Európai Ombudsman

Ezt az oldalt gépi fordítással [Link] *fordították le. A gépi fordításokban előfordulhatnak az egyértelműséget és a pontosságot potenciálisan csökkentő hibák; az ombudsman nem vállal felelősséget az esetleges eltérésekért. A legmegbízhatóbb és jogilag korrekt tájékoztatásért olvassa el a fenti linken található, angol nyelvű forrásverziót. Bővebb információért tekintse meg* nyelvi és fordítási politikánkat [Link].

A légi járművek tanúsítására feljogosított személyekre vonatkozó engedélyezési követelményekről szóló uniós jogszabály állítólagos helytelen értelmezése - 2505/2009/BEH. sz. ügyben hozott határozata

Határozat

Ügy 2505/2009/BEH - **Vizsgálat megindítása** 27/10/2009 - **Határozat** 08/12/2010

A tanúsításra feljogosított személyek felelnek a légi járművek karbantartás utáni üzembe helyezésének engedélyezéséért. A panaszos hőlégballonok független tanúsítója, aki rendelkezik az Egyesült Királyságban a tanúsító személyek számára előírt vonatkozó engedéllyel. Az EASA tájékoztatta a panaszost, hogy a nemzeti képesítéssel rendelkező független tanúsító személyek kizárólag a képesítésüket kiadó országban bejegyzett légi jármű üzembe helyezését engedélyezhetik. Az EASA a 2042/2003/EK bizottsági rendelet III. mellékletének (66. rész) 66.A.100. cikkére hivatkozott, miszerint: *„Addig az időpontig, amíg a fenti részben nem határoznak meg követelményeket a nem repülőgépnek és helikopternek minősülő légi járművekkel kapcsolatos tanúsításra feljogosított személyekre, a vonatkozó tagállami rendelkezéseket kell alkalmazni."* Az EASA rámutatott, hogy a „vonatkozó tagállam" arra az államra utal, amelyben a légi járművet nyilvántartásba vették (lajstromozás szerinti állam). A panaszos álláspontja szerint azonban a „vonatkozó tagállam" arra az államra utal, amely a tanúsításra feljogosított személy engedélyét kiadta. Ezért azt állította, hogy az EASA értelmezése túlságosan korlátozó, és nem áll összhangban a letelepedés szabadságával. Követelte, hogy az EASA vizsgálja felül értelmezését.

Az ombudsman vizsgálata során az EASA fenntartotta értelmezését és kijelentette, hogy a panaszos értelmezése logikailag körbenjáró, mivel a 66.A.100. cikk célja annak meghatározása, hogy melyik tagállam jogosult megállapítani a tanúsításra feljogosított személy engedélye kiadásának feltételeit. Az EASA azt is kijelentette, hogy bár az európai uniós jogalkotó létrehozott közös közigazgatási eljárásokat, amelyek a tagállamoktól megkövetelik, hogy automatikusan elismerjék a más tagállam által kiadott fenti engedélyeket, ezek az engedélyek csak repülőgépekre és helikopterekre vonatkoznak. Jelenleg nem létezik a kölcsönös elismerésről szóló ilyen rendelkezés repülőgépektől vagy helikopterektől eltérő légi járművek

tanúsítására feljogosított személyek engedélyére vonatkozóan. Ennek eredményeképpen a hőlégballonokra vonatkozó külföldi légijármű-karbantartási engedélyek továbbra is a lajstromozás szerinti állam nemzeti rendeleteinek hatálya alá tartoznak. Az EASA magyarázata szerint ez a jogi helyzet változóban van, mert az EASA már benyújtott egy javaslatot arra vonatkozóan, hogy a repülőgépektől és helikopterektől eltérő légi járművekre is vezessenek be légijármű-karbantartási engedélyekre vonatkozó közös közigazgatási eljárást.

A repülőgépektől és helikopterektől eltérő légi járművek tanúsítására feljogosított személyekre vonatkozó egységes engedély hiányában az ombudsman úgy vélte, nincs alapja a panaszos állításának, miszerint az EASA értelmezése sérti a letelepedés szabadságát. A panaszos álláspontja tekintetében, miszerint a 66.A.100. cikk arra az államra utal, amely kiadja a tanúsításra feljogosított személy engedélyét, az ombudsman megállapította, hogy ez az értelmezés gyakorlatilag azt jelentené, hogy az egyik tagállam által kiadott képesítést minden más tagállamban automatikusan el kellene ismerni. Erről azonban a jogalkotó még nem rendelkezett. Figyelemmel a 66.A.100. cikk jogalkotási környezetben – különösen a Chicagói Egyezménnyel összefüggésben – történő értelmezésére, az ombudsman megállapította, hogy az EASA helyesen értelmezte, hogy a szóban forgó cikk a lajstromozás szerinti államra utal.

A panasz hátteréről

1. A jelen kifogás a tanúsító személyzetre vonatkozó engedélyezési követelmények értelmezésére vonatkozik. A követelményeket lényegében a 2042/2003/EK rendelet [1] , különösen annak III. melléklete (66. rész) állapítja meg. A tanúsító személyzet felelős a légi járművek vagy légijármű-alkatrészek karbantartást követő forgalomba bocsátásáért. A panaszos a hőlégballonok független tanúsítójaként jár el, és rendelkezik az Egyesült Királyság által kiadott vonatkozó engedéllyel.

2. 2009. március 24-én az EASA-hoz fordult, és érdeklődött a valamely tagállam által kiállított tanúsító személyzetre vonatkozó nemzeti képesítések más tagállamokban való érvényességéről. 2009. március 27-i levelében az EASA lényegében arról tájékoztatta, hogy a rendelet szerint a hőlégballonok tanúsítására vonatkozó nemzeti képesítéseket más tagállamok nem ismerik el. Következésképpen a nemzeti képesítéssel rendelkező független tanúsítók csak azokat a légi járműveket bocsáthatják újra üzembe, amelyeket abban az országban vettek nyilvántartásba, amely a tanúsító képesítését kiadta.

3. 2009. május 22-én a panaszos az ombudsmanhoz fordult (1353/2009/NM panasz). Nem ért egyet a rendelet EASA általi értelmezésével, és kéri az ombudsmant, hogy végezze el a felülvizsgálatot. Az európai ombudsman alapokmánya 2. cikkének (4) bekezdése előírja a panaszosok számára, hogy megfelelő adminisztratív lépéseket tegyenek az érintett szervvel szemben, mielőtt panaszt nyújthatnak be az ombudsmanhoz. A panaszos felvette a kapcsolatot az EASA-val, de nem tájékoztatta az EASA-t arról, hogy nem ért egyet a válaszának tartalmával. Az ombudsman ezért úgy ítélte meg, hogy a panaszos nem tett meg minden megfelelő előzetes közigazgatási eljárást, és azt tanácsolta neki, hogy forduljon ismét az

EASA-hoz.

