: nemzeti légiközlekedés-biztonsági program) dolgoz ki és tart fenn, amelynek igazodnia kell az érintett tevékenységek terjedelméhez és összetettségéhez, és összhangban kell lennie az Európai Légiközlekedés-biztonsági Programmal. A nemzeti légiközlekedés-biztonsági programnak ki kell terjednie legalább a légiközlekedésbiztonság-menedzsmentre vonatkozó állami feladatokkal kapcsolatos, a nemzetközi szabványokban és ajánlott gyakorlatokban ismertetett elemekre. A programban meg kell határozni az érintett tagállam felelősségi körébe tartozó légiközlekedési tevékenységek tekintetében nemzeti szinten elérendő biztonsági célkitűzéseket is.

Végezetül az (EU) 2018/1139 rendelet 8. cikke előírja, hogy a nemzeti légiközlekedés-biztonsági programnak tartalmaznia kell egy nemzeti légiközlekedés-biztonsági tervet, vagy ilyen tervet kell csatolni hozzá. Ebben a tervben a biztonságra vonatkozó lényeges információk értékelése alapján a tagállamoknak az érdekelt felekkel egyeztetve meg kell jelölniük a nemzeti polgári légiközlekedés-biztonsági rendszert érintő legfontosabb biztonsági kockázatokat, valamint meg kell határozniuk a csökkenésükhöz szükséges intézkedéseket.

A 8. cikk meghatározza továbbá, hogy a nemzeti légiközlekedés-biztonsági tervnek tartalmaznia kell az Európai Légiközlekedés-biztonsági Tervben megjelölt azon kockázatokat és intézkedéseket, amelyek az adott tagállam szempontjából relevánsak, és hogy a tagállamoknak tájékoztatniuk kell az Ügynökséget az Európai Légiközlekedés-biztonsági Tervben megjelölt azon kockázatokról és intézkedésekről, amelyekről úgy vélik, hogy nemzeti légiközlekedés-biztonsági rendszerük szempontjából nem relevánsak, valamint ezen álláspontjuk indokairól. Ez az információ általában magában a légiközlekedés-biztonsági tervben is szerepel. Az EPAS azon intézkedéseit, amelyeket a tagállamoknak figyelembe kell venniük, „tagállami feladatoknak” kell tekinteni. Ezen túlmenően annak érdekében, hogy segítse a tagállamokat nemzeti légiközlekedés-biztonsági tervük szempontjából releváns EPAS-tételek azonosításában, külön tagállami feladati intézkedési lista sorolja fel azokat a legfontosabb kockázati területeket, amelyeket az államoknak figyelembe kell venniük. E kulcsfontosságú kockázati területek mérlegelése mellett az államokat arra is ösztönzik, hogy vizsgálják felül a terület repülésbiztonságikockázat-portfólióit, amelyek átfogó listát adnak a különböző területek repülésbiztonsági problémáinak fontossági sorrendjéről, az EPAS III. kötetében foglaltaknak megfelelően.

Ezzel az új II. fejezettel az (EU) 2018/1139 rendelet végrehajtja a Chicagói Egyezmény 19. mellékletében megállapított nemzetközi követelményeket, amelyek meghatározzák a repülésbiztonsági menedzsmentrendszer szolgáltatókra vonatkozó követelményeit: ezek értelmében minden repülésbiztonsági menedzsmentrendszernek elfogadhatónak kell lennie azon állam számára, amely a kapcsolódó tanúsításért felelős. Az ICAO 19. melléklete ezen túlmenően megköveteli az államoktól, hogy repülésbiztonság-menedzselési programokat alakítsanak ki. Ez a nemzeti légiközlekedés-biztonsági program, amely többek között az elsődleges légi közlekedési jogszabályok, világos irányvonalak és célok, a repülésbiztonsági

kockázatokat kezelő és a repülésbiztonságot szavatoló eszközök és végül a repülésbiztonságot népszerűsítő tevékenységek kidolgozását írja elő.

Ezért az (EU) 2018/1139 rendelet értelmében az EU felhatalmazza a tagállamokat egy légiközlekedés-biztonsági program létrehozására és fenntartására. Ezenkívül az EU a vonatkozó ICAO-előírások szellemét hagyományosan számos európai rendeletben – különösen pedig az (EU) 2018/1139 rendelet végrehajtási szabályaiban – tükrözte.

2.1. Repülésbiztonsági adatok gyűjtése, elemzése és cseréje

A biztonsággal összefüggő információk jelentősen hozzájárulnak a biztonságot fenyegető veszélyek azonosításához. Több uniós rendelet biztosítja, hogy a megfelelő adatokat és információkat az érintettek gyűjtsék, elemezzék és adott esetben egymással megosszák. Idetartoznak többek között a polgári légi közlekedési eseményekre vonatkozó információk (2021 végéig az európai központi adattárban több mint 2 400 000 bejegyzést tartalmaz), az uniós földi ellenőrzési program keretében gyűjtött, az EU és harmadik országok légi fuvarozóira vonatkozó információk (2021 végéig a SAFA-adatbázisban több mint 160 000 jelentést tartalmaz, attól számítva, hogy a SAFA-rendszer az EU földi ellenőrzési programjává vált), a biztonsági ajánlások információs rendszerének keretében a biztonsági ajánlásokra vonatkozó információk (SRIS – 2021 végéig az SRIS-adatbázisban több mint 4 100 biztonsági ajánlást tartalmaz) valamint a harmadik országbeli üzemeltetői engedélyek összefüggésében gyűjtött, elemzett és megosztott információk és a működési tilalom alatti légi járművek európai biztonsági listája.

Az EU-ban az események gyűjtésére, elemzésére és cseréjére a 376/2014/EU rendelet az irányadó. Ez a jogszabály előírja a szervezetet, a tagállamok és az EASA számára, hogy hozzanak létre egy a releváns eseményekre vonatkozó adatok gyűjtését és tárolását lehetővé tevő rendszert. Az összegyűjtött eseményeket elemzik, és adott esetben kockázatcsökkentő intézkedéseket hajtanak végre. Az összes eseményt, továbbá az elemzésükre és nyomon követésükre vonatkozó releváns információkat továbbítani kell az európai központi adattárba (ECR).

Az európai központi adattárba beküldött eseményekre vonatkozó információk egyaránt rendelkezésére állnak a tagállamoknak (nemzeti légügyi hatóságoknak és eseményvizsgálatokat végző hatóságoknak), az EASA-nak és a Bizottságnak. Az európai repülésbiztonsági terv alátámasztása érdekében a 376/2014/EU rendelettel létrehozott repülésbiztonsági elemzői hálózatnak (NoA) elemeznie kell az európai központi adattárat.

A 376/2014/EU rendelet a közös európai kockázatbesorolási rendszer (ERCS)²⁷ használatát is előírja a hatóságok és az EASA számára. Az ERCS egy kétdimenziós mátrix segítségével méri a bejelentett események biztonsági kockázatát:

- Először is, a mátrix sorai a súlyosságot ábrázolják egy baleset lehető legrosszabb következményeinek meghatározásával, amelyek akkor következtek volna be, ha az értékelt esemény balesethez vezetett volna. Ennek során figyelembe kell venni mind a legvalószínűbb balesettípust, mind a potenciális emberélet-veszteség kategóriáját a

²⁷ Az ERCS a 376/2014/EU rendelet jogi keretének részét képezi, elsősorban a 2020. október 6-án közzétett (EU) 2020/2034 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet, valamint a 2023. január 1-jén hatályba lépő, 2021. november 26-i (EU) 2021/2082 bizottsági végrehajtási rendelet révén.

légi jármű mérete és a lakott vagy magas kockázatú területekhez való közelség alapján.

- Másodszor, az oszlopok a valószínűséget mérik, megvizsgálva, hogy az esemény mennyire volt közel a baleset következményéhez. A valószínűség meghatározása a meglévő biztonsági korlátok hatékonyságát veszi figyelembe.

Az ERCS alkalmazása révén tovább erősödik az uniós és nemzeti szintű repülésbiztonságmenedzsment, beleértve a felügyelet biztonsági adatokon alapuló célzott kezelését is (lásd a 3.2.2. szakaszt).

A 376/2014/EU rendelettel létrehozott rendszer alapvető része a méltányossági alapú repülésbiztonsági kultúra („Just Culture”) meghatározása, amelynek célja egy olyan bizalmon alapuló környezet létrehozása, amelyben az emberek bátran beszámolhatnak az eseményekről, és így biztosított a repülésbiztonsági információk folyamatos rendelkezésre állása. Ez a méltányossági alapú kultúra a 376/2014/EU rendeletben meghatározott azon alapelvek révén jön létre, mint például a vétkesség vagy a büntetés megállapításától való védelem (kivéve szándékos kötelezettségzegés vagy elfogadhatatlan viselkedés esetén).

Ezt a rendszert a Data4Safety program egészíti ki, amely önkéntes alapon olyan kiegészítő adatokat gyűjt, mint a repülési, forgalmi és időjárás adatok. Emellett fokozott elemzési kapacitásokat is biztosít. A Data4Safety támogatja a jövőbeli kockázatok előrejelzését.

