



AZ EURÓPAI REPÜLSÉSBIZTONSÁGI ÜGYNÖKSÉG

03/2011. SZ. VÉLEMÉNYE

2011. április 19.

A hatósági és szervezeti követelmények végrehajtási előírásait meghatározó bizottsági rendelethez

„Hatósági követelmények – Szervezeti követelmények”

Tartalomjegyzék

I.	Összefoglaló.....	3
II.	Általános rész.....	4
III.	Konzultáció	6
IV.	Az Ügynökség Véleményének célja	7
V.	Az Ügynökség Véleményének hatálya és felépítése	10
VI.	Magyarázó jegyzet, AR rész.....	12
	Általános rész.....	12
	Konzultáció	12
	Hatály és alkalmazhatóság	14
	Keretrendelet – az AR részre vonatkozó tételek	17
	AR rész, GEN alfejezet, I. szakasz – Általános	18
	AR rész, GEN alfejezet, II. szakasz – Felügyelet	20
	AR rész, GEN alfejezet, III. szakasz – Ellenőrzés, minősítés és végrehajtás	22
	AR rész, FCL alfejezet	25
	AR rész, CC alfejezet	28
	AR rész, ATO alfejezet	29
	AR rész, FSTD alfejezet.....	30
	AR rész, AeMC és MED alfejezet	31
VII.	Magyarázó jegyzet, OR rész	32
	Általános rész.....	32
	Konzultáció	33
	Hatály és alkalmazhatóság	35
	Keretrendelet – az OR részre vonatkozó tételek.....	35
	Az OR részre vonatkozó fogalom-meghatározások	37
	OR rész, GEN alfejezet, I. szakasz - Általános rész.....	37
	OR rész, GEN alfejezet, II. szakasz – Felügyeleti rendszer.....	40
	OR rész, ATO alfejezet	43
	OR rész, FSTD alfejezet	45
	OR rész, AeMC alfejezet.....	47
	I. MELLÉKLET	48

I. Összefoglaló

Jelen Vélemény az illetékes hatóságokra és szervezetekre vonatkozó követelményeket javasol a polgári légi közlekedésben dolgozó repülő személyzet (hajózó és légiutas-kísérő személyzet) területén. Ezek olyan általános követelményeket (GEN alfejezet) tartalmaznak, amelyek közősek a repülő személyzet és a légi üzemeltetés területeire, valamint területspecifikus követelményeket, amelyek lefedik a hajózó személyzet szakszolgálati engedélyezését, a légiutas-kísérő személyzet tanúsítvánnyal való ellátását, a repülőorvosi minősítést, a jóváhagyott kiképző szervezeteket, a repülésszimulációs oktatóeszközöket¹ és a repülőorvosi központokat. A jelen Véleményben javasolt követelmények kiegészítik az FCL részben, a MED részben és a CC részben leírt műszaki követelményeket.

- Az **AR.ATO** és az **AR.FCL** alapját a kiképző szervezetekre és a hajózó személyzet szakszolgálati engedélyezésére a JAR-FCL-ben és a hozzá kapcsolódó megvalósítási eljárásokban (JIP) megtalálható hatósági követelmények képezik. A vizsgáztatók figyelemmel kísérésére új rendelkezéseket tartalmaz.
- Az **OR.ATO** alapját a kiképző szervezetekre az ICAO 1. sz. ajánlásában (2. melléklet) és a JAR-FCL-ben lefektetett követelmények képezik. Valamennyi kiképző szervezettel szemben – beleértve azokat is, amelyek csak könnyűlégi jármű-pilóta szakszolgálati engedély, magánpilóta szakszolgálati engedély, ballonpilóta szakszolgálati engedély vagy vitorlázórepülőgép-pilóta szakszolgálati engedély megszerzéséhez nyújtanak kiképzést – követelmény lesz, hogy rendelkezzenek jóváhagyott kiképző szervezet bizonyítvánnyal.
- Az **AR.CC** bevezeti az Alaprendelet 8. cikke (4) és (5) bekezdésének e) pontjában szereplő rendelkezéseket. Az AR.FSTD és az OR.FSTD alapjául a JAR-FSTD A (repülőgépekre) és a JAR-FSTD H (helikopterekre) című dokumentum, valamint a JAR-STD-hez kapcsolódó JIP-ek szolgálnak.
- Az **AR.MED**, az **AR.AeMC** és az **OR.AeMC** tartalmazza a hajózó személyzet repülőorvosi minősítésére és a repülőorvosi alkalmassági vizsgálatok illetékes hatóság által őrzött orvosi dokumentációjának adatvédelmére vonatkozó szabályokat, valamint a repülőorvosi központokra (AeMC) vonatkozó szervezeti követelményeket. A javasolt szabályok alapját a JAR-FCL 3, valamint a JAA egységes végrehajtási eljárások (JIP) megfelelő fejezetei képezik.