4. Az EASA-hoz intézett 2009. június 30-i levelében a panaszos kifogásolta a vonatkozó szabályok EASA általi értelmezését. 2009. július 16-i válaszában az EASA a 66. rész 66.A.100. cikkére hivatkozott, amely a következőképpen szól:

„ Amíg ez a rész nem határoz meg követelményeket a repülőgépektől és helikopterektől eltérő légi járművek tanúsító személyzetére vonatkozóan, a vonatkozó tagállami szabályozást kell alkalmazni. ”

5. Az EASA rámutatott, hogy véleménye szerint az „érintett tagállam” kifejezés az igazoló személyzet által végzett tevékenységek felügyeletéért felelős államra vonatkozik. Az EASA továbbá kijelentette, hogy az M. rész (a rendelet I. melléklete) M.1. cikkének (1) bekezdése értelmében a nyilvántartásba vétel szerinti tagállam illetékes hatósága felel az egyes légi járművek folyamatos légialkalmasságának felügyeletéért.

6. Az EASA véleménye szerint e jogi helyzet következményei a következők:
- Az X országban található karbantartó szervezetnek X ország szabályai szerint képzett tanúsító személyzetet kell használnia. Ennek következtében az X országban érvényes tanúsító képesítéssel rendelkező személy csak az adott országban található szervezetekben jelölhető ki tanúsító személyzetként.
- Az X országban érvényes képesítéssel rendelkező személy, ha független tanúsítóként jár el, csak X országban lajstromozott légi járművet bocsáthat ki.

Az EASA megjegyezte, hogy álláspontját a 2008/013/R határozat [2] is tükrözi.

7. Az EASA végül rámutatott arra, hogy a 2008–03-as időszakra szóló megjegyzés-válaszdokumentumot (a továbbiakban: CRD) bocsátja ki, amely többek között javaslatot tesz egy 66. rész szerinti „L” engedélyre, amely kiterjedne a hőlégballonok karbantartására. A tőkekövetelmény-irányelvről szóló végleges vélemény 2009 végére várható. Az EASA kijelentette, hogy a 66. „L” rész szerinti engedélyt valamennyi tagállamban el fogják ismerni, mivel az engedély megszerzéséhez szükséges követelmények valamennyi tagállamban azonosak lennének.

8. 2009. október 7-én a panaszos benyújtotta ezt a panaszt.

A vizsgálat tárgya

9. Az ombudsmanhoz benyújtott panaszában a panaszos a következő állítást és állítást terjesztette elő:

Az EASA által a 66. rész 66.A.100. cikkében szereplő „érintett tagállam” jelentésének értelmezése i. túlságosan megszorító a 66.A.100. cikk szövegére tekintettel, és ii. nem felel meg a letelepedés szabadságának.

Az EASA-nak a panaszos beadványaival összhangban felül kell vizsgálnia az „érintett tagállam” fogalmának értelmezését.

A vizsgálat

10. A panaszt véleményezés céljából továbbították az EASA ügyvezető igazgatójának. Az EASA véleményét továbbították a panaszosnak észrevételei megtételére való felhívással, amelyet 2010. február 17-én küldött meg. Ezen észrevételek fényében szükségesnek bizonyult az ombudsman további vizsgálata. Így 2010. április 20-án kelt levelében az ombudsman felkérte az EASA-t, hogy szolgáltasson számára további információkat a panaszos állításával kapcsolatban. Az EASA válaszát továbbították a panaszosnak, aki 2010. június 10-én küldte meg észrevételeit.

Az ombudsman elemzése és következtetései

Előzetes megjegyzések

11. Tekintettel ténybeli kapcsolatukra, helyénvaló együtt vizsgálni a panaszos állítását és állítását.

A. A helytelen értelmezésre és a kapcsolódó állításra vonatkozó állítás

Az ombudsmanhoz benyújtott érvek

12. Állításának és állításának alátámasztására a panaszos azzal érvelt, hogy a rendelet nem hatalmazza fel kifejezetten az EASA álláspontját. *Szerinte az EASA hallgatólagosan elismerte ezt, mivel értelmezését „véleményének” nevezte* . Előadta, hogy az „érintett tagállam” kifejezést úgy kell értelmezni, hogy az az engedélyt kiadó tagállamra vonatkozik.

13. A panaszos továbbá úgy vélte, hogy az EASA értelmezése ellentétes a letelepedés szabadságával. Előadta továbbá, hogy a másik tagállam által kiadott engedélyek elismerése az egyik tagállamban nem rontaná a biztonságot, mivel a rendelet F. alrésze szerinti karbantartó szervezet felügyelete alatt tanúsított személyzet által végzett szolgáltatásokat általánosan elismerik.

14. Véleményében az EASA előadta, hogy a 66. rész 66. cikke A.100. cikkében szereplő „érintett tagállami rendelet” kifejezésben szereplő „releváns” kifejezést úgy lehet értelmezni, hogy az vagy az érintett tagállamra, vagy a vonatkozó rendeletre vonatkozik. Bármelyik

alternatívát is választja, az EASA kijelentette, hogy szilárd értelmezése szerint a 66. rész 66.A.100. cikkének kontextusa, valamint a 216/2008/EK rendelettel [3] létrehozott általános rendszer és a végrehajtási szabályok egyértelmű értelmezést eredményeznek. Az EASA rámutatott, hogy a rendelet a légi járművekre vonatkozó folyamatos légialkalmassági követelményeket állapít meg. E célból előírja, hogy a karbantartást vagy *egy jóváhagyott karbantartó szervezet nevében eljáró megfelelő tanúsító személyzetnek* , *független tanúsító személyzetnek* vagy a *pilóta tulajdonosának* kell elvégeznie.

15. Az EASA kijelentette, hogy a független tanúsító személyzet, például a panaszos, a 66. rész követelményeire is figyelemmel kiállíthat üzembehelyezési igazolásokat (M.A.801. cikk b) pont (2) bekezdés). Ez utóbbi meghatározza a légijármű-karbantartói engedélyek kiadására vonatkozó követelményeket, valamint azok érvényességének és használatának feltételeit. A 66. rész 66.A.100. cikke alkalmazandó a repülőgépektől és helikopterektől eltérő légi járművek tanúsító személyzetére. Tekintettel a 66. rész 66. cikke A.100. cikkében szereplő „vonatkozó tagállami rendeletre" való hivatkozásra, jelenleg az a helyzet, hogy a hőlégballonok tanúsító személyzetét a *nemzeti* jogszabályoknak megfelelően tanúsították.

