EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2022.9.28.
COM(2022) 486 final

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

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 szóló, 2018. július 4-i (EU) 2018/1139 európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében a Bizottságra ruházott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó hatáskör gyakorlásáról

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

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 szóló, 2018. július 4-i (EU) 2018/1139 európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében a Bizottságra ruházott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó hatáskör gyakorlásáról

1. BEVEZETÉS

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 szóló (EU) 2018/1139 európai parlamenti és tanácsi rendelet[1] megállapítja az EASA létrehozásának jogalapját, meghatározza az EASA hatásköreit, valamint kialakítja a repülésbiztonságra vonatkozó közös követelmények hatályát. A rendelet az európai uniós légiközlekedési rendszer teljesítményének javítását célzó tényezőket tárgyalja.

Az (EU) 2018/1139 rendelet 128. cikkének (2) bekezdése az említett rendelet alapvető követelményeinek való megfelelés módját részletesen meghatározó, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó hatáskört ruház az Európai Bizottságra.

Az (EU) 2018/1139 rendelet 128. cikke (2) bekezdésének megfelelően az Európai Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy az alábbi cikkekben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el:

- 19. cikk: légialkalmasság és környezetvédelem
- 28. cikk: személyzet
- 32. cikk: légi járművek üzemben tartása
- 39. cikk: repülőterek
- 47. cikk: légiforgalmi szolgáltatás és léginavigációs szolgálatok (ATM/ANS)
- 54. cikk: légiforgalmi irányítók
- 58. cikk: pilóta nélküli légi járművek
- 61. cikk: harmadik országbeli üzemben tartó által az Unióba irányuló, azon belüli vagy onnan kiinduló járatokhoz használt légi járművek
- 62. cikk, (13) bekezdés: tanúsítás, felügyelet és végrehajtás
- 68. cikk, (3) bekezdés: harmadik országok által kiállított tanúsítványok elfogadása
- 84. cikk, (4) bekezdés: pénzbírság és kényszerítő bírság

[1] HL L 212., 2018.8.22., 1. o.

- 105. cikk: a fellebbezési tanács hatásköre
- 106. cikk: a fellebbezési tanács tagjai

2. A JELENTÉS JOGALAPJA

E jelentést az (EU) 2018/1139 rendelet 128. cikkének (2) bekezdése írja elő.

E cikk szerint a Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam letelte előtt, tehát 2022. december 11-ig jelentést készít a felhatalmazásról.

3. A FELHATALMAZÁS GYAKORLÁSA

3.1. A felhatalmazás Európai Bizottság általi gyakorlása

Az Európai Bizottság a következő területeken gyakorolta a felhatalmazást:

- 2019
  a) pilóta nélküli légijármű-rendszerek; valamint
  b) környezetvédelem
- 2020
  a) eredeti légialkalmasság;
  b) harmadik országok által kibocsátott pilótatanúsítványok;
  c) pilóta nélküli légijármű-rendszerek;
  d) előtér-irányítói szolgáltatások;
  e) közös európai kockázatbesorolási rendszer; valamint
  f) futópályabiztonság és légiforgalmi adatok
- 2021
  a) eredeti légialkalmasság;
  b) az (EU) 2018/1139 rendeletben foglalt ICAO-rendelkezésekre való hivatkozások
- 2022
  a) eredeti légialkalmasság;
  b) az időjárási körülményektől függetlenül végzett műveletek

E jelentés szövegezésének napjáig a Bizottság az (EU) 2018/1139 rendelet 128. cikke (2) bekezdésének 2018. szeptember 11-i hatálybalépése óta 13 felhatalmazáson alapuló rendeletet fogadott el.