2.2. Repülésbiztonsági kockázatkezelés az EU szintjén: az európai repülésbiztonsági terv kialakításának és frissítésének folyamata

A 11. kiadásig (EPAS 2022–2026) az EPAS öt éves időkeretet ölelt fel, és évente frissített gördülőtervként adták ki. A 12. kiadástól kezdve ez az időkeret három évre csökken, hogy igazodjon a globális repülésbiztonsági terv referencia-időszakához. Az I. kötet stratégiai prioritásait a hároméves referencia-időszakra határozzák meg, félidős értékeléssel biztosítva, hogy azok továbbra is relevánsak maradjanak. Az (EU) 2018/1139 rendelet 6. cikkének (1) bekezdésével összhangban továbbra is évente értékeli és frissíti az EPAS II. kötetét, amely leírja az EPAS-intézkedéseket, valamint a III. kötetet a terület repülésbiztonságikockázatportfólióival együtt.

A terv kidolgozása – mind a stratégiai prioritások, mind a fellépések tekintetében – az érdekelt felek célzott csoportjaira támaszkodik, különösen a következőkre:

- a tagállamok tanácsadó szerve és az érdekelt felek tanácsadó szerve tanácsot ad a stratégiai prioritásokkal kapcsolatban,
- a szakmai/ágazati szervek (TeB, TEC, a tagállamokat, illetve az ipart képviselő ágazati bizottságok) szakmai és működési tanácsadást, valamint visszajelzést adnak a végrehajtásról, valamint
- az EASA által a repülésbiztonsági partnerekkel (különösen a Data4Safety programon keresztül) végzett együttműködés, amely támogatja a repülésbiztonságikockázatportfóliók kidolgozását.

Az EPAS standard programozási ciklusa két különálló szakaszt irányoz elő, amelyek mindegyike az érdekelt felekkel folytatott célzott konzultáción alapul.

I. szakasz:

- Az első szakaszban az EASA tanácsadó szerveivel megvitatják és megerősítik az európai légi közlekedési stratégiából eredő stratégiai prioritásokat és az európai repülésbiztonsági kockázatkezelési folyamat keretében meghatározott biztonsági

prioritásokat. A tagállamok tanácsadó szerve és az érdekelt felek tanácsadó szerve vezető szerepet vállal a saját területével foglalkozó albizottságai hozzájárulásainak összesítésében, és az EASA rendelkezésére bocsátja a tagállami/iparági álláspontokat a prioritásokról. Ezt a szakaszt háromévente egyszer, az új referencia-időszak első évét megelőző év elején kezdik meg.

II. szakasz:

- Az elfogadott biztonsági prioritások alapján az egyes EPAS-intézkedések tervezési mérföldköveit az EASA egységes programozási folyamatával összhangban határozzák meg vagy frissítik. Ezt követően kidolgozzák az EPAS tervezetét, amelyet részletes észrevételek megtételére megküldenek az összes tanácsadó szervnek. A tanácsadó szervekkel folytatott konzultációt és az észrevételek elemzését követően az EPAS végleges tervezetét konszolidálják és a III. kötetet integrálják. Ez a kötet, amely a terület összes repülésbiztonságikockázat-portfólióját tartalmazza, beleértve az egyes azonosított és rangsorolt biztonsági kérdések leírását, az európai repülésbiztonsági kockázatkezelési folyamat keretében kerül kidolgozásra.

A három kötetből álló EPAS végleges tervezetét ezt követően az EASA igazgatótanácsa elé terjesztik jóváhagyásra. Az igazgatótanács hivatalos jóváhagyását követően a jelentést közzéteszik az EASA honlapján.

Az EPAS kidolgozására vonatkozó további információk, beleértve a Bizottság minőségi jogalkotásra vonatkozó elveinek alkalmazását, valamint az EPAS kidolgozásában szerepet játszó különböző csoportokra vonatkozó információk itt találhatóak:

- [How EPAS is developed](#)
- [Working groups and Bodies having a role in EPAS](#)

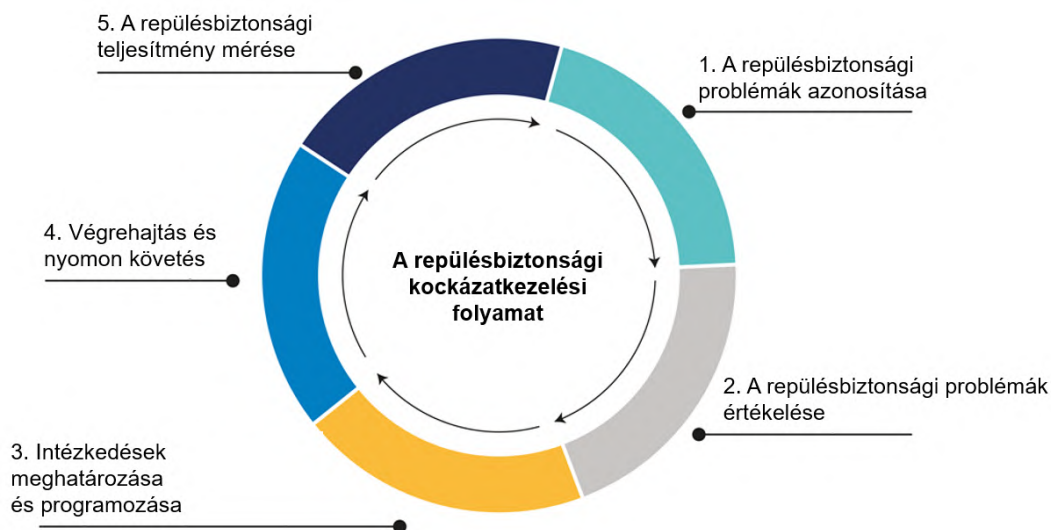
Az EPAS biztonsági prioritásait és a kapcsolódó intézkedéseket az európai repülésbiztonsági kockázatkezelési folyamat határozza meg, amelyben a tagállamok, az ágazat, a Bizottság és az EASA is részt vesz.

Az európai repülésbiztonsági kockázatkezelési (SRM) folyamat

A fő biztonsági kockázatok és a kapcsolódó, az EPAS-t támogató mérséklési intézkedéseket az európai SRM-folyamat keretében dolgozzák ki. Ez egy sor olyan folyamatot foglal magában, amelyek célja a biztonsági kérdések azonosítása és azok mérséklése, valamint a végrehajtás nyomon követése. Magában foglalja a különböző forrásokból származó adatok elemzését, valamint a nemzeti légiközlekedési hatóságok és az ágazat repülésbiztonsági partnereivel (a Data4Safety programon keresztül), valamint a repülésbiztonsági elemzői hálózatokkal való együttműködést.

Az SRM-folyamat öt konkrét lépésből áll:

2. ábra: Az európai SRM-folyamat



Repülésbiztonsági problémák azonosítása: Ez az SRM-folyamat első lépése, amelyet a repülésbiztonsági partnerekkel – különösen a Data4Safety programon keresztül – folytatott együttműködés keretében az eseményadatok és a biztonsággal kapcsolatos egyéb információk, valamint az azokat alátámasztó információk elemzése révén hajtanak végre. Ezeket a lehetséges repülésbiztonsági problémákat az Ügynökség hivatalosan figyelembe veszi, majd előzetes biztonsági értékelésnek veti alá őket. Ez az értékelés ezt követően alapul szolgál annak eldöntéséhez, hogy a lehetséges repülésbiztonsági problémák hivatalosan bekerüljenek-e a vonatkozó repülésbiztonság-kockázati portfólióba, vagy más intézkedések tárgyát képezzék-e. Kikérik a Data4Safety és a repülésbiztonsági elemzői hálózatok véleményét is. A folyamat e lépésének eredménye a terület repülésbiztonságikockázat-portfóliója. A portfóliókon belül mind a fő kockázati területeket, mind a repülésbiztonsági problémákat rangsorolják. A terület biztonságikockázati-portfólióit az EPAS III. kötetével együtt teszik közzé.

Repülésbiztonsági problémák értékelése: Ha egy repülésbiztonsági problémát azonosítottak és a repülésbiztonságikockázat-portfólión belül figyelembe vesznek, azt műszaki biztonsági értékelésnek vetik alá. Ezek az értékelések elsőbbséget élveznek a portfólión belül. Az értékelési folyamatot az EASA koordinálja, és azt a Data4Safety és a repülésbiztonsági elemzői hálózatok támogatják. Ezenkívül a csoport tagjait arra ösztönzik, hogy vegyenek részt az értékelésben. Az Ügynökség repülésbiztonsági partnereivel való együttműködésen alapuló megközelítés döntő fontosságú a lehető legjobb eredmények eléréséhez. Ez együtt alkotja a repülésbiztonsági problémák értékelését, amely lehetséges mérséklési intézkedéseket biztosít az EPAS-hoz.

Repülésbiztonsági intézkedések meghatározása és programozása: Ez magában foglal egy hatásvizsgálatot, amely a legjobb beavatkozási stratégia (BIS) dokumentumában szerepel, meghatározza a lehetséges mérséklési intézkedéseket, értékeli az egyes lehetséges intézkedések következményeit és előnyeit, és ajánlásokat fogalmaz meg az EPAS keretében végrehajtandó legjobb mérséklési intézkedés(ek)re vonatkozóan. A repülésbiztonsági problémák értékelés és a legjobb beavatkozási stratégia együttes használatával a legjobb beavatkozási stratégiára, és/vagy az EPAS-ra irányuló konzultáció részeként hivatalos EPAS-intézkedési javaslatokat nyújtanak be a tanácsadó szervezeteknek.