16. Az EASA megjegyezte, hogy a panaszos véleménye szerint a 66. rész 66.A.100. cikke szerinti „érintett tagállam" az az állam, amely a tanúsító személyzet engedélyét kiadta. Ez az értelmezés azonban körkörös érvelésnek minősül, mivel a 66. rész 66.A.100. cikke azon állam meghatározására irányul, amely az engedély kiadására vonatkozó követelményeket állapíthat meg, valamint az engedély érvényességének és használatának feltételeit.

17. Az EASA fenntartotta azon álláspontját, hogy az „érintett tagállam" az az állam, amelyben a légi járművet, amelyen a tanúsító személyzet dolgozik, lajstromba vették. Az EASA szerint ezt a Chicagói Egyezmény [4] hozta létre, amelyet az EU-ban a 216/2008/EK rendelet, valamint a jelen panasz tárgyát képező rendelet – beleértve annak 66. részét is – hajtott végre. Alapelvként a Chicagói Egyezmény úgy rendelkezik, hogy a légi jármű lajstromba vételének **helye szerinti állam (a továbbiakban: a lajstromozó** állam) általános felelősséggel tartozik a légi jármű biztonságának felügyeletéért. Ennek az elvnek megfelelően a rendelet ezért a lajstromozó államot jelöli ki annak biztosításáért, hogy a nyilvántartásba vett légi jármű megfeleljen a folyamatos légialkalmassági követelményeknek. A nyilvántartó állam ezt a felelősséget különböző módokon gyakorolja, attól függően, hogy a légi járművet üzembe helyezik-e i. egy jóváhagyott karbantartó szervezet nevében tanúsító személyzet által; ii. független tanúsító személyzet; vagy iii. a pilóta tulajdonosának.

18. Az EASA rámutatott arra, hogy a nyilvántartó államnak az egyetlen módja, hogy teljesítse általános felelősségét, ha ellenőrzi, hogy a **független tanúsító személyzet** által végzett munka megfelel-e a rendeletnek, mielőtt a légi járművet karbantartás után újra üzembe helyeznék. Az EASA előadta, hogy a jogi helyzet eltérő a jóváhagyott karbantartó szervezeteknél dolgozó személyzet esetében, amennyiben a nyilvántartó állam a munkájuk felügyeletét a karbantartó szervezeteket jóváhagyó államra ruházza át. A „releváns tagállami rendelet" tehát annak az államnak a szabályozása volt, amely jóváhagyta a karbantartó szervezetet. Tekintettel arra, hogy a karbantartó szervezetek által a rendelet 4. cikkével és II. mellékletével összhangban kiadott jóváhagyásokat minden tagállamban automatikusan elismerik (a 216/2008/EK rendelet

11. cikkének (1) bekezdése), ezért a valamely jóváhagyott karbantartó szervezetnél dolgozó tanúsító személyzet bármely tagállamban lajstromozott légi járművet szabadon bocsáthat, még akkor is, ha szakszolgálati engedélyét nemzeti hatóság bocsátotta ki. A független tanúsító személyzet esetében a nyilvántartó államnak képesnek kell lennie arra, hogy ellenőrizze az általuk végzett munkát, valamint értékelje és felügyelje képesítését.

19. Az EASA arra is rámutatott, hogy az „érintett tagállami szabályozás" kifejezés értelmezését valamennyi érdekelt féllel folytatott széles körű konzultáció tárgyát képezte. Értelmezése az elfogadható megfelelési eszközök [5] (AMC) M.A.502. b) és c) pontjának részét képezte. 2007. március 20-án az EASA közzétette azon szándékát, hogy a független tanúsító személyek által végzett karbantartás céljából a „releváns tagállami szabályozást" a nyilvántartó államként értelmezze. A vonatkozó értesítés 2007. június 20-ig volt nyitva, de nem érkezett olyan észrevétel, amely az EASA értelmezését vitatná. Az EASA ezért úgy ítélte meg, hogy véleménye széles körben elfogadott az összes érdekelt fél körében, és végleges értelmezését közzétette a fenti AMC-ben.

20. A panaszos úgy vélte, hogy az Egyesült Királyság engedélyét minden uniós tagállamban automatikusan el kell ismerni. Az EASA ugyanakkor rámutatott arra, hogy a jóváhagyott karbantartó szervezetek esetétől eltérően a repülőgépektől és helikopterektől eltérő légi járművek tanúsító személyzetének engedélyeit nem ismerik el automatikusan. Ennek oka az volt, hogy egyelőre az uniós jogalkotó által létrehozott egyetlen közös közigazgatási eljárás a repülőgépek és helikopterek tanúsítására vonatkozott (a rendelet 5. cikkének (1) bekezdése a 66. résszel összefüggésben). A tagállamoknak további értékelés nélkül el kellett ismerniük egy másik tagállam által az említett rendelkezéseknek megfelelően kiadott engedélyt (a 216/2008/EK rendelet 11. cikkének (1) bekezdése).

21. A repülőgépektől és helikopterektől eltérő légi járművek, például a hőlégballonok esetében azonban a jogalkotó szándékosan úgy határozott, hogy egyelőre nem hoz létre közös közigazgatási eljárásokat. A jogalkotó ezért úgy döntött, hogy nem alkalmazza a 216/2008/EK rendelet 11. cikkének (1) bekezdésében előírt kölcsönös elismerés elvét a nemzeti engedélyekre.

22. Következésképpen a hőlégballonokra vonatkozó külföldi légijármű-karbantartási engedélyek elismerése továbbra is a lajstromozó állam nemzeti jogszabályainak hatálya alá tartozik. Ez nem azt jelenti, hogy a kölcsönös elismerés nem lehetséges, hanem azt, hogy az ilyen elismerést nem az uniós jog, hanem a nemzeti jogszabályok szabályozzák. A panaszos tehát élhetett egyesült királyságbeli engedélyének kiváltságaival, feltéve, hogy azt az adott nyilvántartó állam elismerte.

23. Az EASA hozzátette, hogy a jogi helyzet hamarosan megváltozik. Kifejtette, hogy a 66. rész módosításával kapcsolatban véleményt nyújtott be az Európai Bizottságnak. E javaslat hatálybalépését követően közös igazgatási eljárások vonatkoznának a repülőgépektől és helikopterektől eltérő légi járművek karbantartási engedélyeire.

24. Észrevételeiben a panaszos azt állította, hogy egy szabványos német szótár szerint a

„releváns” (*németül* einschlägig) szó „egy adott területre vonatkozik”. Előadta, hogy a 66. rész a tanúsító személyek számára kiállított engedélyekre vonatkozó szabályokat tartalmaz. Nem tartalmazott azonban a légi járművekkel kapcsolatos felelősségre vonatkozó szabályokat, amelyekkel az M. rész (a rendelet I. melléklete) foglalkozott. A panaszos a rendelet 5. cikkének (1) bekezdésére hivatkozott, amely a következőképpen szól: *„A tanúsító személyzetnek az I. melléklet M.A.606. h) pontjában, M.A.607. b) pontjában, M.A.801. d) pontjában és M.A.803. pontjában, valamint a II. melléklet 145.A.30. j) pontjában és a II. melléklet (145. rész) IV. függelékében foglalt rendelkezéseknek megfelelő képesítéssel* kell rendelkeznie.