A hatósági (AR rész) és a szervezeti (OR rész) követelmények tovább részletezik a légialkalmassági előírások B. szakaszában leírt követelményeket, és bevezetik az Alaprendelet vonatkozó rendelkezéseit a jóváhagyott szervezetek és az illetékes hatóság közötti együttműködés, a tagállamok közötti együttműködés és információcsere, a repülésbiztonsági problémákra történő haladéktalan reagálás szükségessége, valamint a bizonyítványok, szakszolgálati engedélyek, jogosítások, tanúsítványok és jóváhagyások kiadására, fenntartására, módosítására, korlátozására, felfüggesztésére és visszavonására vonatkozó feltételek tekintetében az Alaprendelet 7. és 8. cikke szerint.

A hatósági követelmények kellően figyelembe veszik az ICAO által meghatározott repülésbiztonsági ellenőrző rendszer kritikus elemeit, és az Alaprendeletben megállapított szabványosítási célkitűzést szolgálják. Ezenkívül tartalmaznak olyan elemeket, amelyek nélkülözhetetlenek egy átfogó repülésbiztonság-felügyeleti rendszer létrehozásához EU-szinten, amely magában foglalja az EU és a tagállamok kötelezettségét a repülésbiztonság-felügyelet terén. Így a közös hatósági követelmények közvetlenül kapcsolódnak az Európai Repülésbiztonsági Program (EASP) bevezetéséhez.

¹ A légi üzemeltetésre vonatkozó területspecifikus hatósági és szervezeti követelmények a légi üzemeltetésre vonatkozó Véleményben fognak szerepelni.

A szervezeti követelmények A szervezeti jóváhagyások összhangja (COra, Consistency of Organisation Approvals)² című dokumentum legfontosabb javaslataira és a repülésbiztonság-felügyeleti rendszerekre (SMS, safety management system) vonatkozó ICAO-előírásokra épülnek. Ezek alkotják az AR rész bizonyítványok és jóváhagyások kiadására, fenntartására, módosítására, korlátozására, felfüggesztésére és visszavonására vonatkozó feltételeinek megfelelőjét.

A repülésbiztonság-felügyeleti rendszerekre (SMS) vonatkozó ICAO-előírások átültetésének céljából az OR rész GEN alfejezete összevont általános követelményeket javasol a felügyeleti rendszerekhez, melyek célja, hogy biztosítsa a kompatibilitást a meglévő felügyeleti rendszerekkel, és az alkalmazhatóságot minden olyan szervezet számára, amely rendelkezik az Alaprendelet szerinti szervezeti bizonyítvánnyal. A javasolt követelmények a szervezet mérete, valamint tevékenységének természete és összetettsége szerint méretezhetőek. Kialakításuknak köszönhetően szabványt állítanak fel valamennyi jóváhagyott szervezet számára a repülésbiztonság-felügyeleti rendszer bevezetéséhez a repülőterek, a légiforgalmi irányító szolgálat, a légi navigációs szolgálatok és a légialkalmasság terén.