Az EPAS-intézkedéseknek különböző típusai vannak: szabályalkotási feladatok (RMT-k), a repülésbiztonság népszerűsítését célzó feladatok (SPT-k) vagy tagállami feladatok (MST-k). Az EPAS-intézkedések típusainak részletes leírása és a kapcsolódó sablonok megtalálhatók az EASA honlapjának EPAS oldalán:

- [EPAS action types and templates](#)

Az intézkedések megvitatását és elfogadását követően azok bekerülnek az EPAS következő kiadásába. Az alacsony költségű vagy gyorsabb beavatkozást igénylő intézkedések gyakran gyorsított eljárás tárgyát képezik, és megjelennek az EPAS következő rendelkezésre álló frissítésében, anélkül, hogy legjobb beavatkozási stratégiára lenne szükség. Egyes esetekben sürgősebb repülésbiztonsági intézkedésekre van szükség, amelyek lehet, hogy még a következő EPAS közzététele előtt véget érnek. Ezek természetesen nem szerepelnek az EPAS-ban. Az ilyen intézkedések magukban foglalhatják a biztonsági tájékoztató hírlevél (SIB) közzétételét, vagy a repülésbiztonságot népszerűsítő azonnali tevékenységek formáját ölthetik.

Végrehajtás és nyomon követés: A folyamat következő lépése az EPAS-ban foglalt intézkedések végrehajtása és nyomon követése.

Az EASA az egységes programozási folyamat keretében meghatározott fő teljesítménymutatók alapján nyomon követi az intézkedések időben történő végrehajtását. Az elért eredményekről rendszeresen visszajelzést ad a tanácsadó szervek ülésein.

Az (EU) 2018/1139 rendelet 8. cikke előírja a tagállamok számára, hogy saját nemzeti légiközlekedés-biztonsági tervük keretében vegyék figyelembe a vonatkozó EPAS-intézkedéseket és kockázatokat, és indokolják meg, ha az ilyen intézkedések nem tekinthetők relevánsnak számukra. Ennek megfelelően a nemzeti légiközlekedés-biztonsági terv továbbra is fontos eszköz a tagállamok számára ahhoz, hogy jelentést tegyenek az intézkedések végrehajtásáról. Az államoknak legalább évente felül kell vizsgálniuk nemzeti légiközlekedés-biztonsági tervüket, és abban az esetben, ha azt nem frissítik évente, nyilvántartást kell vezetniük a vonatkozó EPAS-intézkedések végrehajtásáról, beleértve annak indokolását is, ha az ilyen intézkedések nem tekinthetők relevánsnak.

Az EASA az EASA biztonságkezelést lehetővé tevő rendszerelemek szabványosítási tevékenységeinek részeként rendszeresen értékeli a nemzeti légiközlekedés-biztonsági program végrehajtását az egyes államok szintjén. Az értékelés célja, hogy azonosítsa az erősségeket és a javításra szoruló területeket, hozzájárulva a nemzeti légiközlekedés-biztonsági program végrehajtásának további kiérleléséhez Európában, a GASP és az EPAS azon céljainak elérése érdekében, hogy 2025-ig hatékonyan végre lehessen hajtani a nemzeti légiközlekedés-biztonsági programot. Ez magában foglalja a biztonsági intézkedések nemzeti szintű tervezésének folyamatait és eredményeit. Ezenkívül az EUR RASP-ban is szereplő EPAS-intézkedéseket az ICAO EUR regionális irodája által irányított éves végrehajtási felméréseknek fogják alávetni. E nyomon követés eredményeit a tanácsadó szervek, illetve az EUR regionális biztonsági szakértői csoport (RESG) ülésein vitatják meg.

Repülésbiztonsági teljesítmény mérése: Az SRM-folyamat utolsó szakasza a repülésbiztonsági teljesítmény mérése. Ez az alábbiak nyomon követésére szolgál:

1. a repülésbiztonsági intézkedések végrehajtásából eredő konkrét változások; valamint
2. a légiközlekedési rendszerben esetlegesen bekövetkezett rendszerszintű változások, amelyek további intézkedéseket tehetnek szükségessé.

A teljesítmény mérése a biztonsági teljesítménykereten keresztül történik, amely nyomon követi a következőket:

1. transzverzálisan a különböző területek, a fő kockázati területek területszinten történő vizsgálata mellett; valamint
2. a konkrét repülésbiztonsági problémák.

Az EASA éves repülésbiztonsági beszámolója a biztonsági teljesítménykeret éves felülvizsgálata. Meghatározza a biztonsági tendenciákat, kiemeli a prioritást élvező területeket, a fő kockázati területeket és a repülésbiztonsági problémákat. Ettől a lépéstől kezdve újraindul az SRM-folyamat. Az éves repülésbiztonsági beszámolóval kapcsolatos további részletekért lásd az EASA éves repülésbiztonsági beszámolójáról szóló 2.3.3. szakaszt.

2.2.1 Az Európai Légiközlekedés-biztonsági Terv: nemzetközi dimenzió

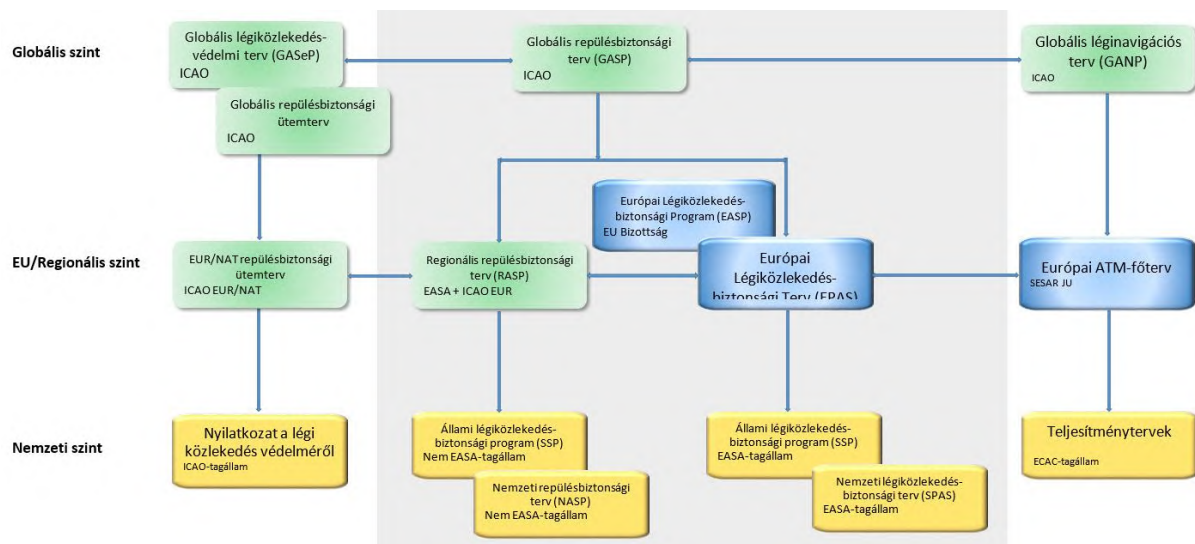
Az EPAS támogatja a GASP célkitűzéseit és prioritásait. A GASP célja a halálos kimenetelű balesetek és a halálos kimenetelű balesetek kockázatának folyamatos csökkentése azáltal, hogy iránymutatást ad egy harmonizált repülésbiztonsági stratégia kidolgozásához, valamint regionális és nemzeti repülésbiztonsági tervek kidolgozásához és végrehajtásához. A biztonságos légiközlekedési rendszer hozzájárul az államok és iparágak gazdasági fejlődéséhez. A GASP a biztonságirányítás kockázatalapú megközelítésének, valamint az államok, a régiók és az ipar közötti együttműködés összehangolt megközelítésének előmozdításával előmozdítja az államok repülésbiztonság-felügyeleti rendszerének megvalósítását. A rendszerszintű biztonság kezelése mellett a GASP a globális biztonsági prioritásoknak tekintett, globálisan magas kockázatú eseménykategóriákkal (G-HRC) is foglalkozik. Ezeket a kategóriákat a korábbi balesetekből eredő tényleges halálesetek, a magas balesetenkénti halálozási kockázat, illetve a balesetek és repülőesemények száma alapján határozták meg. Az európai repülésbiztonsági kockázatkezelési folyamat során azonosított fő kockázati területek közé tartozik az öt G-HRC, amelyek a következők:

- kormányzott földnek ütközés,
- ellenőrzés elvesztése repülés közben,
- ütközés repülés közben,
- a futópálya elhagyása, valamint
- futópályasértés.

Az EPAS hatályán belül további kulcsfontosságú kockázati területeket azonosítanak (lásd az EPAS III. kötetének 17. fejezetét), mint például a tűz, a füst és a túlnyomás-létesítés, a földön bekövetkezett káresemények, az akadályokkal való ütközés repülés közben, az egyéb sérülések és a biztonsági események.

2017 óta az ICAO EUR/NAT régióért felelős regionális irodája és az EASA együttműködik az EPAS-on alapuló regionális repülésbiztonsági terv (RASP) kidolgozásán. Az első EUR RASP-ot 2019 januárjában adták ki. Az európai regionális biztonsági szakértői csoport (EUR RESG) felel az EUR RASP fenntartásáért és ellenőrzéséért. Az EUR RESG társelnöki feladatait az EASA és az ágazati érdekelt felek (jelenleg az IATA) látja el. Az EUR RESG jelentést tesz az Európai Légiközlekedési Rendszertervezési Csoportnak (EASPG). Míg az EPAS biztonsági teljesítménymutatókat az európai repülésbiztonsági kockázatkezelés részeként határozzák meg, az EUR RASP európai biztonsági teljesítménymutatóit és célértékeit az ICAO-adatokra épülő GASP-célok és -célértékek alapján állapítják meg.