25. A panaszos a 216/2008/EK rendelet 11. cikkének (5) bekezdésére is hivatkozott, amely a következőképpen szól: „A 8. *cikk (5) bekezdésében említett intézkedések hatálybalépéséig és az ezen intézkedések által előírt átmeneti időszakok lejártáig, valamint a 69. cikk (4) bekezdésének sérelme nélkül, az e rendelettel összhangban nem kibocsátható bizonyítványok az alkalmazandó nemzeti rendeletek alapján bocsáthatók ki.* ” Ezen túlmenően a 216/2008/EK rendelet 3. cikkének e) pontjára hivatkozott, amely a következőképpen szól: *»tanúsítás«: az elismerés bármely formája, amely szerint egy termék, alkatrész vagy berendezés, szervezet vagy személy megfelel az alkalmazandó követelményeknek, beleértve e rendelet rendelkezéseit és végrehajtási szabályait, valamint az ilyen megfelelést igazoló megfelelő tanúsítvány kiállítását;* ” Mindezek alapján előadta, hogy mindaddig, amíg nincs egységes engedély a független tanúsító személyzet számára, a nemzeti engedélyt a 66. rész szerinti szakszolgálati engedéllyel egyenértékűnek kell tekinteni.

26. A panaszos rámutatott, hogy az EASA arra utalt, hogy a biztonság veszélybe kerülne, ha a hőlégballonokat egy másik tagállamban engedéllyel rendelkező tanúsító személyzet tartaná fenn. Ellentmondott ennek az álláspontnak, és rámutatott arra, hogy ha egy nemzeti hatóság engedélyt ad ki a független tanúsító személyeknek, biztosítania kell, hogy a személyzet megfeleljen a vonatkozó előírásoknak. Azt is előadta, hogy a lajstromozó állam illetékes hatósága kétség esetén ellenőrizheti, hogy a légi jármű kiadásával megbízott független tanúsító személyzet rendelkezik-e megfelelő szakszolgálati engedéllyel. Ugyanez vonatkozik arra az esetre is, ha az illetékes hatóság egy másik ország által jóváhagyott karbantartó szervezet engedélyét ellenőrizné, ha a légi járművet e szervezet tartaná fenn.

27. Ami az EASA által hivatkozott AMC-t illeti, a panaszos előadta, hogy az nem alkalmazandó az ő esetében. Hivatkozik a rendeletet módosító 1056/2008/EK rendelet M.A.502. cikkének b) pontjára. Az M.A.502. cikk a) pontja értelmében az alkatrészek karbantartását megfelelően jóváhagyott karbantartó szervezetek végzik. Az M.A.502. cikk b) pontja a következőképpen szól: „ *b)* **Az a) ponttól eltérve valamely komponensnek a légijármű-karbantartási adatokkal** *vagy – amennyiben az illetékes hatóság beleegyezik – a komponenskarbantartási adatokkal összhangban történő karbantartását az e melléklet (M. rész) A. szakaszának F. alrésze vagy a II. melléklet (145. rész) szerint jóváhagyott A minősített szervezet, valamint az M.A.801. b) 2. pontban említett* **tanúsító személyzet csak akkor végezheti el, ha az ilyen alkatrészeket a légi járműre szerelik. Mindazonáltal** *az ilyen szervezet vagy* **tanúsító személyzet karbantartás céljából ideiglenesen eltávolíthatja ezt a komponenst annak érdekében, hogy javítsa a komponenshez való hozzáférést, kivéve, ha az ilyen eltávolítás olyan további karbantartást igényel, amely nem felel meg e bekezdés rendelkezéseinek** . *Az e*

bekezdésnek megfelelően elvégzett alkatrész-karbantartás nem jogosult az 1. számú EASA-űrlap kiadására, és az M.A.801. pontban előírt légijármű-kibocsátási követelmények hatálya alá kell tartoznia. [6] Kiemelte, hogy a hőlégballonok által szállított gázpalackokat csak működés közben szerelték fel a ballonra, de leszállás után eltávolították a ballonból. Azt is állította, hogy az AMC nyilvánvalóan csak az alkatrészek karbantartására terjedt ki, de nem egész légi járműre. Így helyzetére nem terjedt ki az AMC, mivel a gázpalackok karbantartásához nem volt szükség az illetékes hatóság engedélyére.

28. A panaszos üdvözölte, hogy a jogalkotó a nemzeti engedélyeket a 66. rész szerinti engedélyekké kívánta átalakítani, ugyanakkor azt állította, hogy a vonatkozó feltételekről és a vonatkozó módosítás hatálybalépésének időpontjáról még nem volt tudomás. Végül rámutatott arra, hogy az alapvető kérdés az, hogy a nemzeti engedélyt a 66. rész szerinti engedélyekkel egyenértékűnek ismerik-e el addig, amíg az ügyről jogszabály nem határoz.

29. Kiegészítő tájékoztatás iránti kérelmében az ombudsman számos kérdést intézett az EASA-hoz. Azt kérdezi, hogy miért tartja relevánsnak az AMC M.A.502. b) és c) pontját, amely úgy tűnik, hogy az alkatrészek karbantartására vonatkozik a légi járművek tanúsító személyzetének engedélyezésére alkalmazandó jogszabályok szempontjából. Arra is felkérte az EASA-t, hogy fejtse ki észrevételeit a panaszos észrevételeiben felvetett egyéb érvekkel kapcsolatban. Végül felkérte az EASA-t, hogy tájékoztassa őt a repülőgépektől és helikopterektől eltérő légi járművek karbantartási engedélyeire vonatkozó közös igazgatási eljárások javasolt elfogadása terén elért előrehaladásról.

30. Válaszában az EASA kifejtette, hogy a 66. rész rendelkezéseit nem lehet elszigetelten értelmezni. A rendelkezések ehelyett a jogalkotó által a légi járművek folyamatos légialkalmasságának biztosítása érdekében létrehozott egyetlen építőelemet képezték. A 66. rész kapcsolódik más építőelemekhez, például az M. részhez (I. melléklet), a 145. részhez (II. melléklet) és a 147. részhez (*IV. melléklet*), amelyek mindegyike ugyanazt a célt szolgálja. Az EASA előadta, hogy a 66. rész 66.A.100. cikkét ennek fényében kell értelmezni, beleértve az M. rész M.A.801. cikkének b) pontját is. Az EASA arra is rámutatott, hogy a panaszos álláspontjával ellentétben a rendelet mellékleteiben szereplő valamennyi rendelkezés „a *légi járművek (biztonsága) iránti felelősségre* ” vonatkozott.