A jelen Véleményben javasolt szabályok vízszintes szerkezet szerint épülnek fel. Az Európai Bizottság ajánlása szerint a vízszintes szabályszerkezetet az első kiterjesztési szabályok időben történő elfogadásának védelme érdekében el kell hagyni. A későbbiekben a szabálytervezetben számos szerkezeti változtatásra és nem alapvető kiigazításra lesz szükség. Ezek a változtatások az Európai Bizottsággal való együttműködés keretében történnek, jelen Vélemény közzététele után. A folyamat elősegítése érdekében a hatósági és szervezeti követelmények két különálló jogszabálytervezetként lettek közzétéve a javasolt módosításról szóló előzetes értesítőkhöz (NPA), a hozzászólásokra adott válaszokat tartalmazó dokumentumok (CRD) pedig egy egyesített Véleménybe lettek összevonva.

A Vélemény tartalmaz egy javaslatot az átmeneti intézkedésekre és szabályok alóli kivételekre vonatkozóan, hat hónaptól három évig terjedő időtartammal, kifejezett tekintettel az új felügyeleti rendszerek követelményeire, az első alkalommal tanúsítási kötelezettség alá vont szervezetek esetére, valamint a Vélemény közzétételét követően, a jogszabályszerkezet módosítására vonatkozó döntés meghozatala után a jogszabályanyagban bekövetkező változtatásokra.

II. Általános rész

1. Jelen Vélemény célja, hogy segítse az Európai Bizottságot a légi üzemeltetéssel és a hajózó személyzet szakszolgálati engedélyezésével kapcsolatos hatósági követelményekre vonatkozó végrehajtási előírások megállapításában. Az Európai Parlament és a Tanács 216/2008/EK³ rendelete (a továbbiakban: „Alaprendelet”) megfelelő és átfogó keretet hoz létre a polgári légi közlekedés terén a közös műszaki követelmények és igazgatási eljárások meghatározására és végrehajtására.
2. A javasolt előírások célja az alábbiak létrehozása:
 - a. az Ügynökség és a tagállamok által követendő közös igazgatási követelmények az Alaprendeletnek és az Alaprendelet légi üzemeltetésre és személyi feltételekre vonatkozó végrehajtási előírásainak bevezetésére és betartására, melyekre mint „hatósági követelményekre” (a továbbiakban: AR rész) hivatkoznak; és
 - b. közös műszaki követelmények a 216/2008/EK rendeletnek és a rendelet légi üzemeltetésre és személyi feltételekre vonatkozó végrehajtási előírásainak

² [http://easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/final%20A-NPA%2015-2006%20COra%20\(26.09.06\).pdf](http://easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/final%20A-NPA%2015-2006%20COra%20(26.09.06).pdf).

³ Az 1108/2009/EK rendelettel módosított, a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EK tanácsi rendelet, 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: L 79, 2008. 03. 19., 1. o.).

bevezetésére és betartatására, melyekre mint „szervezeti követelményekre” (a továbbiakban: OR rész) hivatkoznak. Az OR részben leírt követelmények érintik az adminisztrációt és a felügyeleti rendszert, valamint a bizonyítványok kiadására, fenntartására, módosítására, korlátozására, felfüggesztésére és visszavonására vonatkozó feltételeket.

A javasolt előírások alapját a JAR-FCL és a JAR-FSTD, az ICAO szokványos és ajánlott eljárásai (SARPS), a Társult Légügyi Hatóságok (JAA) meglévő egységes végrehajtási eljárásai (JIP) az üzemeltetés és a hajózó személyzet szakszolgálati engedélyezése terén, valamint az 1702/2003/EK⁴ és a 2042/2003/EK⁵ rendeletben lévő B. szakasz követelményei adják. Ezek figyelembe veszik még a következő vonatkozó európai uniós jogszabályokat is:

- a. Az Európai Parlament és a Tanács 1008/2008/EK (2008. szeptember 24.) rendelete a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról⁶;
- b. 996/2010/EU⁷ rendelet a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatáról és megelőzéséről és a 94/56/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről; és
- c. 2003/42/EK⁸ irányelv a polgári légi közlekedésben előforduló események jelentéséről.