3. ábra: Az EASP, az EPAS és más programok és tervek közötti kapcsolat



2.3. A repülésbiztonsági teljesítmény figyelemmel kísérése

A repülésbiztonsági teljesítmény a régió, az állam vagy a szervezet mennyiségi és/vagy minőségi eszközökkel értékelt, a biztonság területén elért eredményeit jelenti.

A biztonsági teljesítmény elérendő szintje nem kötelező jellegű előírás, hanem az (EU) 1139/2018 rendelet 6. cikkével összhangban egy olyan polgári repülésbiztonsági ambíciószint, amelynek elérésére az Unió és tagállamai törekednek.

Megjegyzés:

A biztonsági teljesítmény elfogadható szintje (ALoSP) az ICAO 19. melléklete második kiadásának 3.4.2.1. szabványában meghatározott koncepcióját az államok és az ágazati érdekelt felek ajánlásaival összhangban a következő kiadásban törölni kell. Ehelyett hangsúlyozni kell a biztonsági teljesítménynek a biztonsági célkitűzéseket tükröző mutatók alapján történő aktív nyomon követését és kezelését.

Az EASA további útmutatása a repülésbiztonsági teljesítmény menedzsmentjéről itt érhető el:

- [Guidance on the Acceptable Level of Safety Performance \(ALoSP\), Safety Performance Management and Safety Assurance](#)

2.3.1 Megállapodás a szervezetek repülésbiztonsági teljesítményéről

Az uniós tagállamok feladata, hogy rendszeres időközönként értékeljék a szervezetek menedzsmentrendszerét (amennyiben szükség van ilyen menedzsmentrendszerre), amely magában foglalja a joghatóságuk alá tartozó szervezetek repülésbiztonsági teljesítményének nyomon követését. Az elérendő repülésbiztonsági teljesítményt a repülésbiztonsági célkitűzések fényében kell értékelni, és figyelembe kell venni a kockázatcsökkentő intézkedések hatékonyságát, a nyomon követés során pedig figyelembe kell venni a repülésbiztonsági célkitűzésekből származó folyamat alapú és eredmény alapú mutatók kombinációját.

Biztosítani kell a repülésbiztonsági célkitűzések koherenciáját az állam (azaz az (EU) 1139/2018 rendelet 7. és 8. cikke szerinti SSP/SPAS) és a szabályozott szervezetek között, valamint e célkitűzések nyomon követése tekintetében. A nyomon követés az állam és a szervezetek repülésbiztonsági teljesítménymenedzsment-folyamatai, valamint kockázatalapú/teljesítmény alapú felügyelet révén történik. Ez a módszertan elősegíti az elért repülésbiztonsági teljesítmény szintjének folyamatos javítását. Amennyiben a repülésbiztonsági teljesítmény nem teljesül, az államnak és a szervezetnek együttesen kell fellépnie a helyzet javítása érdekében.

A repülésbiztonsági teljesítmény nyomon követésének érettsége idővel növekedni fog, amennyiben a végrehajtás kiforr, és az állam és a felügyelt szervezetek között rendszeres érdemi információcsere zajlik.

Az uniós repülésbiztonság-menedzsment-kereten belül jelenleg egy olyan terület van, amelyre vonatkozóan kifejezett repülésbiztonsági teljesítménycélokat határoznak meg: az egységes európai égbolt ATM teljesítményrendszere²⁸ azzal a céllal jött létre, hogy hozzájáruljon a légi

²⁸ Az Európai Parlament és a Tanács 549/2004/EK rendelete (2004. március 10.) az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról (keretrendelet), 11. cikk (HL L 96., 2004.3.31., 1. o.), valamint a Bizottság (EU) 2019/317 végrehajtási rendelete (2019. február 11.) az egységes európai égboltra vonatkozó teljesítmény- és díjszámítási rendszer létrehozásáról (HL L 56., 2019.2.25., 1. o.).

közlekedési rendszer fenntartható fejlődéséhez azáltal, hogy négy kulcsfontosságú teljesítményterületen – a biztonság, a környezetvédelem, a kapacitás (késések) és a költséghatékonyság terén – növeli a léginavigációs szolgálatok (ANS) általános hatékonyságát. A rendszer az egész Unióra érvényes teljesítménycélokat irányoz elő a négy kulcsfontosságú teljesítményterületen egy rögzített 3–5 éves referencia-időszakra. A tagállamoknak a nemzeti vagy a funkcionális légtérblokkok (FAB) szintjén kötelező célokat tartalmazó teljesítményterveket kell kidolgozniuk, amelyek összhangban vannak az uniós szintű teljesítménycélokkal.

Az egységes európai égbolt ATM-teljesítményrendszereinek végrehajtásában a Bizottságot a 2014/672/EU bizottsági végrehajtási határozattal²⁹ kijelölt független teljesítmény-felülvizsgálati szerv segíti.

2.3.2 A tagállamok repülésbiztonsági teljesítménye

A 2.3.1. szakaszban leírtakkal megegyező elvek vonatkoznak az uniós tagállamokra: a repülésbiztonsági teljesítmény elrendő szintjét a biztonsági célkitűzések fényében kell értékelni, és figyelembe kell venni az SSP-n belüli és a SPAS-ban (azaz az (EU) 1139/2018 rendelet 7. és 8. cikke) meghatározott állami repülésbiztonsági kockázatkezelésből eredő kockázatcsökkentő intézkedések hatékonyságát, kellően figyelembe véve az EPAS-ban az állam számára relevánsként meghatározott kockázatokat és intézkedéseket (lásd az (EU) 1139/2018 rendelet 6. cikkét és 8. cikkének (2) bekezdését).

Nincs uniós szintű megállapodás a tagállam repülésbiztonsági teljesítményéről, és jelenleg nincsenek az uniós jog által a tagállamok számára előírt konkrét repülésbiztonsági teljesítménycélok.

2.3.3 Az EASA éves biztonsági beszámolója

Az (EU) 2018/1139 rendelet 72. cikkének (7) bekezdése kimondja, hogy a közvéleménynek a polgárirepülés-biztonság Unióban tapasztalható általános szintjéről való tájékoztatása érdekében az Ügynökségnek évente, valamint különleges körülmények fennállása esetén repülésbiztonsági beszámolót kell közzétennie. Ebben a repülésbiztonság általános helyzetét kell bemutatni egyszerű, közérthető módon, kitérve arra, hogy fennállnak-e fokozott biztonsági kockázatok.

Ezen túlmenően a 376/2014/EU rendelet 14. cikkének (4) bekezdése előírja, hogy az Ügynökségnek az (EU) 2018/1139 rendelet 72. cikkének (7) bekezdése szerinti éves biztonsági jelentésben az említett cikk (1) bekezdésében említett információelemzések eredményéről is közöl adatokat az alábbiak szerint: „A Bizottság, az Ügynökség és a tagállamok illetékes hatóságai egymással együttműködve rendszeresen részt vesznek az európai központi adattárban található információk cseréjében és elemzésében”.

E követelményeknek megfelelően az EASA 2005 óta éves repülésbiztonsági jelentést (ASR) tesz közzé. Az e jelentésben bemutatott elemzés azokat az adatokon alapuló információkat tartalmazza, amelyek támogatják az EPAS-hoz szükséges döntéshozatalt. Az ASR statisztikai összefoglalót ad az EASA-tagállamok repülésbiztonságáról, és meghatározza azokat a

²⁹ A Bizottság 2014/672/EU végrehajtási határozata (2014. szeptember 24.) az egységes európai égbolt teljesítmény-felülvizsgálati szerve kijelölésének meghosszabbításáról (HL L 281., 2014.9.25., 5. o.).

legfontosabb repülésbiztonsági kihívásokat, amelyekkel az európai légi közlekedés jelenleg szembesül.

Az adatportfóliók a légi közlekedés minden egyes területére vonatkozóan rendelkezésre állnak, és az előző évek munkájára épülnek. Bemutatják az eseményadatokban azonosított kiváltó okokat és az azokat előidéző tényezőket, keresztivatközással azokra a fő kockázati területekre (vagy a főbb baleseti eredményekre), amelyekhez hozzájárulnak.

Az ASR-elemzés az eseményadatokon alapuló légiközlekedés-biztonsági kockázatokra összpontosít. Ez a munka az európai SRM-folyamat részét képezi. Támogatja a terület repülésbiztonságikockázat-portfólióinak kidolgozását, és felsorolja azokat a fő kockázati területeket, amelyek alapján rangsorolhatók az EPAS-hoz kapcsolódó intézkedések.

Az EASA kötelezettségéhez hasonlóan a tagállamoknak is éves repülésbiztonsági jelentést kell közzétenniük. A 376/2014/EU rendeletnek az események nemzeti szintű elemzéséről és nyomon követéséről szóló 13. cikke kimondja, hogy a nyilvánosságnak a polgári légi közlekedés biztonsági szintjéről való tájékoztatása érdekében az egyes tagállamok legalább évente biztonsági jelentést tesznek közzé. A biztonsági jelentés:

- a) tartalmazza a kötelező és önkéntes nemzeti jelentési rendszereiken keresztül jelentett események és egyéb biztonsági vonatkozású információ típusára vonatkozó összesített és anonimizált információkat;
- b) rávilágít a tendenciákra; és
- c) bemutatja az általa meghozott intézkedéseket.