3.2. Elfogadott felhatalmazáson alapuló rendeletek

a) A Bizottság 2019. március 12-én elfogadta az (EU) 2019/945 felhatalmazáson alapuló rendeletet[2]. Ez a rendelet a pilóta nélküli légijármű-rendszerek UAS-osztályaira és

[2] A Bizottság (EU) 2019/945 felhatalmazáson alapuló rendelete (2019. március 12.) a pilóta nélküli légijármű-rendszerekről és a pilóta nélküli légijármű-rendszerek harmadik országbeli üzembentartóiról (HL L 152., 2019.6.11., 1. o.).

elektronikus azonosítására, valamint a pilóta nélküli légijármű-rendszerek harmadik országbeli üzemben tartóira vonatkozó műszaki követelményeket tartalmazza. Ez a rendelet konkrétan meghatározza a nyílt kategóriába sorolt üzemben tartásra tervezett pilóta nélküli légijármű-rendszerek (UAS) által teljesítendő új uniós piaci harmonizációs jogszabályokat, valamint a harmadik országbeli üzemben tartók által végzett UAS-üzembentartás feltételeit. A megfelelést a CE-jelölésnek és az UAS-osztálynak a pilóta nélküli légijármű-rendszeren történő elhelyezésével kell igazolni, amennyiben az megfelel az alapvető műszaki követelményeknek. E rendelet várhatóan hozzájárul a polgárok részéről a biztonsággal, a magánélet tiszteletben tartásával, az adatvédelemmel és a környezetvédelemmel kapcsolatban felmerülő aggályok kezeléséhez. A rendelet várhatóan fokozni fogja az UAS-üzembentartás biztonságának szintjét, harmonizálni fogja a jogszabályokat az uniós tagállamok között, és olyan uniós piacot fog létrehozni, amely csökkenteni fogja a pilóta nélküli légijármű-rendszerek költségét és lehetővé fogja tenni a határokon átnyúló üzemben tartást.

b) A Bizottság 2019. március 12-én elfogadta az (EU) 2019/897 felhatalmazáson alapuló rendeletet[3]. Ez a rendelet a kockázatalapú megfelelőség-ellenőrzésnek a 748/2012/EU rendelet[4] I. mellékletébe (21. rész) történő felvételére vonatkozik, melynek célja a tanúsítási folyamat hatékonyságának, átláthatóságának és kiszámíthatóságának javítása. A rendeletben szerepelnek bizonyos kiválasztási szempontok, amelyek lehetővé teszik annak meghatározását, hogy az EASA-nak mely megfelelőségigazolásokat kell ellenőriznie. Ez a rendelet továbbá lehetővé teszi a gyártó szervezetek számára, hogy illetékes hatóságuktól bizonyos hajtóművek vagy légi járművek tekintetében mentességet kérjenek a környezetvédelmi követelmények alól. Ez a mentességi lehetőség a Chicagói Egyezmény 16. mellékletében foglalt környezetvédelmi követelményeken alapul. Ez a rendelet a típusalkalmassági-tanúsítási alap tartalma és az értesítési eljárás tekintetében egyes következetlenségeket helyesbít a 748/2012/EU rendelet és az (EU) 2018/1139 rendelet között.

c) A Bizottság 2020. január 28-án elfogadta az (EU) 2020/570 felhatalmazáson alapuló rendeletet[5]. Ez a rendelet a 748/2012/EU rendeletnek (21. rész) a légi járművek és repüléstechnikai termékek, alkatrészek és berendezések folyamatos légialkalmasságának biztosítására vonatkozó szabályoknak az 1321/2014/EU

[3] A Bizottság (EU) 2019/897 felhatalmazáson alapuló rendelete (2019. március 12.) a 748/2012/EU rendeletnek a kockázatalapú megfelelőség-ellenőrzés I. mellékletbe történő felvétele és a környezetvédelmi követelmények végrehajtása tekintetében történő módosításáról (HL L 146., 2019.6.5., 1. o.).
[4] A Bizottság 748/2012/EU rendelete (2012. augusztus 3.) a légi járművek és kapcsolódó termékek, alkatrészek és berendezések légialkalmassági és környezetvédelmi tanúsítása, valamint a tervező és gyártó szervezetek tanúsítása végrehajtási szabályainak megállapításáról (HL L 224., 2012.8.21., 1. o.).
[5] A Bizottság (EU) 2020/570 felhatalmazáson alapuló rendelete (2020. január 28.) a 748/2012/EU rendeletnek a légi járművek és repüléstechnikai termékek, alkatrészek és berendezések folyamatos légialkalmasságának biztosítására vonatkozó szabályok 1321/2014/EU rendelettel való összehangolása tekintetében történő módosításáról és helyesbítéséről (HL L 132., 2020.4.27., 1. o.).