3. A Vélemény az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (a továbbiakban: Ügynökség) Igazgatótanácsa⁹ által az Alaprendelet 19. cikkének rendelkezései alapján meghatározott eljárást követően lett elfogadva.

4. Jelen Vélemény alapját a következő NPA-k képezik:

- NPA 2008-22b, amely javaslattervezeteket tartalmaz a végrehajtási előírásokra és az elfogadható megfelelési módzatok (vagy a megfelelés elfogadható módzatai, AMC) közül a kapcsolódókra, valamint útmutató anyagot a hatósági követelményekhez (AR rész, GEN alfejezet I., II. és III. szakasza, FCL, ATO, AeMC és MED alfejezet);
- NPA 2008-22c, amely javaslattervezeteket tartalmaz a végrehajtási előírásokra és az elfogadható megfelelési módzatok közül a kapcsolódókra, valamint útmutató anyagot a szervezeti követelményekhez (OR rész, GEN, ATO és AeMC alfejezet);

NPA 2009-02d, amely javaslattervezeteket tartalmaz a végrehajtási előírásokra és az elfogadható megfelelési módzatok közül a kapcsolódókra, valamint útmutató anyagot a földi ellenőrzések (AR.GEN IV. szakasz), az üzemeltetés (AR.OPS alfejezet) és a légiutas-kísérő személyzet (AR.CC alfejezet) esetében illetékes hatóságra vonatkozóan. Ezeket jelen Vélemény nem tárgyalja, a légi üzemeltetésre vonatkozóan kiadandó első Véleményben fognak szerepelni.

⁴ 1702/2003/EK (2003. szeptember 24.) rendelet 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 243, 2003. 09. 27., 6. o.)

⁵ 2042/2003/EK (2003. november 20.) rendelet 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 315, 2003. 11. 28., 1. o.)

⁶ HL L 293., 2008. 10. 31., 3–20. o.

⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 996/2010/EU (2010. október 20.) rendelete 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., 35–50. o.)

⁸ Az Európai Parlament és a Tanács 2003/42/EK (2003. június 13.) irányelve a polgári légi közlekedésben előforduló események jelentéséről (HL L 167., 2003. 07. 04., 23. o.)

⁹ Az Igazgatótanács döntése a vélemények, igazolások, specifikációk és útmutatók kiadásakor az Ügynökség által alkalmazandó eljárásról (szabályalkotási eljárás). EASA MB 08-2007, 2007. 06. 13.