31. Az EASA ezt követően kijelentette, hogy a 66. rész 66.A.100. cikke a „ *tanúsító személyzetre vonatkozó követelményre* ” hivatkozik, nem pedig az „ *engedélyezési követelményre* ”. Ebből az következik, hogy az engedély birtoklása nem elegendő a tanúsítási jogosultságok gyakorlásához. Ehelyett az engedélyeseknek is meg kellett felelniük a jogalkotó által az ilyen jogosultságok gyakorlására vonatkozóan meghatározott követelményeknek. **Repülőgépek és helikopterek esetében a** tanúsító személyzetnek nemcsak a 66. rész szerinti szakszolgálati engedéllyel kell rendelkeznie, hanem meg kell felelnie a 66.A.20. cikk b) pontjának is, amely viszont az M. és 145. részre vonatkozik. **A repülőgépektől és helikopterektől eltérő légi** járművek esetében a tagállamok tanúsító személyzetére vonatkozó követelményeket kell alkalmazni. Az EASA szerint ez azt jelenti, hogy az igazoló személyzetnek nemcsak akkor kell rendelkeznie engedéllyel, ha azt az alkalmazandó jogszabályok előírják, hanem meg kell felelnie az alkalmazandó jogszabályokban meghatározott, a szakszolgálati engedélyhez

kapcsolódó jogosultságok gyakorlására vonatkozó egyéb követelményeknek is.

32. Az EASA észrevételt tett a 216/2008/EK rendelet 11. cikkének (5) bekezdésével kapcsolatban, amelyre a panaszos észrevételeiben hivatkozott, és előadta, hogy az csak a légi üzemeltetésre vonatkozik (a 216/2008/EK rendelet 8. cikke). A panaszos esete azonban légialkalmassági kérdéshez kapcsolódik (a 216/2008/EK rendelet 5. cikke). Az EASA kijelentette, hogy a 216/2008/EK rendelet 11. cikkének (4) bekezdése a légialkalmassági kérdésekre alkalmazandó rendelkezést tartalmaz, amely hasonló a panaszos által említetthez. A 216/2008/EK rendelet 11. cikkének (4) bekezdése azonban csak azt állapította meg, hogy a 216/2008/EK rendelet alapján kiállított személyzeti engedély hiányában ezeket az engedélyeket az alkalmazandó nemzeti jogszabályok alapján állítják ki. Az EASA hangsúlyozta, hogy a 11. cikk (4) bekezdése egyáltalán nem írja elő, hogy a nemzeti engedélyek egyenértékűek a 66. rész szerinti engedélyekkel, vagy hogy azokat 66. rész szerinti engedélyekké alakítják át. Az EASA továbbá előadta, hogy a 216/2008/EK rendelet 11. cikkének (4) bekezdése nem alkalmazandó a panaszos ügyére.

33. Az EASA azt is hangsúlyozta, hogy a panaszos álláspontjának nyilvánvaló értelmezésével ellentétben a légi járműveket más tagállamokban engedéllyel rendelkező független tanúsító személyzet is fenntarthatja. Az ilyen tartás azonban a nyilvántartó állam jogszabályainak hatálya alá tartozott. Ha a nyilvántartó állam jogszabályai előírják, hogy a független tanúsító személyzet rendelkezzen engedéllyel, az engedély lehet i. a nyilvántartó állam által kiadott engedély, vagy ii. egy másik állam által kiadott és a lajstromozó állam által elismert engedély.

34. Ami az AMC M.A.502. (2) bekezdésének a panaszos ügyére való alkalmazhatóságát illeti, az EASA előadta, hogy az releváns a 66. rész 66.A.100. cikke szempontjából, mivel az M. rész a repülésbiztonságot biztosító átfogó rendszer részét képezi (lásd a fenti 30. pontot). Tekintettel arra, hogy az M. és a 66. rész ugyanazon rendelet egymáshoz kapcsolódó és egymástól függő mellékletei, a 66. rész 66.A.100. cikkének értelmezése szempontjából is relevánsak az AMC azon megfontolásai, amelyek szerint a nyilvántartó tagállam felelős a független tanúsító személyek által végzett karbantartásért.

35. Az EASA továbbá kijelentette, hogy a panaszos helyesen állapította meg, hogy az említett AMC alkatrész-karbantartáshoz kapcsolódik, és ezért az ő esetében nem alkalmazható. Ugyanakkor az EASA emlékeztetett arra, hogy az AMC **független tanúsító személyzet által végzett alkatrész-** karbantartással foglalkozik. Az EASA kijelentette, hogy az ombudsmanhoz benyújtott véleményében a független tanúsító személyzet felelősségével kapcsolatos elvekre hivatkozik.

36. Az ombudsmannak a repülőgépektől és helikopterektől eltérő légi járművek légijármű-karbantartási engedélyeire vonatkozó közös igazgatási eljárások javasolt elfogadásának előrehaladásával kapcsolatos kérdésére válaszolva az EASA kifejtette, hogy a Bizottság és a tagállamok az EASA-bizottság 2010. április 29–30-i ülésén megvitatták az EASA véleményét. A megbeszélések alapján megállapodás született arról, hogy a Bizottság új jogalkotási javaslatot terjeszt elő, amelyet az EASA-bizottság 2010 októberében tartandó ülésén vitatnak meg.

37. Észrevételeiben a panaszos előadta, hogy a központi kérdés az volt, hogy a nemzeti engedély a 66. rész szerinti engedéllyel egyenértékűnek tekinthető-e, és ezért további vizsgálat nélkül át lehet-e alakítani ilyen engedélyre. Megállapítva, hogy az EASA nemleges választ adott erre a kérdésre, kifogásolta az EASA álláspontját. Álláspontja alátámasztására a 66. rész 66.A.70. cikkének a) pontját idézte, amely a következőképpen szól:

„ *66.A.70. Átalakítási rendelkezések*

a) Az e rész hatálybalépését megelőzően valamely tagállamban érvényes tanúsító személyzet képesítésével rendelkező személy a 66.B.300. pontban meghatározott feltételek mellett további vizsgálat nélkül légijármű-karbantartói engedélyt kap. ”

38. A panaszos szerint a fenti rendelkezés az alábbiakra vezethető vissza:
- A nemzeti képesítést további vizsgálat nélkül át lehet alakítani a 66. rész szerinti szakszolgálati engedélyre. Ilyen átalakításra már sor került a repülőgépek és helikopterek vonatkozásában.
- A további vizsgálat nélküli átalakítás révén az EASA elismeri a nemzeti képesítést, amelyet ezért a 66. rész szerinti engedéllyel egyenértékűnek kell tekinteni. Ellenkező esetben i. a nemzeti szakszolgálati engedély jogosultjának további vizsgát kell tennie, és ii. az EASA nem ismerheti el a nemzeti engedéllyel rendelkező és légi járművek üzembe helyezésére jogosult tanúsító személyzet által végzett karbantartást.