rendelettel[6] való összehangolása érdekében történő módosítására és helyesbítésére vonatkozik, Konkrétabban: mivel a 748/2012/EU rendelet I. mellékletének (21. rész) a légialkalmassági bizonyítványokra, a javítási terv jóváhagyására és a repülési engedélyekre vonatkozó rendelkezései csak az 1321/2014/EU rendelet I. mellékletére (M. rész) hivatkoznak, a 748/2012/EU rendelet említett I. melléklete (21. rész) módosul annak érdekében, hogy rendelkezései igazodjanak az 1321/2014/EU rendelet mellékleteinek új szerkezetéhez.

d) A Bizottság 2020. március 4-én elfogadta az (EU) 2020/723 felhatalmazáson alapuló rendeletet[7]. Ez a rendelet a harmadik országok jogszabályai alapján kiállított, ugyanakkor az (EU) 2018/1139 rendeletben előírtakkal egyenértékű biztonsági szintet garantáló, a polgári légi közlekedésre vonatkozó szabályoknak való megfelelést igazoló tanúsítványok és egyéb dokumentumok elfogadására vonatkozik, ideértve a harmadik országok szabályozási rendszerei iránti szükséges bizalom kialakítására és fenntartására vonatkozó feltételeket és eljárásokat is. A harmadik országok által kiállított engedélyek elfogadására vonatkozó feltételeket felsoroló 1178/2011/EU rendelet[8] szerint a tagállamok jelenleg (bizonyos feltételek mellett) elfogadhatnak harmadik ország által kiállított pilóta-szakszolgálati engedélyt, vagy a harmadik országok által kiállított szakszolgálati engedély jogosultja az engedélyért folyamodáskor beszámítást alkalmazhat. A szóban forgó beszámítást jelenleg egy jóváhagyott képzési szervezet ajánlása alapján határozzák meg. Ez a rendelet bevezeti a „bejelentett képzési szervezetek" fogalmát, és aktualizálja a harmadik országbeli engedélyek elfogadására vonatkozó szabályokat annak érdekében, hogy lehetővé tegye az ilyen szervezetek számára, hogy beszámítást alkalmazhassanak olyan, harmadik országbeli engedélyekkel rendelkező személyek számára, akik az uniós jogi keret alapján kiadott engedélyért folyamodnak.

e) A Bizottság 2020. április 27-én elfogadta az (EU) 2020/1058 felhatalmazáson alapuló rendeletet[9]. Ez a rendelet két standard forgatókönyvet illeszt az (EU) 2019/947 rendelet mellékletének 1. függelékébe; az említett forgatókönyvek meghatározzák azokat a feltételeket, amelyek mellett az UAS-üzembentartók az illetékes hatósághoz benyújtott nyilatkozatot követően megkezdhetik az üzemben tartást. A rendelet továbbá két új részt

[6] A Bizottság 1321/2014/EU rendelete (2014. november 26.) a légi járművek és repüléstechnikai termékek, alkatrészek és berendezések folyamatos légi alkalmasságának biztosításáról és az ezzel összefüggő feladatokban részt vevő szervezetek és személyek jóváhagyásáról (HL L 362., 2014.12.17., 1. o.).

[7] A Bizottság (EU) 2020/723 felhatalmazáson alapuló rendelete (2020. március 4.) a harmadik országok által kibocsátott pilótatanúsítványok elfogadására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról és az 1178/2011/EU rendelet módosításáról (HL L 170., 2020.6.2., 1. o.).