III. Konzultáció

5. Az NPA 2008-22 2008. október 31-én lett közzétéve az EASA honlapján (a <http://www.easa.europa.eu> címen). Az NPA 2009-02-t 2009. január 30-án tették közzé.
- Ezekre az NPA-kra a konzultációs időszak a szabályalkotási eljárás¹⁰ 6. cikk (6) bekezdése szerint az érdekelt felek kérésére, az elsőként kiterjesztett NPA-k¹¹ konzultációs időszakai átfedésének biztosítására meg lett hosszabbítva. A záró határidőkre, 2009. május 28-ra (NPA 2008-22) és 2009. július 31-re (NPA 2009-02) az Ügynökséghez az AR és OR részre vonatkozóan 9405 hozzászólás érkezett több mint 400 véleményezőtől, köztük nemzeti légügyi hatóságoktól, szakmai szervezetektől, magántulajdonú vállalatoktól és magánszemélyektől. A két NPA-ra érkezett észrevételek száma összesen 18 243.
6. Az észrevételek áttekintésére az EU illetékességének kiterjesztésére irányuló közös felfogás szerint került sor, melyet az Ügynökség és az Európai Bizottság alakított ki, és amelyet az Igazgatótanács, valamint az EASA Bizottság is elfogadott.¹² Ez a közös felfogás az első kiterjesztési szabályok feldolgozására egy fokozatos megközelítést foglal magában úgy, hogy a rendelkezésre álló erőforrások és a komitológiai (bizottsági) eljárás a tevékenység sorrendjében koncentrálhassanak a javaslatokra. Egy fejlett munkamódszert is előírányoz az észrevételek áttekintésére: egyrészt a CRD kellő időben történő közzétételét úgy, hogy ne veszélyeztesse a rendeletek 2012. április 8-i közzétételét, mely dátumot az Alaprendelet 70. cikke határozza meg, másrészt az Ügynökségnek rendelkezésre kell bocsátania a CRD-eket, amelyek lehetővé teszik az érdekelt feleknek, hogy könnyen azonosítsák az NPA-kban eszközölt változtatásokat, az ICAO-előírásoknak való megfelelést, valamint az EU-OPS¹³-tól és a Egységes Légügyi Előírásoktól (JAR) való minden eltérést (amelyik vonatkozik az adott esetre). Ez a munkamódszer megfelel az EASA szabályalkotási eljárás 7. cikkének.
7. A módosított előírásszövegek részletesen meg lettek vitatva a 2008-22 és a 2009-02 számú NPA-khoz megalakított szabályalkotás-felülvizsgáló csoportokkal. Ezen kiinduló tervezetkészítő csoportok tagsága ki lett bővítve az érdekelt felek további képviselőivel, valamint az Ügynökség szabványosítási osztályának egy képviselőjével, összhangban a szabályalkotó munkacsoport tagságára vonatkozó eljárási szabályokkal. Az AR rész a végeredmények összhangjának és a felülvizsgálati folyamat hatékonyságának biztosítása érdekében az OR résszel együtt lett feldolgozva. A felülvizsgálati folyamat a légi üzemeltetés (OPS) műszaki követelményeinek (NPA 2009-02b) felülvizsgálatára létrehozott felülvizsgáló csoportokkal történő szoros egyeztetés és a második kiterjesztésre (repülőterek, légiforgalmi irányító szolgálat, léginnavigációs szolgálatok) létrehozott tervezetkészítő csoportokkal végzett konzultáció útján valósult meg.
8. Az AR és az OR részhez tartozó CRD-eket, amelyek tartalmazták az észrevételek összefoglalóit és az Ügynökség az azokra adott válaszait, valamint a módosított szöveget, 2010. október 4-én tették közzé az EASA honlapján. A 2010. december 6-i záró határidőre az Ügynökség 1020 reagálást kapott az AR és OR részre több mint 70 véleményezőtől, főként nemzeti légügyi hatóságoktól, szakmai szervezetektől, nonprofit szervezetektől és magántulajdonú vállalatoktól. Ezen reagálásokról és a jelen

¹⁰ A szabályalkotási eljárást módosító és felváltó 08-2007. sz. EASA igazgatótanácsi határozat, amelyet a 2007. június 13-i 03-2007. sz. igazgatótanácsi ülésen fogadtak el (http://www.easa.eu.int/ws_prod/g/management-board-decisions-and-minutes.php).

¹¹ Konkrétabban az NPA 2008-22 a hatósági és szervezeti követelményekről, az NPA 2009-02 pedig az EU-beli üzemeltetők részére a légi üzemeltetésre vonatkozó végrehajtási előírásokról szól (http://www.easa.eu.int/ws_prod/r/r_archives.php).

¹² http://easa.europa.eu/ws_prod/q/doc/COMMS/Commission%20EASA%20joint%20position%20MB.%2015%2009%2009.pdf.