2.4. A hatóságokra és szervezetekre vonatkozó repülésbiztonságmenedzsment-követelmények

Az (EU) 2018/1139 rendelet végrehajtási szabályai között két különálló – a hatóságokra, illetve a szervezetekre vonatkozó – követelménycsoport került elfogadásra.

- a. A hatóságra vonatkozó követelmények megfelelően figyelembe veszik a repülésbiztonság-felügyeleti rendszernek a Chicagói Egyezmény 19. mellékletének 1. függeléké által meghatározott nyolc kritikus elemét, így támogatják az állami légiközlekedés-biztonsági programok végrehajtását, miközben az (EU) 2018/1139 rendelet szabványosítási céljainak is megfelelnek. Tartalmaznak továbbá olyan elemeket is, amelyek alapvetőek az uniós szintű átfogó repülésbiztonsági menedzsmentrendszer létrehozásához, amely egyaránt felöleli az EU és a tagállamok repülésbiztonság-menedzsmenttel kapcsolatos feladatait.
- b. A szervezetekre vonatkozó követelmények a repülés legtöbb területén a repülésbiztonsági menedzsmentrendszerek egységes szerkezetbe foglalt általános követelményeit tartalmazzák. A kezdeti és a folyamatos légialkalmasság³⁰ területén menedzsmentrendszereket előíró szabályok 2021/2022-es elfogadásával az uniós szabályozási keret megfelel a Chicagói Egyezmény 19. melléklete 4. fejezetének, amely meghatározza a repülésbiztonsági menedzsmentrendszerekre vonatkozó követelményeket. A szervezetekre vonatkozó e követelmények úgy vannak kialakítva, hogy az ICAO 19. melléklete szabványait és ajánlott gyakorlatait a meglévő menedzsmentrendszerekkel összeegyeztethetően tartalmazzák és ösztönözzék az

³⁰ Kezdeti légialkalmasság: a 2021. december 10-i (EU) 2022/201 felhatalmazáson alapuló rendelet és a 2022. február 14-i (EU) 2022/203 végrehajtási rendelet, folyamatos légialkalmasság: a 2021. november 8-i (EU) 2021/1963 végrehajtási rendelet.

integrált menedzsmentet. A menedzsmentrendszerek követelményei rugalmasságot tesznek lehetővé a repülési szervezetek méretéhez, jellegéhez és tevékenységeinek összetettségéhez történő igazodás terén, és illeszkednek a szervezet által alkalmazott üzleti modellhez, így arányosan alkalmazhatók.

Az általános menedzsmentrendszerre vonatkozó követelmények célja az (EU) 2018/1139 rendelet hatálya alá tartozó valamennyi jóváhagyott szervezet egységes repülésbiztonságmenedzsment-keretének előmozdítása. A különféle technikai területeken ezeket az általános hatósági és szervezeti követelményeket további konkrét követelmények egészítik ki (például repülési adatok figyelemmel kíséresi követelményei légi fuvarozóknak).

Ezen túlmenően ezek a hatósági és szervezeti követelmények az információbiztonság menedzsmentjére vonatkozó különös rendelkezésekkel módosulnak.

Ezeket a követelményeket kiegészítendő a 376/2014/EU rendelet biztosítja, hogy a szervezetek és az illetékes hatóságok a polgári repülés terén az események jelentésével, elemzésével és nyomon követésével azonosítsák a veszélyeket és kezeljék a repülésbiztonsági kockázatokat. 2023 januárjától e rendelet előírja a hatóságok és az EASA számára az ERCS használatát (lásd a 2.1. szakaszt).

2019-ben sor került a 376/2014/EU rendelet értékelésére. Az értékelés arra a következtetésre jutott, hogy a rendelet a légiközlekedési ágazatban a közelmúltban bekövetkezett fejlemények – például a pilóta nélküli légi járművekkel végzett műveletek gyors elterjedése, valamint a kiberbiztonsághoz kapcsolódó fokozódó fenyegetések – fényében is releváns marad. Míg az értékelés megállapította, hogy a rendelet elegendő rugalmasságot biztosít az ilyen fejlemények hatékony kezeléséhez, szintén elismert tény, hogy fontolóra kell venni az (EU) 2015/1018 bizottsági végrehajtási rendelet naprakésszé tételét a kötelezően jelentendő események listájának és a kötelező adatmezőknek a frissítése révén, hogy még inkább lehetővé váljon az említett új légiközlekedési területekről származó biztonsági adatok gyűjtése.

3. AZ EURÓPAI REPÜLÉSBIZTONSÁGI GARANCIA

3.1 Repülésbiztonsági felügyelet³¹

Az Európai Unióban a repülésbiztonsági felügyelet az EASA vagy a tagállamok által jóváhagyott szervezeteket felügyelő és megfigyelő tevékenységeket is magában foglalja. Idetartozik továbbá annak figyelemmel kísérése, hogy a tagállamok megfelelően hajtják-e végre az európai repülésbiztonsági jogszabályokat.

3.1.1 A szabályok alkalmazásának figyelemmel kísérése a tagállamokban

A 628/2013/EU bizottsági végrehajtási rendelet³² meghatározza a szabványosítási vizsgálatok végzésével és a megfelelő repülésbiztonsági jogszabályok tagállami illetékes hatóságok általi

³¹ E dokumentum alkalmazásában „felügyelet” alatt mind az illetékes hatóságuk által a tanúsított szervezetek felett gyakorolt felügyelet, mind pedig az EASA által a szabványosítási vizsgálatok során a szabályalkalmazás EASA-tagállamokban történő figyelemmel kísérése értendő.

A repülésbiztonsági felügyeletre az EU-ban jórészt az (EU) 2018/1139 rendelet és végrehajtási szabályai az irányadók (az alkalmazandó jogszabályokról lásd az 1. ábrát).

³² A Bizottság 628/2013/EU végrehajtási rendelete (2013. június 28.) az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség szabványosítási vizsgálatok végzésével és a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet szabályai

alkalmazásának figyelemmel kíséréssel kapcsolatos munkamódszereket. Ezeket a szabványosítási vizsgálatokat és nyomon követésüket az EASA végzi (lásd még a [3.2.1.](#) szakaszt és az [1.6.1.](#) szakaszt).

3.1.2 Tanúsított szervezetek felügyelete

A repülésbiztonság-menedzselési folyamat egyik része a repülésbiztonsági felügyelet, amely arra szolgál, hogy biztosítsa az uniós jogszabályokban található biztonsági követelményeknek és a kapcsolódó eljárásoknak történő eredményes megfelelést.

A repülésbiztonsági felügyelet szavatolja, hogy az európai repülési ágazat olyan biztonsági szinten álljon, amely összhangban van az uniós szabályok által meghatározottal. Az egyes tagállamok és az EASA repülésbiztonság-felügyeleti felelősségi köre tehát az az alap, amelyre a légiközlekedés-biztonság épül, és amelyen az Európai Unióban az engedélyek és tanúsítványok kölcsönös elismerése nyugszik.

A hatósági követelmények bevezetésével ez a felügyelet azon szervezetek repülésbiztonsági teljesítményének folyamatos figyelemmel kísérését is magában foglalja, amelyek tevékenységeik alapján konkrét kockázatot jelentenek (lásd még a [3.2.2. szakaszt](#)).

3.2 A jelentős aggályt vagy szükségletet jelentő területeken a felügyelet célpontjainak repülésbiztonsági adatokon alapuló kiválasztása

3.2.1 A célpontok repülésbiztonsági adatokon alapuló kiválasztása a tagállamok figyelemmel kísérésénél

Az EU-ban az Ügynökség által a tagállamokban végzett szabványosítási vizsgálatok kockázatalapú megközelítést követnek, ahol a vizsgálatok gyakorisága, hatálya és mélysége, valamint a vizsgálatot végző csoport mérete és összetétele az adott állam és ágazat konkrét helyzetéhez igazodik.

Ez a figyelemmel kísérés folyamatosan zajlik, a teljes repülési rendszerre irányul és kockázatalapú, vagyis az EASA rendelkezésére álló összes információt figyelembe veszi. Ehhez az EASA értékeli, hogy az illetékes hatóságok milyen mértékben tudják gyakorolni a repülésbiztonsági felügyelethez kapcsolódó hatásköreiket. Ez szükség szerint adatgyűjtéssel és -elemzéssel, vizsgálatokkal és a megállapítások nyomon követésével jár annak érdekében, hogy időben sor kerüljön a megfelelő korrekciókra és korrekciós intézkedésekre.

Az EU szintjén a szabványosítás is része a repülésbiztonsági adatok gyűjtésének, amire a veszélyek azonosításához és a jelentős aggályt vagy szükségletet jelentő területeken a felügyelet célpontjainak repülésbiztonsági adatokon alapuló kiválasztásához van szükség.

A szabványosítási stratégia a következő fő területekre összpontosul:

- **Egy folyamatos figyelemmel kíséréssel alapuló megközelítés megvalósítása:** A 628/2013/EU rendelet bevezeti az európai repülésbiztonsági szabályok egységes alkalmazásának figyelemmel kísérési rendszerét, amelyet a repülés valamennyi területére ki kellene terjeszteni.

alkalmazásának nyomon követésével kapcsolatos munkamódszereiről, valamint a 736/2006/EK bizottsági rendelet hatályaon kívül helyezéséről (EGT-vonatkozású szöveg) (HL L 179., 2013.6.29., 46. o.).