[8] A Bizottság 1178/2011/EU rendelete (2011. november 3.) a polgári légi közlekedéshez kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről (HL L 311., 2011.11.25., 1. o.).

[9] A Bizottság (EU) 2020/1058 felhatalmazáson alapuló rendelete (2020. április 27.) a Bizottság (EU) 2019/945 felhatalmazáson alapuló rendeletének a pilóta nélküli légijármű-rendszerek két új osztályának bevezetése tekintetében történő módosításáról (HL L 232., 2020.7.20., 1. o.).

vezet be az (EU) 2019/945 rendelet mellékletébe, kitérve többek között azokra a műszaki követelményekre, amelyeket a pilóta nélküli légijármű-rendszereknek teljesíteniük kell ahhoz, hogy azokat a standard forgatókönyvek keretében lehessen üzemben tartani, valamint létrehoz két új UAS-osztályt: a C5 és a C6 osztályt. A standard forgatókönyvek alkalmazásának feltételei egyes tagállamok üzemben tartás közben szerzett tapasztalatain alapulnak, és azokat az üzemben tartáshoz kapcsolódó egyedi kockázatértékelés alkalmazásával validálták.

f) A Bizottság 2020. június 9-én elfogadta az (EU) 2020/1234 felhatalmazáson alapuló rendeletet[10]. Ez a rendelet az előtér-irányítói szolgálatok engedélyezésére és ellenőrzésére vonatkozó követelményeket, a szervezeti követelményeiket, a forgalmi előtérben végzett műveletekre vonatkozó követelményeket, valamint az előtér-irányítói szolgáltatások nyújtásában részt vevő személyzet képzésére vonatkozó követelményeket állapítja meg. E rendelet célja, hogy a forgalmi előtérben végzett műveletek beépítésével kiegészítse a repülőtéri műveletekre vonatkozó követelményeket, és lehetővé tegye az előtér-irányítói szolgálatok számára, hogy szolgáltatásaikat különböző repülőtereken és különböző tagállamokban kínálják anélkül, hogy több különféle engedélyre lenne szükségük.

g) A Bizottság 2020. október 6-án elfogadta az (EU) 2020/2034 felhatalmazáson alapuló rendeletet[11]. Ez a rendelet létrehozza a közös európai kockázatbesorolási rendszert (ERCS), amely az egyes események biztonsági kockázatának meghatározására szolgál. A rendelet két lépést ír elő: az egyik (1. lépés) „a két változó értékének meghatározása: súlyosság és valószínűség”, a másik (2. lépés) „a biztonsági kockázat besorolása az ERCS-mátrixon belül a két változó meghatározott értéke alapján”. E rendelet révén az ERCS-nek elő kell segítenie, hogy az európai légiközlekedési rendszeren belül integrált és összehangolt megközelítés alakuljon ki a kockázatkezelésre vonatkozóan, és ezáltal lehetővé kell tennie a tagállamok illetékes hatóságai és az Ügynökség számára, hogy az (EU) 2018/1139 európai parlamenti és tanácsi rendelet 6. cikkében említett Európai Légiközlekedés-biztonsági Terv részeként összehangolt módon összpontosítsanak a biztonság növelését célzó erőfeszítésekre.

h) A Bizottság 2020. október 8-án elfogadta az (EU) 2020/2148 felhatalmazáson alapuló rendeletet[12]. Ez a rendelet a repülőterek szempontjából várhatóan csökkenteni fogja a futópályabiztonsággal kapcsolatos biztonsági kockázatokat, elsősorban a futópályasértések megelőzésére, valamint a futópálya-felület állapotának értékelésére

[10] A Bizottság (EU) 2020/1234 felhatalmazáson alapuló rendelete (2020. június 9.) a 139/2014/EU rendeletnek az előtér-irányítói szolgáltatások nyújtásáért felelős szervezetek által tett nyilatkozatokra vonatkozó feltételek és eljárások tekintetében történő módosításáról (HL L 282., 2020.8.31., 1. o.).