Az a tény, hogy egyelőre nem volt lehetséges a (repülőgépektől és helikopterektől eltérő légi járművekre vonatkozó) nemzeti szakszolgálati engedély 66. rész szerinti szakszolgálati engedélyké való átalakítása, nem járhat a nemzeti szakszolgálati engedéllyel rendelkezők kárára.

Az ombudsman értékelése

39. A jelen kifogás a 66. rész 66.A.100. cikkének értelmezésére vonatkozik. Az ombudsman megjegyzi, hogy a panaszos szerint a 66. rész 66.A.100. cikkének EASA általi értelmezése csupán „ *véleménye* ”, és nem rendelkezik kifejezetten a rendelettel. A panaszos állításának érdemi vizsgálata előtt ezért hasznos az ombudsman megközelítése a panaszos állításának és az EASA értelmezésével kapcsolatos állításának értékelésére.

40. Ennek során emlékeztetni kell az EASA-ra a 216/2008/EK rendelet III. fejezetének 1. szakasza értelmében ráruházott feladatokra. E feladatok közé tartozik többek között a tanúsítási előírások kiadása (beleértve a légialkalmassági előírásokat és a légialkalmassági szabályzatokat, valamint az e rendelet és végrehajtási szabályai alkalmazására vonatkozó útmutató anyagokat), valamint a 216/2008/EK rendelet egyes rendelkezéseinek alkalmazására vonatkozó megfelelő határozatok meghozatala, például a légialkalmassági és környezetvédelmi tanúsítás tekintetében (a 216/2008/EK rendelet 18. cikkének c) és d) pontja). Ezenkívül az EASA feladatai közé tartozik a vélemények Bizottsághoz történő benyújtása, valamint a

tanúsítási és útmutató anyagok kidolgozása (a 216/2008/EK rendelet 19. cikke).

41. E példákból kitűnik, hogy feladatainak ellátásához az EASA-nak értelmeznie és alkalmaznia kell a rábízott jogi keretet. E gyakorlat során meg kell vizsgálnia e jogi keret értelmezését. Az ombudsman ugyanakkor emlékeztet arra, hogy az Európai Unióról szóló szerződés 19. cikke értelmében a Bíróság biztosítja a jog tiszteletben tartását a Szerződések értelmezése és alkalmazása során. Nem kétséges tehát, hogy az uniós jog értelmezése tekintetében a Bíróság a legfelsőbb és végső hatóság. Az EASA értelmezési döntései tehát főszabály szerint a Bíróság felülvizsgálata alá tartoznak.

42. Tekintettel a Bíróságnak az uniós jog értelmezésére vonatkozó hatáskörére, az ombudsman a következőkben saját értékelést ad arról, hogy az EASA hogyan értelmezi a 66. rész 66.A.100. cikkét.

43. A panaszos állítása két különálló, mégis egymással összefüggő kérdésre vonatkozik, nevezetesen i. a „ *vonatkozó tagállami rendelet" kifejezésnek a nyilvántartó tagállamra* való hivatkozásként történő EASA általi értelmezésének helyességére, valamint ii. ezen értelmezésnek a letelepedés szabadságával való összhangjára. A második kérdéssel kapcsolatban a panaszos kifogásolta az EASA azon álláspontját, amely szerint jelenleg nem ismerik el automatikusan a más tagállamokban a hőlégballonok karbantartására vonatkozó nemzeti engedélyeket. A következőkben az ombudsman megvizsgálja a panaszos állításának mindkét aspektusát.

44. Az ombudsman először is megjegyzi, hogy a rendelet 5. cikkének (1) bekezdése előírja, hogy az igazoló személyzetnek a III. melléklet (66. rész) rendelkezéseivel összhangban képesítéssel kell rendelkeznie (bizonyos kivételek kifejezetten szerepelnek). Ebből következik, hogy a 66. rész tartalmazza az igazoló személyzet képesítésére vonatkozó szabályokat.

45. A jogvitában részt vevő felek nem értenek egyet a 66. rész 66.A.100. cikkének helyes értelmezésével kapcsolatban. Az ombudsman úgy véli, hogy kizárólag a 66. rész 66.A.100. cikkének szövegéből nem lehet egyértelműen megállapítani, hogy mely tagállami rendeletet jelölik ki „a *vonatkozó tagállami rendeletként* ". A „ *vonatkozó tagállami rendeletre* " való hivatkozásból azonban az következik, hogy átmeneti időszakra („ *amíg e rész nem rendelkezik* [...]") a **nemzeti** jogszabályok szabályozzák a repülőgépektől és helikopterektől eltérő légi járművek tanúsító személyzetének képesítését. A panaszos maga is előadta, hogy a „ *vonatkozó tagállami rendeletnek* " az engedélyt kiállító tagállam jogszabályainak kellene lennie.

46. Mielőtt a 66.A.100. cikk szerinti tagállam kilétének kérdésével foglalkozna (a panaszos által felvetett **első szempont**), az ombudsman hasznosnak tartja annak mérlegelését, hogy az adott tagállam joga alapján kiadott engedélyek automatikus kölcsönös elismerés hatálya alá tartoznak-e, és ezért azokat el kell-e ismerni az összes többi tagállamban (a panaszos által felvetett **második szempont**). A vizsgálat során az EASA kifejtette, hogy bár a 216/2008/EK rendelet előírja a repülőgépek és helikopterek engedélyét engedélyező személyzet képesítéseinek kölcsönös elismerését, a jogalkotó úgy döntött, hogy egyelőre nem állapít meg egységes igazgatási eljárásokat a repülőgépektől és helikopterektől eltérő légi járművekkel

kapcsolatban. Ugyanakkor az EASA rámutatott, hogy a közeljövőben tervezik egységes engedély bevezetését az igazoló személyzet számára a repülőgépektől és helikopterektől eltérő légi járművek tekintetében.

47. A rendelet és mellékletei közös műszaki követelményeket és igazgatási eljárásokat írnak elő a repüléstechnikai termékek, alkatrészek és berendezések folyamatos légialkalmasságának biztosítása érdekében (lásd a rendelet (3) preambulumbekezdését). A rendelet 66. részének A. alrésze (66.A.1–66.A.70. cikk) megállapítja a légijármű-karbantartói engedély kiadására vonatkozó követelményeket, valamint a légijármű-karbantartói engedély érvényességének és használatának feltételeit a **repülőgépek és helikopterek** meghatározott kategóriái tekintetében. A repülőgépektől **és helikopterektől eltérő légi** járművek tekintetében azonban a 66. rész nem állapít meg követelményeket a vonatkozó karbantartási engedélyek kiadására, valamint érvényességük és használatuk feltételeire vonatkozóan, hanem inkább a „ *vonatkozó tagállami rendeletre* ” hivatkozik.