- **A szabványosítási vizsgálatok kockázatalapú tervezése:** a folyamatos figyelemmel kíséresi megközelítés során a vizsgálatok gyakorisága, hatálya és mélysége, valamint a vizsgálatot végző csoport mérete és összetétele az adott állam és ágazat konkrét helyzetéhez igazodik. Ez az erőforrások rugalmasabb és hatékonyabb felhasználását eredményezi, valamint azon államok terheinek csökkentését, amelyek jól teljesítenek, és ezért ritkábban kell őket vizsgálni. A szabályozásnak való megfelelés ellenőrzése egyre inkább összeolvad a rendszerek, illetve a folyamatok teljesítményének figyelemmel kíséréssel, így az ellenőrzés az illetékes hatóságok irányítási rendszereinek és az állami légiközlekedés-biztonsági programoknak a rendszerszintű eredményességére irányul.
- **Az EASA szabványosítási tevékenységeinek és az ICAO USOAP programnak az integrálása:** a jelenlegi munkamegállapodás serkenti az EASA és az ICAO között az együttműködést és a tevékenységek integrációját. A folyamatos párbeszéd, az információ- és adatsere, a vizsgálatokban és ellenőrzésekben való kölcsönös részvétel mind elősegítik ezt, és hozzájárulnak annak a célnak az eléréséhez, hogy az EU és az ICAO követelményei és szabványai egyetlen integrált folyamat keretében teljesíthetők legyenek.
- **A nemzeti légiközlekedés-biztonsági program végrehajtása értékeléseinek integrálása az EASA szabványosításának hatókörébe:** 2022 óta szabványosítási vizsgálatokat is alkalmaznak a tagállamok nemzeti légiközlekedés-biztonsági programjai és a kapcsolódó nemzeti légiközlekedés-biztonsági tervek hatékony végrehajtásának értékelésére. Az ICAO által elfogadott teljesítményalapú megközelítéssel összhangban, amely a nemzeti légiközlekedés-biztonsági program fokozatos végrehajtását mozdítja elő és támogatja, az EASA értékeli a program végrehajtásának szintjét az ICAO nemzeti légiközlekedés-biztonsági program végrehajtása értékelésére (SSPIA) vonatkozó módszertanában meghatározott öt érettségi szint alkalmazásával.
- **Az illetékes hatóságok személyzetének részvétele a szabványosítási tevékenységekben:** a cél Európa-szerte a proaktív szabványosítás és a személyzet megfelelő szintű képzése. Ezen túlmenően a szabványosítási találkozók fórumot biztosítanak az érintettek számára, hogy megállapodjanak a követelmények egységes értelmezésében, illetve megosszák egymással az értelmezéseket és a bevált gyakorlatokat, és így segítik a szabályok egységes végrehajtását.
- **Megerősített szabályozási visszacsatolási mechanizmus:** a meglévő visszacsatolási mechanizmus karcúsodik és erősödik, hogy szisztematikusan lehessen értékelni a szabályok eredményességét, a szabványosítási tevékenységek eredményét pedig be lehessen csatornázni a repülésbiztonság-menedzsmentbe, a szabályalkotásba és a repülésbiztonság-népszerűsítő tevékenységekbe.

3.2.2 A célpontok repülésbiztonsági adatokon alapuló kiválasztása az ágazat felügyeleténél

Az uniós jogban foglalt hatósági követelmények előírják egy felügyeleti program kidolgozását, amely a kapcsolódó kockázatok értékelése alapján figyelembe veszi a szervezet egyedi jellegét, tevékenységének összetettségét, a korábbi tanúsítási és/vagy felügyeleti tevékenységek eredményeit. 2023-tól kezdődően az ERCS illetékes hatóság általi alkalmazása a szervezetek által jelentett eseményekre támogatni fogja a kapcsolódó kockázatok értékelését.

A hatóság csökkenti a felügyelet-tervezési ciklust, ha bizonyíték van arra, hogy visszaesett a szervezet repülésbiztonsági teljesítménye és a szabályozásnak való megfelelése. Amennyiben

a szervezet magas szintű repülésbiztonsági teljesítményt és szabályozásnak való megfelelést mutat, a hatóság meghosszabbíthatja a felügyelet-tervezési ciklust. A felügyelet ilyen kockázat- és teljesítményalapú célirányos összpontosítása biztosítja, hogy mind a tagállamokban, mind az EASA-ban rendelkezésre álló felügyeleti erőforrásokat a leghatékonyabban használják fel.

A kockázat- és teljesítményalapú felügyeleti rendszer emellett felelősségvállalásra bátorítja a szervezeteket, hogy azokat a kockázatokat is kezeljék, amelyekkel a rendeletek nem foglalkoznak; a felügyeleti teher lehetséges csökkenése pedig ösztönzést jelent a repülésbiztonság-menedzsment hatékony megvalósításához. Ezért a felügyeleti rendszer az irányítási rendszerekről szóló rendelkezéseknek a szervezetek végrehajtási szabályaiban történő eredményes végrehajtását is támogatja.

Az EASA támogatja az ágazati felügyelet célpontjainak repülésbiztonsági adatokon alapuló kiválasztását azáltal, hogy az EPAS részeként felsorolja és bemutatja az egyes területeken alkalmazandó legfontosabb kockázatokat és repülésbiztonsági problémákat. A kockázatalapú felügyelet gyakorlatait a tagállamok számára is elérhetővé tették, és azokat rendszeresen megvitatják a repülésbiztonság-menedzsment szakmai szervével³³.

33 [EASA Report Template \(europa.eu\)](http://europa.eu).

4. A REPÜLÉSBIZTONSÁG EURÓPAI NÉPSZERŰSÍTÉSE³⁴

A légiközlekedés-biztonsági programnak és az eredményes repülésbiztonságmenedzsmentnek szerves része a repülésbiztonság népszerűsítése. A repülésbiztonsági tanulságok tudatosításával, a bevált gyakorlatok közvetítésével és a repülésbiztonsági eljárások és rendeletek elmagyarázásával csökkenthetők a repülésbiztonsági kockázatok. Az európai repülési rendszerben mindez a jó repülésbiztonsági kultúra fenntartásának része.

Amennyiben lehetséges, a repülésbiztonság népszerűsítését a szabályalkotás és a felügyelet egyszerű és hatékony alternatívájaként alkalmazzák. Támogatja az uniós polgári légi közlekedési szabályozás jobb megértését, és több információt nyújt a repülésbiztonsági hírszerzésről és az elemzések eredményeiről. A stratégia folyamatos tájékoztatást nyújt a területszintű repülésbiztonsági témák széles köréről, a célközönséghez igazított technikai tartalommal (a szakembereknek nyújtott haladó szinttől a nagyközönség számára szóló alapszintűig). A repülésbiztonsági üzenetek terjesztésére kommunikációs eszközök széles skáláját használják, beleértve a közösségi médiát is.

A repülésbiztonság népszerűsítése általános vagy célzott munkát jelent, amelynek célja a repülésben érdekelt felek repülésbiztonsági információkkal való ellátása. A tevékenység hajtóereje az európai repülésbiztonsági kockázatkezelési folyamat, amely adatokat elemez és repülésbiztonsági kockázatsökkentő intézkedéseket generál a [2. fejezetben](#) leírtak szerint.

A tagállamok számos repülésbiztonság-népszerűsítő tevékenységet végeznek nemzeti szinten, amelyeket a tagállamok nemzeti légiközlekedés-biztonsági programjai részleteznek. Ezt az EASA koordinálja az EASA, a tagállamok és más légiközlekedési szervezetek közötti önkéntes partnerségként létrehozott, a repülésbiztonság népszerűsítését célzó hálózaton keresztül. A repülésbiztonság népszerűsítését célzó hálózat célja az európai repülésbiztonság fokozása azáltal, hogy keretet biztosít a repülésbiztonságot népszerűsítő tevékenységekkel kapcsolatos együttműködéshez a tagállamokban.

A repülésbiztonság népszerűsítését célzó hálózat tagjai a kölcsönös előnyök és a közös cél érdekében információt cserélnek, koordinálják tevékenységeiket, együttműködnek és közös tevékenységeket osztanak meg, valamint együttműködnek a tevékenységekhez szükséges kapacitás növelése érdekében, beleértve a repülésbiztonsági információk tervezését, kidolgozását, közzétételét, fordítását és terjesztését. A repülésbiztonság népszerűsítését célzó hálózat közös eszközöket is megvizsgál, és eszközöket dolgoz ki a már terjesztett biztonság-népszerűsítő termékek hatékonyságának mérésére.

Európai szinten a legtöbb biztonságnépszerűsítő tevékenységet az EASA irányítja és hangolja össze. Az EASA ebben az összefüggésben egy olyan integrált programozási tevékenységre épített, amelynek segítségével a biztonságnépszerűsítés és a szabályozási tevékenységek – bizonyos területeken egymást kiegészítve – a lehető leghatékonyabban képesek kezelni a repülésbiztonsági kockázatokat. Ebben az összefüggésben az EASA az üzemeltetési területtől és a repülésbiztonsági témáktól függően egyedi európai repülésbiztonság-népszerűsítő csomagokat alkot, hogy növelje a repülésbiztonságot népszerűsítő termékek hatókörét. Ez a szakmai és kereskedelmi légiközlekedési tevékenységek esetében a „Together4Safety”, a magánpilótákkal folytatott általános célú légi közlekedés esetében pedig a „The Aviator’s Club” márkanevek használatával történik. Ezzel párhuzamosan az operatív érdekelt felek teljes körével meg kell erősíteni területi szinten a repülésbiztonsági partnerségi tevékenységeket a kereskedelmi légi műveletek (beleértve a repülőtereket és az ATM-et), a

34 <https://www.easa.europa.eu/domains/safety-management/safety-promotion>

forgószárnyas repülőgépek, az általános célú légi közlekedés és a drónok területén. Annak tudatában, hogy a légi közlekedés különböző érdekelt feleinek nagyon eltérő igényeik vannak az információs és kommunikációs csatornák tekintetében, a területalapú megközelítés biztosítja, hogy a repülésbiztonság népszerűsítése képes legyen kielégíteni a légiközlekedési közösség valamennyi részének sajátos igényeit. Minden terület saját dedikált szakasszal rendelkezik az EASA weboldalán, az első három pedig saját közösségi oldallal az érdekelt felekkel való koordináció erősítése érdekében.