[11] A Bizottság (EU) 2020/2034 felhatalmazáson alapuló rendelete (2020. október 6.) a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a közös európai kockázatbesorolási rendszer tekintetében történő kiegészítéséről (HL L 416., 2020.12.11., 1. o.).

[12] A Bizottság (EU) 2020/2148 felhatalmazáson alapuló rendelete (2020. október 8.) a 139/2014/EU rendeletnek a futópályabiztonság és a légiforgalmi adatok tekintetében történő módosításáról (HL L 428., 2020.12.18., 10. o.).

és jelentésére helyezve a hangsúlyt. A rendelet olyan kérdésekkel foglalkozik, mint a földi összeütközések, a futópálya konfigurációja, az idegen tárgytól származó törmelékkel kapcsolatos események, valamint a futópálya-burkolatok karbantartása. Ez a rendelet új szervezeti és üzemeltetési követelményeket vezet be a 139/2014/EU rendeletbe[13], amelyek elsősorban a 14. és 15. mellékletben foglalt ICAO-rendelkezéseken, valamint egyes tagállamok által az EASA-hoz intézett biztonsági ajánlásokon alapulnak. Ezen túlmenően a rendelet – a futópályabiztonság biztosítása érdekében – módosításokat javasol a járművek repülőtereken történő üzemeltetésére vonatkozó kerethez, többek között a járművezetők engedélyezése és a munkaterületen közlekedő járművek bizonyos biztonsági előfeltételeknek való megfelelése tekintetében. Ehhez kapcsolódik a kommunikációra vonatkozó új követelményre irányuló javaslat, valamint a gyalogosok repülőtéri ellenőrzésére irányuló javaslat is. Ez a rendelet tartalmazza továbbá a futópálya felületének állapotára vonatkozó új, átfogó jelentéstételi formátum (GRF) alkalmazásának támogatásához szükséges valamennyi követelményt, beleértve a METAR és a SNOWTAM formanyomtatvány, valamint a különleges légi jelentés tartalmának módosítását is. A rendelet várhatóan javítani fogja a biztonságot azáltal, hogy a repülőterek szempontjából csökkenti a futópályabiztonsággal kapcsolatos események számát, a jelenleg még nem létező új közös követelmények bevezetése révén pedig javítani fogja a harmonizációt. A rendelet biztosítja a repülőterekre vonatkozó jelenlegi uniós szabályozási keret összehangolását a 14. és 15. melléklet vonatkozó ICAO-rendelkezéseivel, a PANS-ATM (Léginavigációs szolgálatokra vonatkozó eljárások – Légiforgalmi szolgáltatás) és a PANS-Aerodromes (Léginavigációs szolgálatokra vonatkozó eljárások – Repülőterek) című dokumentummal.

i) A Bizottság 2020. december 21-én elfogadta az (EU) 2021/699 felhatalmazáson alapuló rendeletet[14]. Ez a rendelet a nagy repülőgépek szerkezetében előforduló öregedési jelenségekkel kapcsolatos biztonsági kockázatokkal foglalkozik. E kockázatok közé tartozik az alapvető típusterv okozta anyagfáradás, a nagy mértékű anyagfáradási károsodás, a korrózió, a módosítások és javítások okozta anyagfáradás, valamint a nem biztonságos mértékű anyagfáradás okozta repedés melletti folyamatos üzemeltetés. Ez a rendelet várhatóan biztosítani fogja, hogy a tervjóváhagyás jogosultjai vagy a típusalkalmassági bizonyítványokat, kiegészítő típusalkalmassági bizonyítványokat, tervmódosításokat és javítások jóváhagyását kérelmezők rendelkezésre bocsássák a korrózió és az anyagfáradás miatti öregedési szerkezethibákra vonatkozó szükséges adatokat, eljárásokat, utasításokat és kézikönyveket, és azokat elérhetővé tegyék azok

[13] A Bizottság 139/2014/EU rendelete (2014. február 12.) a repülőterekhez kapcsolódó követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról (HL L 44., 2014.2.14., 1. o.).