48. A 216/2008/EK rendelet 11. cikkének (1) bekezdése előírja a tagállamok számára, hogy további műszaki követelmények vagy értékelés nélkül ismerjék el **az említett rendelettel összhangban kiállított** tanúsítványokat. Tekintettel arra, hogy a fentiekre tekintettel a repülőgépektől és helikopterektől eltérő légi járművek karbantartására vonatkozó engedélyek a **nemzeti joggal összhangban kiadott** engedélyek, az ombudsman véleménye szerint a 216/2008/EK rendelet 11. cikkének (1) bekezdése nem alkalmazandó ezekre az engedélyekre. Hasonlóképpen az ombudsman úgy véli, hogy mivel sem a 216/2008/EK rendelet 11. cikkének (4) bekezdése, sem 11. cikkének (5) bekezdése nem írja elő a nemzeti joggal összhangban kiállított engedélyek feltétel nélküli elismerését, nem szükséges megvizsgálni, hogy ezek a rendelkezések alkalmazhatók-e a panaszos helyzetére.

49. A panaszos azt állította, hogy a nemzeti engedélyeket a 66. rész szerinti szakszolgálati engedélyekkel egyenértékűnek kell tekinteni mindaddig, amíg a 66. rész szerinti szakszolgálati engedély a repülőgépektől és helikopterektől eltérő légi járművekre nem vonatkozik. Tekintettel azonban a vonatkozó jogalap hiányára, valamint arra, hogy úgy tűnik, hogy a jogalkotó szándékosan úgy döntött, hogy egyelőre nem állapít meg egységes engedélyezési feltételeket a repülőgépektől és helikopterektől eltérő légi járművekre vonatkozóan, a panaszos álláspontja nem meggyőző. Kétségtelen, hogy észrevételeiben a panaszos a 66. rész 66.A.70. cikkére hivatkozott, és azt állította, hogy ennek alapján a nemzeti engedélyeket át lehet alakítani a 66. rész szerinti engedélyekké. Meg kell azonban jegyezni, hogy a 66. cikk A.70. cikke a 66. rész „A *légijármű-karbantartási engedélyek és helikopterek* ” című A. alrészének részét képezi, de nem tartozik a 66. rész „A repülőgépektől *és helikopterektől eltérő légi járművek" című B.* alrészébe. A fentiek szerint a 216/2008/EK rendelet 11. cikkének (1) bekezdése a 66. résszel összefüggésben előírja a repülőgépek és helikopterek tanúsító személyzete képesítéseinek kölcsönös elismerését, a repülőgépektől és helikopterektől eltérő légi járművek esetében azonban nem. Ebből következik, hogy a panaszos érvének nem lehet helyt adni.

50. A repülőgépektől és helikopterektől eltérő légi járművek tanúsító személyzetének egységes engedélye hiányában az ombudsman nem lát alapot a panaszos azon állítására, hogy az EASA értelmezése sérti a letelepedés szabadságát. Emlékeztet ugyanakkor arra, hogy – amint azt az

EASA is előadja – az automatikus kölcsönös elismerés hiánya nem akadályozza meg a tagállamokat abban, hogy elismerjék a más tagállam által a repülőgépektől és helikopterektől eltérő légi járművekre vonatkozó személyzeti engedélyeket. Hasznosnak tűnik hozzátenni, hogy a letelepedés szabadsága önmagában nem írja elő az egyik tagállam által más tagállamokban kiállított szakmai képesítések feltétel nélküli elismerését [7] . Ugyanakkor a tagállamok még akkor is kötelesek figyelembe venni és meg kell vizsgálniuk, hogy a más tagállamban megszerzett képesítések milyen mértékben felelnek meg a saját szabályaik által megkövetelt képesítéseknek, még akkor is, ha nincs olyan másodlagos jogszabály, amely a tanúsítói engedélyek kölcsönös elismerését írja elő [8] .

51. A fenti okok miatt az ombudsman úgy véli, hogy az EASA álláspontja, amely szerint jelenleg a repülőgépektől és helikopterektől eltérő légi járművekkel kapcsolatos tanúsító személyzet képesítéseinek automatikus kölcsönös elismerése nem áll fenn, helyes. Ebből következik, hogy a panaszos állításának második aspektusa nem tartható fenn.

52. Állítása **első aspektusát illetően** a panaszos vitatta, hogy az EASA a „ *releváns tagállami rendelet" megfogalmazást a nyilvántartó államra* utalva értelmezte, és előadta, hogy ezt a kifejezést ehelyett úgy kell értelmezni, hogy az az engedélyt kiadó tagállam rendeletére vonatkozik. A vizsgálat során az EASA előadta, hogy a panaszos értelmezése körkörös érvelésnek minősülne, mivel a 66. rész 66.A.100. cikke meghatározza azt az államot, amely megállapíthatja az engedély kiadására vonatkozó követelményeket, valamint az engedély érvényességének és használatának feltételeit. Az ombudsman úgy véli, hogy a panaszos értelmezése valóban azt jelentené, hogy csak az engedélyt kiadó tagállam írhat elő követelményeket az igazoló személyzetre vonatkozóan. Ezért az Egyesült Királyság jogszabályainak megfelelően kiadott engedélyt Németországban és az összes többi tagállamban is el kellene ismerni további műszaki követelmények vagy vizsgálatok nélkül. A panaszos értelmezése tehát szükségessé tenné az egyik tagállam által az összes többi tagállamban kiállított képesítés automatikus kölcsönös elismerését. Amint azonban a fentiekben láttuk, a jogalkotó nem rendelkezett ilyen feltétel nélküli elismerésről, hanem a vonatkozó tagállami rendeletre hivatkozott. Az ombudsman ezért úgy véli, hogy a panaszos által javasolt értelmezés valóban körkörösnek tűnik, és így nem meggyőző. Az ombudsman tudomásul veszi a panaszos azon álláspontját, hogy a biztonság nem lenne veszélyben, ha egy adott tagállamban a hőlégballonokat egy másik tagállamban engedéllyel rendelkező tanúsító személyzet tartaná fenn. Még ha ez így lenne is, nem biztosítana alapot a vonatkozó képesítések automatikus kölcsönös elismeréséhez, amely csak akkor valósul meg, ha a 66. rész szerinti engedélyt a repülőgépektől és helikopterektől eltérő légi járművekre vonatkozóan elfogadták.