2019 elején az EASA új, a repülésbiztonság népszerűsítését célzó stratégiát indított, amely fokozottan proaktívabb megközelítést alkalmaz az EASA és az európai légiközlekedési közösség közötti kommunikációval kapcsolatban. Az EASA Together4Safety és (az általános célú légi közlekedés esetében) Aviator's Club révén az EASA arra törekszik, hogy vezető szerepet töltsön be a repülésbiztonság előmozdításában Európában és világszerte olyan elismert márkanevvel, amely érdeklődést kelt, részvételt generál és hozzájárul a repülésbiztonság javításához.

4.1 Uniós szintű tevékenységek

4.1.1 Biztonsági kommunikáció

A repülésbiztonsági információk közvetítésének segítségével robusztus repülésbiztonsági kultúra épülhet. Az EU-ban a repülésbiztonsági kommunikáció eszközei közé tartoznak a repülésbiztonsági elemző jelentések; a hírlevelek, a szórólapok és poszterek; az audiovizuális anyagok; az eszköztárak, a kézikönyvek és útmutatók; a tervek és programok; a műhelytalálkozók és más repülésbiztonsági rendezvények. Minden egyes feladathoz repülésbiztonságot népszerűsítő tartalmakat dolgoznak ki, amelyek a vizsgált repülésbiztonsági témához a leghatékonyabb eredmények csomagjait ötvözik. Az eredményeket a közösségi médiában és az EASA együttműködő partnerei révén is népszerűsítik a repülésbiztonsággal kapcsolatos üzenetek elérésének maximalizálása érdekében.

4.1.1.1 Kötelező repülésbiztonsági kommunikáció

Az (EU) 2018/1139 rendelet előírja, hogy az EASA tegyen közzé [éves repülésbiztonsági beszámolót](#)³⁵, amelyben tájékoztatja nyilvánosságot a polgári repülés általános biztonságszintjéről. Az éves repülésbiztonsági beszámoló az európai és a globális polgári repülésbiztonságról tájékoztat (lásd a [2.3.3. szakaszt](#)).

A 996/2010/EU rendelet előírja egy biztonsági ajánlásokat tartalmazó adatbázis felállítását. Ez az adatbázis nyilvánosan elérhető az [interneten](#)³⁶.

4.1.1.2 Nem kötelező repülésbiztonsági kommunikáció

Az EASA az érdekelt felek tájékoztatására [biztonsági tájékoztató hírleveleket](#)³⁷ is kiad. Ezek a közlemények nyilvánosan elérhetők, és rendszeresen áttekintik és frissítik őket. A [biztonsági ajánlások](#)³⁸ nyomán követésének alakulásáról az Ügynökség szintén kiad egy áttekintést.

35 <http://easa.europa.eu/newsroom-and-events/general-publications>

36 <http://eccairs-dds.jrc.ec.europa.eu/pubsr/s/default.asp>

37 <http://ad.easa.europa.eu/sib-docs/page-1>

4.1.1.3 Repülésbiztonsági műhelytalálkozók és konferenciák

Az események, az azonosított repülésbiztonsági kockázatok, a felmerülő kérdések vagy a repülésbiztonsági ellenőrzések során megjelenő konkrét repülésbiztonsági problémák kezelésére az EASA repülésbiztonsági kampányokat folytat.

Az Ügynökség rendszeresen szervez műhelytalálkozókat és konferenciákat is, amelyeket arra használ, hogy az európai érdekelt felek részére repülésbiztonsági információkat terjesszen, és lehetőséget adjon a repülésbiztonsággal kapcsolatos témáknak – többek között a vizsgálatok eredményeinek – a megvitatására. Ezen túlmenően az Ügynökség évente repülésbiztonsági konferenciát szervez.

A repülésbiztonsághoz kapcsolódó kérdésekről a Bizottság is rendszeresen szervez konferenciákat. Ezenkívül bizonyos repülésbiztonsági szabályok – különösen a 376/2014/EU és a 996/2010/EU rendeletek – megfelelő terjesztésének és megértésének támogatására műhelytalálkozókat és más tevékenységeket szervez.

4.1.1.4 Online tájékoztatás

Az [EASA weboldalán](#)³⁹ és Bizottság [európai repülésbiztonsági politikáról szóló weboldalán](#)⁴⁰ információk és dokumentumok széles skálája érhető el nyilvánosan.

Ezenkívül az EASA, a Bizottság és a tagállamok, valamint az ágazat gyakran használnak korlátozott hozzáférésű hálózatokat repülésbiztonsági információk cseréjére.

4.2 Uniós szintű képzés

Az EU-ban képzési tevékenységekkel az Európai Légiközlekedés-biztonsági Program végrehajtásában részt vevő repülési szervezetek foglalkoznak: a tagállamok illetékes nemzeti hatóságai, az eseményvizsgálatokat végző hatóságok és az ágazat.

A 376/2014/EU rendelet szerint a Bizottságnak és az Ügynökségnek megfelelő képzéssel kell támogatnia a tagállamokat.

Az (EU) 2018/1139 rendelet szerint a szervezetek és az illetékes hatóságok feladata személyzetük képzettségének olyan szinten történő fenntartása, hogy a kompetenciaszintjük biztosítsa a feladataik megfelelő teljesítését. Ezen túlmenően az illetékes hatóságoknak – ahol megvalósítható és célszerű – megfelelő oktatással és képzéssel kötelességük elősegíteni a szervezetek azon kötelezettségeinek teljesítését, hogy létrehozzanak egy menedzsmentrendszerrel.

Ezenkívül új képzési képességeket alakítanak ki, hogy a teljesítményalapú megközelítés sikeres megvalósításának biztosítása érdekében minden résztvevő rendelkezzen a megfelelő készségekkel.

Az EASA arra törekszik, hogy fenntartsa a tudás és kompetencia magas szintjét, és eközben tevékenységi körén belül naprakész maradjon a repülést érintő legfrissebb fejlemények terén. Az EASA képzéseket fejleszt ki és nyújt alkalmazottai és a tagállami illetékes hatóságok személyzete számára.

38 <http://easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/accident-and-incident-investigation-support/safety-recommendations>

39 <http://easa.europa.eu/>

40 http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/index_en.htm

Az Ügynökség egy kérdésadatbázison alapuló e-vizsgáztatási rendszert is kifejlesztett és működtet weboldalán. Ezt egy már működő vizsgáztató központokból álló rendszeren keresztül a képző szervezetek diákjai vagy autodidakta diákok önkéntes alapon igénybe vehetik, és tanúsítványt is szerezhetnek.

Az EASA ezenkívül a partnerhatóságoknak is segít a nemzetközi kötelezettségeiknek (pl. ICAO- és EU-szabályozás) való megfelelésben, és a világ számos térségében – köztük az EU szomszédos országokban, az ázsiai-csendes-óceáni térségben és Afrikában – uniós polgári repülési együttműködési projekteket valósít meg.

RÖVIDÍTÉSEK LISTÁJA

AB-k	tanácsadó szervek
ACAS	összeütközés-elhárító fedélzeti rendszer
ALoSP	a repülésbiztonsági teljesítmény elfogadható szintje
AMC	a megfelelés elfogadható módzatai
AMS	előtér-irányítói szolgáltatások
ANS	léginavigációs szolgáltatások
AOC	üzembentartási bizonyítvány
ASR	éves repülésbiztonsági beszámoló
ATM	légiforgalmi szolgáltatás
BIS	a legjobb beavatkozási stratégia
BR	alaprendelet
CAEP	Légiközlekedési Környezetvédelmi Bizottság (ICAO)
CAMO	légialkalmasság-irányító szervezet – az 1321/2014/EU bizottsági rendelet Vc. melléklete (CAMO. rész)
CAO	kombinált légialkalmassági szervezet – az 1321/2014/EU bizottsági rendelet Vd. melléklete (CAO. rész)
CC	kabinszemélyzet – az 1178/2011/EU bizottsági rendelet V. melléklete (CC. rész)
CS	tanúsítási előírások
DAT	adatszolgáltatók – az (EU) 2017/373 rendelet VII. melléklete
FR	felhatalmazáson alapuló rendelet
DS	részletes előírások
DTO	bejelentett képzési szervezet
EASA	Az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynöksége
EASP	Európai Légiközlekedés-biztonsági Program
EASPG	Európai Légiközlekedési Rendszertervezési Csoport (ICAO)
ECCAIRS	baleset- és repülőesemény-jelentő rendszerek európai

	koordinációs központja
ECDC	Európai Betegségmegelőzési és Járványvédelmi Központ
ECHA	Európai Vegyi anyag-ügynökség
ECR	európai központi adattár
EEA	Európai Környezetvédelmi Ügynökség
EFTA	Európai Szabadkereskedelmi Társulás
ENCASIA	a polgári légitársaságok eseményvizsgálatokat végző hatóságok európai hálózata
EPAS	Európai Légiközlekedés-biztonsági Terv
ETS	kibocsátáskereskedelmi rendszer (EU)
EU	Európai Unió
EUR RASP	európai regionális repülésbiztonsági terv (ICAO)
EUR RESG	európai regionális biztonsági szakértői csoport (ICAO)
EUR/NAT	európai/észak-atlanti (ICAO regionális iroda)
EVT	értékelési feladat (EPAS)
FAB	funkcionális légtérblokkok
FSTD	repülésszimulációs oktatóeszköz
GANP	globális léginavigációs terv
GASep	globális légitársaság- és repülésbiztonsági terv
GASP	globális repülésbiztonsági terv (ICAO)
G-HRC-k	globális magas kockázatú eseménykategóriák
GM	útmutató anyagok
IATA	Nemzetközi Légiszállítási Szövetség
ICAO	Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet
VR	végrehajtási rendelet
LUC	könnyű UAS-üzembentartói tanúsítvány
MAB	tagállamok tanácsadó szerve