[14] A Bizottság (EU) 2021/699 felhatalmazáson alapuló rendelete (2020. december 21.) a 748/2012/EU rendeletnek a folyamatos légialkalmasságra vonatkozó utasítások, a karbantartás során használatos alkatrészek gyártása és az elöregedett légi járművekkel kapcsolatos szempontoknak a tanúsítás során történő figyelembevétele tekintetében történő módosításáról és helyesbítéséről (HL L 145., 2021.4.28., 1. o.).

számára, akiknek meg kell felelniük azoknak (üzemeltetők). Ez a rendelet várhatóan enyhíteni fogja a folyamatos légialkalmasságra vonatkozó utasítások státuszával kapcsolatos bizonytalansághoz kapcsolódó kockázatokat is, és ezáltal várhatóan elkerülhetővé teszi, hogy a szabályok többféle értelmezésre adjanak lehetőséget, ami a folyamatos légialkalmasságra vonatkozó utasítások eltérő alkalmazásához vezet és biztonsági kockázatokat okoz. Ennek elérése érdekében ez a rendelet egyértelművé teszi, hogy a folyamatos légialkalmasságra vonatkozó utasítások a típusalkalmassági bizonyítvány részét képezik, és egyetlen követelményben egyesíti (az A. alrészben) a különböző alrészekben a nyilvántartások vezetésére, a kézikönyvekre és a folyamatos légialkalmasságra vonatkozóan található utasításokra vonatkozó követelményeket. Ez a rendelet a folyamatos légialkalmasságra vonatkozó utasítások azonosítása, jóváhagyása, formájának kialakítása és a végfelhasználók számára való rendelkezésre állása tekintetében várhatóan javítani fogja a folyamatos légialkalmasságra vonatkozó utasítások harmonizációját a tervjóváhagyás jogosultjai között, továbbá biztosítani fogja, hogy ezek a biztonsági kockázatok a nagy repülőgépekből álló meglévő és jövőbeli flották esetében egyaránt csökkenjenek.

j) A Bizottság 2021. április 7-én elfogadta az (EU) 2021/1087 felhatalmazáson alapuló rendeletet[15] és az (EU) 2021/1088 felhatalmazáson alapuló rendeletet[16]. Ez a két rendelet összehangolja az uniós szabályozási keretet a Chicagói Egyezmény 16. mellékletében foglalt ICAO-szabványokkal és ajánlott gyakorlatokkal. 2019 februárjában az ICAO Légiközlekedési Környezetvédelmi Bizottsága (CAEP) javaslatot tett a meglévő zajkibocsátásra, a légijármű-hajtóművek és repülőgépek szén-dioxid-kibocsátására vonatkozó szabványok és ajánlott gyakorlatok tökéletesítésére és naprakésszé tételére, többek között a légi járművek hajtóműveire vonatkozó új, nem illékony részecskék kibocsátására vonatkozó szabályozási szintek tekintetében. A ICAO Tanács 2020. március 11-én fogadta el a végleges módosításokat[17]. Ezek a rendeletek tehát az (EU) 2018/1139 rendelet „Alapvető követelmények” című 9. cikkét, a 748/2012/EU bizottsági rendelet „Gyártó szervezetek” című 9. cikkét és I. mellékletét (21. rész) módosítják. E rendeletek várhatóan biztosítani fogják a környezetvédelem egységesen magas szintjét, és egyenlő versenyfeltételeket fognak biztosítani a légiközlekedési ágazat valamennyi szereplője számára.

k) A Bizottság 2021. december 10-én elfogadta az (EU) 2022/201 felhatalmazáson alapuló rendeletet[18]. Ez a rendelet létrehozza a tervezésre és gyártásra vonatkozó

---

[15] A Bizottság (EU) 2021/1087 felhatalmazáson alapuló rendelete (2021. április 7.) az (EU) 2018/1139 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a Chicagói Egyezmény rendelkezéseire tett hivatkozások naprakésszé tétele tekintetében történő módosításáról (HL L 236., 2021.7.5., 1. o.).