53. A fentiekre tekintettel, bár az „érintett tagállami rendelet" megfogalmazásnak a panaszos általi saját értelmezése nem kérdőjelezheti meg az EASA értelmezését, az ombudsmannak a panaszos állításának első szempontjának értékelése során azt is meg kell vizsgálnia, hogy az EASA értelmezése helyes-e. Az EASA véleménye szerint a „releváns tagállami rendelet" a nyilvántartó államra vonatkozik.

54. A 216/2008/EK rendelet (3) preambulumbekezdése szerint a Chicagói Egyezmény

minimumkövetelményeket ír elő a polgári repülés biztonságának és a környezet védelmének biztosítása érdekében. „A *végrehajtásukhoz elfogadott alapvető közösségi követelményeknek és szabályoknak* ” biztosítaniuk kell, hogy a tagállamok teljesítsék a Chicagói Egyezmény által létrehozott kötelezettségeket. A 216/2008/EK rendelet (4) preambulumbekezdése előírja továbbá, hogy „[a] *Közösségnek a Chicagói Egyezményben meghatározott normákkal és ajánlott gyakorlatokkal összhangban meg kell határoznia a légi járművek üzemeltetésében részt vevő [* ...] személyekre és szervezetekre vonatkozó alapvető követelményeket [...]. A Bizottságot fel kell hatalmazni a szükséges végrehajtási szabályok kidolgozására.” Ezért úgy tűnik, hogy a 216/2008/EK rendelet célja a Chicagói Egyezményben meghatározott előírások végrehajtása, például az EU biztonságával kapcsolatban.

55. A Chicagói Egyezmény V. fejezete részletesen leírja „a *légi járművek tekintetében teljesítendő feltételeket* ”. Előírja, hogy a nemzetközi hajózásban részt vevő légi járművek légialkalmassági bizonyítványait „az *az állam állítja ki vagy érvényessé teszi, amelyben azt lajstromozták* ” (a Chicagói Egyezmény 31. cikke). A személyzeti engedélyek tekintetében a Chicagói Egyezmény 32. cikke úgy rendelkezik, hogy minden légi jármű pilótáját és a nemzetközi hajózásban részt vevő légi jármű üzemeltető személyzetének többi tagját képesítési bizonyítványokkal, valamint „az az *állam által kiállított vagy érvényes engedélyekkel kell ellátni, amelyben a* légi járművet *lajstromozták* ”. Ebből következik, hogy a Chicagói Egyezmény a lajstromozó államot jelöli ki a légi jármű légialkalmasságának felügyeletéért, valamint a légijármű-üzemeltető alkalmazandó szabályoknak való megfeleléséért. Ezért úgy tűnik, hogy a Chicagói Egyezmény alapjául szolgáló általános elv az, hogy a nyilvántartó állam felelős a független tanúsító személyek által végzett karbantartásért. E jogi helyzettel összhangban a 216/2008/EK rendelet I. mellékletének (M. rész) M.1. cikke úgy rendelkezik, hogy az egyes légi járművek folyamatos légialkalmasságának felügyeletére és a légialkalmassági felülvizsgálati bizonyítványok kiállítására illetékes hatóság a lajstromozó tagállam által kijelölt hatóság. Az ombudsman továbbá úgy véli, hogy a „ *releváns tagállami rendelet* ” megfogalmazás EASA általi értelmezését, azaz a nyilvántartó államot nem vitatták az érdekelt felekkel folytatott konzultáció során, amely az AMC M.A.502. b) és c) pontjának elfogadásához vezetett. Bár a panaszos azt állította, hogy ez a konkrét AMC nem alkalmazható a helyzetére, az ombudsman úgy véli, hogy megerősíti azt az általános elvet, hogy a nyilvántartó tagállam felelős a független tanúsító személyek által végzett karbantartásért, még akkor is, ha maga az AMC csak az alkatrészek karbantartására vonatkozik.

56. A fentiekre tekintettel az ombudsman úgy véli, hogy az EASA helyesen értelmezi, hogy a 66.A.100. cikk a nyilvántartó tagállamra vonatkozik.

57. Mivel a panaszos állítása nem fogadható el, keresetének sem lehet helyt adni.

B. Következtetések

A panasz kivizsgálása alapján az ombudsman a következő következtetéssel zárja le:

A panaszos állításában és állításában említett megfogalmazás EASA általi értelmezése

során nem merült fel hivatali visszásság.

A panaszost és az EASA-t tájékoztatják erről a döntésről.

P. Nikiforos Diamandouros

Kelt Strasbourgban, 2010. december 8-án.

[1] A légi járművek és repüléstechnikai termékek, alkatrészek és berendezések folyamatos légi alkalmasságának biztosításáról és az ezzel összefüggő feladatokban részt vevő szervezetek és személyek jóváhagyásáról szóló, 2003. november 20-i 2042/2003/EK bizottsági rendelet (HL 2003. L 315., 1. o.).

[2] Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség ügyvezető igazgatójának 2008. december 12-i 2008/013/R határozata, elérhető a következő címen: http://www.easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/Agency_Mesures/Agency_Decisions/2008/Decision%20No%202008-013 [Link].

[3] A polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EGK tanácsi irányelv, az 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2008. február 20-i 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2008. L 79., 1. o.).

[4] A nemzetközi polgári repülésről szóló, 1944. december 7-én Chicagóban aláírt egyezmény (1994) 15 U.N.T.S. 295.

[5] Az AMC az „Acceptable Means of Compliance" kifejezést jelenti. Az EASA kifejtette, hogy az AMC-k olyan műszaki anyagok, amelyek lehetővé teszik a kérelmező számára, hogy megfeleljen a 216/2008/EK rendeletben és annak végrehajtási szabályaiban, többek között a rendeletben foglalt követelményeknek. Ezek az EASA szabályalkotási eljárásának hatálya alá tartoznak, és ezért konzultáció céljából közzéteszik őket.

[6] A panaszos hangsúlyozza az M.A.502. cikk b) pontjának német nyelvű változatát.

[7] Ez az Európai Unió működéséről szóló szerződés 53. cikkének (1) bekezdéséből következik, amelynek szövege a következő: „ *Az önálló vállalkozói tevékenység megkezdésének és folytatásának megkönnyítése érdekében az Európai Parlament és a Tanács rendes jogalkotási eljárás keretében irányelveket bocsát ki az oklevelek, bizonyítványok és a képesítés megszerzéséről szóló egyéb tanúsítványok kölcsönös elismeréséről, valamint a tagállamok önálló vállalkozói tevékenység megkezdésére és folytatására vonatkozó törvényi, rendeleti vagy közigazgatási rendelkezéseinek összehangolásáról.* "

[8] A C-340/89. sz. *Vlassopoulou* ügy (EBHT 1991., I-2357. o.) 9–21. pontja; A 222/86. sz.

Heylens -ügy (EBHT 1987., 4094. o.) 10–13. pontja.