MB	igazgatótanács
MST	tagállami feladat (EPAS)
NASP	nemzeti repülésbiztonsági terv
INH	illetékes nemzeti hatóság
NCC	hajtóművel rendelkező komplex légi járművekkel végzett nem kereskedelmi légi szállítási műveletek – a 965/2012/EU bizottsági rendelet VI. melléklete (NCC. rész)
NOA-k	repülésbiztonsági elemzői hálózat
21. rész	a 748/2012/EU rendelet I. melléklete – légi járművek és kapcsolódó termékek, alkatrészek és berendezések, valamint a tervező és gyártó szervezetek bizonyítványai
145. rész	az 1321/2014/EU rendelet II. melléklete – karbantartó szervezetek jóváhagyása
147. rész	az 1321/2014/EU rendelet IV. melléklete – a karbantartó személyeket kiképző szervezetekre vonatkozó követelmények
26. rész	az (EU) 2015/640 rendelet I. melléklete – az üzemben tartásra vonatkozó kiegészítő légi alkalmassági előírások
66. rész	az 1321/2014/EU rendelet III. melléklete – karbantartási bizonyítványt kiállító személyzet
AIS rész	az (EU) 2017/373 rendelet VI. melléklete – a légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltatókra vonatkozó speciális követelmények
ARA rész	az 1178/2011/EU rendelet VI. melléklete – a légi személyzetre vonatkozó hatósági követelmények
ARO rész	a 965/2012/EU rendelet II. melléklete – hatóságra vonatkozó előírások a légi üzemben tartás tekintetében
ART rész	a 452/2014/EU rendelet 2. melléklete – a harmadik országbeli üzemeltetők engedélyezésével kapcsolatos hivatalos eljárások
ASM rész	az (EU) 2017/373 rendelet X. melléklete – a légtér gazdálkodást végző szolgáltatókra vonatkozó speciális követelmények
ATFM rész	az (EU) 2017/373 rendelet IX. melléklete – a légiforgalmi áramlás-szervezést végző szolgáltatókra vonatkozó speciális követelmények
ATM/ANS.AR rész	az (EU) 2017/373 rendelet II. melléklete – az illetékes hatóságokra vonatkozó követelmények – szolgáltatások

	felügyelete és egyéb ATM hálózati funkciók
ATM/ANS.OR rész	az (EU) 2017/373 rendelet III. melléklete – a szolgáltatókra vonatkozó hatósági követelmények
ATS rész	az (EU) 2017/373 rendelet IV. melléklete – a légiforgalmi szolgáltatókra vonatkozó speciális követelmények
BFCL rész	az (EU) 2018/395 rendelet III. melléklete – a ballonok hajózó személyzetének szakszolgálati engedélyeire vonatkozó követelmények
BOP rész	Az (EU) 2018/395 rendelet II. melléklete – ballonok légi üzemben tartása
CAMO rész	az 1321/2014/EU rendelet Vc. melléklete – légialkalmasság-irányító szervezetek
CNS rész	az (EU) 2017/373 rendelet VIII. melléklete – a kommunikációs, navigációs vagy légtér-ellenőrzési szolgáltatókra vonatkozó speciális követelmények
DAT rész	az (EU) 2017/373 rendelet VII. melléklete – a DAT szolgáltatókra vonatkozó speciális követelmények
DEF rész	az (EU) 2018/395 rendelet I. melléklete – fogalom meghatározások (ballonok) az (EU) 2018/1976 rendelet I. melléklete – fogalom meghatározások (vitorlázó repülőgépek)
FCL rész	az 1178/2011/EU rendelet I. melléklete – repülőszemélyzet szakszolgálati engedélyének kibocsátása
FPD rész	az (EU) 2017/373 rendelet XI. melléklete – a repülési eljárások tervezését végző szolgáltatókra vonatkozó speciális követelmények
M rész	az 1321/2014/EU rendelet I. melléklete – a folyamatos légialkalmasság biztosítására vonatkozó követelmények
MED rész	az 1178/2011/EU rendelet IV. melléklete – a pilóták orvosi minősítésére, az utaskísérő személyzet egészségügyi alkalmasságára, a repülőorvos-szakértők képzésére, valamint az általános orvosok és a foglalkozás-egészségügyi orvosok képzésére vonatkozó követelmények
MET rész	az (EU) 2017/373 rendelet V. melléklete – a meteorológiai szolgáltatókra vonatkozó speciális követelmények
ML rész	az 1321/2014/EU rendelet Vb. melléklete – a folyamatos légialkalmasság biztosítására vonatkozó könnyű követelmények

NCC rész	a 965/2012/EU rendelet VI. melléklete – hajtóművel rendelkező komplex légi járművekkel végzett nem kereskedelmi légi szállítási műveletek
NCO rész	a 965/2012/EU rendelet VII. melléklete – hajtóművel rendelkező komplex légi járműnek nem minősülő légi járművekkel végzett nem kereskedelmi légi szállítási műveletek
NM rész	az (EU) 2017/373 rendelet XII. melléklete – a hálózatkezelőre vonatkozó speciális követelmények
ORA rész	az 1178/2011/EU rendelet VII. melléklete – a légi személyzetre vonatkozó szervezeti követelmények
ORO rész	a 965/2012/EU rendelet III. melléklete – a légi járművek üzemeltetési szabályaira vonatkozó szervezeti előírások
PERS rész	az (EU) 2017/373 rendelet XIII. melléklete – a szolgáltatókra vonatkozó, a személyzet képzését és szakmai értékelését érintő követelmények
SAO rész	az (EU) 2018/1976 rendelet II. melléklete – vitorlázó repülőgépek légi üzemben tartása
SFCL rész	az (EU) 2018/1976 rendelet III. melléklete – a vitorlázórepülőgép-személyzet szakszolgálati engedélyeire vonatkozó követelmények
SPA rész	a 965/2012/EU rendelet V. melléklete – egyedi jóváhagyások
SPO rész	a 965/2012/EU rendelet VIII. melléklete – egyedi műveletek
T rész	az 1321/2014/EU rendelet Va. melléklete – harmadik országban lajstromozott, uniós üzemeltetők vagy az EU-ban lakóhellyel rendelkező üzemeltetők által üzemeltetett légi járművek folyamatos légialkalmasságának biztosítása
TCO rész	a 452/2014/EU rendelet 1. melléklete – harmadik országbeli üzemeltetők
PCG	programkoordinációs csoport (ICAO)
K+F	kutatás és innováció
REACH	a vegyi anyagok regisztrálása, értékelése, engedélyezése és korlátozása
RES	kutatási feladat (EPAS)
RMT	szabályalkotási feladat (EPAS)
RSOO	regionális biztonságfelügyeleti szervezet

SAB	az érdekelt felek tanácsadó szerve
SAFA	külföldi légi járművek biztonsági értékelése
SARP	Szabványok és ajánlott gyakorlatok (ICAO)
SERA	egységesített európai repülési szabályok – 923/2012/EU rendelet
SES	egységes európai égbolt
SESAR	„Egységes európai égbolt” légiforgalmi szolgáltatási kutatás:
Innovációs terv	eseményvizsgálatokat végző hatóság
SIB	biztonsági tájékoztató hírlevél
SMS	légiközlekedésbiztonság-menedzsment rendszer
SPAS	nemzeti légiközlekedés-biztonsági terv
SPI	repülésbiztonsági teljesítménymutató
SPN	repülésbiztonság népszerűsítését célzó hálózat
SPT	repülésbiztonság népszerűsítését célzó feladat (EPAS)
SRIS	biztonsági ajánlások információs rendszere
SRM	repülésbiztonsági kockázatok kezelése
SSP	nemzeti légiközlekedés-biztonsági program
SSPIA	nemzeti biztonsági program végrehajtásának értékelése
SYS 2.0	szabványosítási vizsgálat a „biztonságkezelést lehetővé tevő rendszerelemek” (SYS) területen. A 2.0 a II. szakaszra vonatkozik, amely szerint az első ellenőrzés hatóköre kiterjed az SSP és SPAS hatékony végrehajtásának értékelésére is.
TCO	harmadik országbeli üzembentartók
TeB	szakmai szervezet (a MAB alszerve)
TeC	szakmai bizottság (a SAB alszerve)
EUMSZ	az Európai Unió működéséről szóló szerződés
UAS	pilóta nélküli légi jármű-rendszer
USOAP	egyetemes biztonságfelügyelet-ellenőrzési program (ICAO)
USSP	U-space szolgáltató