[16] A Bizottság (EU) 2021/1088 felhatalmazáson alapuló rendelete (2021. április 7.) a 748/2012/EU rendeletnek a környezetvédelmi követelményekre való hivatkozások naprakésszé tétele tekintetében történő módosításáról (HL L 236., 2021.7.5., 3. o.).

[17] A 219. ülésszakának ötödik ülésén.

[18] A Bizottság (EU) 2022/201 felhatalmazáson alapuló rendelete (2021. december 10.) a 748/2012/EU rendeletnek a tervező és gyártó szervezetek által létrehozandó vezetési rendszerek és eseményjelentési rendszerek, valamint az Ügynökség által alkalmazott eljárások tekintetében történő módosításáról, továbbá az említett rendelet helyesbítéséről (HL L 33., 2022.2.15., 7. o.).

repülésbiztonsági menedzsmentrendszer keretét (21. rész), valamint létrehozza a karbantartó szervezeteket (145. rész): ez az a fennmaradó két terület, amelyek tekintetében az ICAO-egyezmény 19. mellékletét még nem ültették át teljes mértékben az uniós szabályozási keretbe. Ezen túlmenően az (EU) 2018/1139 rendeletnek „A légialkalmasságra vonatkozó alapvető követelmények" című II. melléklete kifejezetten előírja, hogy a tervező, gyártó és karbantartó szervezetek hozzanak létre és tartsanak fenn olyan vezetési rendszert, amely kiterjed a biztonsági kockázatok kezelésére is, és törekedjenek az adott rendszer eseményjelentési rendszer létrehozásával támogatott folyamatos fejlesztésére. Az említett vezetési rendszerre vonatkozó keret létrehozásával a repülésbiztonság a) elegendő erőforrással támogatott repülésbiztonsági politikák és célkitűzések kidolgozása révén, b) a veszélyek szisztematikus azonosítása és egy kockázatkezelési rendszer révén, c) a szervezetek biztonsági teljesítményére tekintettel lévő repülésbiztonsági garanciarendszerek révén, valamint d) a biztonság előmozdítása és a biztonsággal kapcsolatos kommunikáció révén fokozódni fog. Ez a rendelet összhangban van az egyéb területek – például légi járművek üzemben tartása, a repülőterek vagy a légialkalmasság-irányító szervezetek (CAMO. rész) – esetében létrehozott vezetési rendszer szabályozási koncepciójával. A vezetési rendszerre vonatkozó rendelkezéseknek a légi közlekedés valamennyi területén történő összehangolása révén biztosítható, hogy azok a szervezetek, amelyeknek különböző területeken több vezetési rendszerre vonatkozó követelménynek is meg kell felelniük, egyetlen vezetési rendszert tudjanak bevezetni, és hogy az eltérő területeken működő különböző szervezeteket felügyelő illetékes hatóságok ugyanazon szabályozási elvek alapján tervezhessék meg és szervezhessék meg felügyeleti tevékenységeiket.

l) A Bizottság 2021. december 14-én elfogadta az (EU) 2022/208 felhatalmazáson alapuló rendeletet[19]. E rendelet célkitűzése az időjárási körülményektől függetlenül végzett műveletekre és a hajózó személyzet képzésére alkalmazandó uniós légiközlekedési szabályozási keret annak érdekében történő korszerűsítése, hogy a legmagasabb szintű biztonságot lehessen biztosítani a legújabb technológiai fejlődésen alapuló hatékonyságnövekedés lehetővé tétele mellett. Az időjárási körülményektől függetlenül végzett műveletek tekintetében ez a rendelet a légi járművek üzemben tartásának típusától függően megfelelő egyensúlyt teremt a teljesítményalapú és az előíró elvek között. A szabályok nem technológia-függőek, és figyelembe vehetik a jövőbeli változásokat. A rendelet valamennyi vonatkozó szakágra kitér, és összehangolt módon aktualizálja az időjárási körülményektől függetlenül végzett műveletekre vonatkozó szabályokat a légi járművek üzemben tartása, a hajózó személyzet és a repülőterek tekintetében. Ami a hajózó személyzet képzését illeti, ez a rendelet javítja a légijármű-üzembentartók számára előírt, meglévő kötelező személyzeti képzési és ellenőrzési követelményeket. A rendelet kitér az alapképzésre, illetve a szinten tartó képzésre és ellenőrző vizsgára, az egynél több légijármű-típuson vagy -változaton történő

[19] A Bizottság (EU) 2022/208 felhatalmazáson alapuló rendelete (2021. december 14.) a 139/2014/EU rendeletnek az időjárási körülményektől függetlenül végzett műveletekre vonatkozó követelmények tekintetében történő módosításáról (HL L 35., 2022.2.17., 1. o.).

üzemeltetés feltételeire, a korábbi képzés és ellenőrző vizsga nem kereskedelmi célú üzemben tartók általi elfogadására, valamint az egypilótás üzemeltetésre engedéllyel rendelkező helikopterek többpilótás üzemeltetésére. Ez a rendelet az időjárási körülményektől függetlenül végzett műveletek tekintetében várhatóan költséghatékony módon fokozza, illetve fenntartja a biztonságot, csökkenti a szabályozásból eredő terheket, növeli a költséghatékonyságot, javítja a harmonizációt (például a Szövetségi Légügyi Hatósággal), valamint a megvalósítható mértékben átülteti az ICAO szabványait és ajánlott gyakorlatait.

A fent említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadását megelőzően a Bizottság konzultált a tagállamok szakértőivel és az Európai Parlament képviselőivel.

MEGJEGYZÉS: *A 748/2012/EU rendeletnek a sport- és szabadidős repülésre szánt légi járművekre (21. rész Light) vonatkozó arányosabb szabályok végrehajtása tekintetében történő módosításáról szóló, 2022. június 22-i (EU) 2022/1358 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet* elfogadására 2022. június 2-án került sor, és azt jelenleg az Európai Parlament és a Tanács két hónapig vizsgálja. Ez a rendelet kevésbé szigorú megközelítést alkalmaz az általános célú légi közlekedésben részt vevő légi járművek tanúsítására, és a tanúsítás alternatívájaként lehetővé teszi a tervezési megfelelőségi nyilatkozat benyújtását. Lehetővé teszi továbbá azt, hogy a tervezési és gyártási képességeket jóváhagyás helyett nyilatkozat útján lehessen igazolni, egyes alacsony kockázatú gyártási tevékenységek esetében pedig egyáltalán nem szükséges a gyártási képesség igazolása. A repülésbiztonság fenntartása mellett várhatóan csökkenni fognak az európai szabályozási rendszerbe való belépés akadályai, és ezáltal várhatóan könnyebbé válhat az új légijármű-típusok kifejlesztése.

4. KÖVETKEZTETÉS ÉS JÖVŐBELI KILÁTÁSOK

A Bizottság mindezeknek a felhatalmazáson alapuló rendeleteknek az elfogadására vonatkozó felhatalmazását azzal a céllal gyakorolta, hogy az (EU) 2018/1139 rendeletben előírt szinte minden üzemeltetési területen javítsa a repülésbiztonságot.

A Bizottság az Európai Parlament és a Tanács figyelmébe ajánlja ezt a jelentést.

A Bizottság azt tervezi, hogy az (EU) 2018/1139 rendelet további végrehajtása érdekében a jövőben élni fog felhatalmazáson alapuló hatásköreivel.