¹³ A Bizottság 859/2008/EK (2008. augusztus 20.) rendelete a 3922/91/EGK tanácsi rendeletnek a kereskedelmi célú repülőgépes közlekedési szolgáltatásokra alkalmazandó közös műszaki követelmények és közigazgatási eljárások tekintetében történő módosításáról.

Véleményhez történő felhasználásukról további információk találhatóak jelen magyarázó megjegyzés megfelelő alfejezet- és szakaszcímei alatt.

IV. Az Ügynökség Véleményének célja

9. Az európai jogalkotó az Alaprendeletben meghatározta azokat a hatás- és jogköröket, amelyeket a tagállamoktól a Közösséghez helyezett át, valamint meghatározta a közösségi intézkedéssel elérendő elengedhetetlen repülésbiztonsági célkitűzéseket is. Az európai jogalkotó további felhatalmazást adott az Európai Bizottságnak, hogy a komitológiai eljárás keretében végrehajtási előírásokat fogadjon el az Alaprendelethez, amint azt nagy vonalakban az Alaprendelet 37. és 38. számú preambulumbekzdése ismerteti.
10. Az Alaprendelet jogi alapot biztosít az Európai Bizottság számára a tagállamok illetékes hatóságaira vonatkozó követelmények elfogadására. Azon követelmények létezése alapvető jelentőséggel bír az Alaprendelet fő célkitűzésének eléréséhez, amely nem más, mint a polgári repülés biztonsága egységesen magas szintjének megvalósítása és fenntartása. Csak a nemzeti légügyi hatóságokkal szemben támasztott közös követelményekkel biztosítható az európai uniós jogszabályok egységes alkalmazása a tagállamok területén.
11. A bizonyítványok és jóváhagyások szabályozása igényli a követelmények meghatározását mind az azokat kérelmezőkre, mind az azokkal már rendelkezőkre, mind pedig az illetékes hatóságokra vonatkozóan. Az AR rész meghatározza a követelményeket azon hatóságok számára, amelyek hatáskört fognak gyakorolni a bizonyítványok, szakszolgálati engedélyek, jogosítások, tanúsítványok és jóváhagyások kiadása, módosítása, korlátozása, felfüggesztése és visszavonása felett, valamint ellátják azok ellenőrzését az Alaprendelet 7. és 8. cikke értelmében. A javasolt jogszabályok további vonatkozó rendelkezéseket vezetnek be az Alaprendelet 10., 11., 13., 14. és 15. cikkében, a 18. cikk d) pontjában, valamint a 22., 24. és 54. cikkben.

Az OR rész közös műszaki követelményeket határoz meg az üzemeltetők, pilótaképző szervezetekre, repülőorvosi központokra és a repülésszimulációs oktatóeszköz (FSTD) bizonyítvánnyal rendelkezőkre az Alaprendelet 7. és 8. cikke értelmében. A közös hatósági és szervezeti követelmények elengedhetetlen hozzájárulást jelentenek az európai uniós jogszabályok egységes alkalmazásához az ellenőrzési és felügyeleti rendszer követelményeinek minden érdekelt fél számára történő ésszerűsítésével az üzemeltetés és a hajózó személyzet szakszolgálati engedélyezése terén.
12. A teljesítményalapú szabályalkotás elveivel összhangban a végrehajtási előírások és az elfogadható megfelelési módozatok közötti egyensúlyt felülvizsgáltuk jelen Vélemény készítése közben, hogy az arányosság és az előírások rugalmasságának növelése biztosítva legyen egy olyan időszakban, amikor a digitális kommunikáció, a számítógéptudomány és más tudományágak terén elért eredmények utat nyitnak a megszámlálhatatlan műszaki alternatíva és a számos rendelkezésre álló választási lehetőség elterjedése előtt, társulva az üzemen tartás egyre növekvő bonyolultságával és fajsúlyosságával. Az alapvető fontosságú repülésbiztonsági elemek végrehajtási előírásokként lettek meghatározva, a nem alapvető fontosságú végrehajtási szempontok elfogadható megfelelési módozatokként (AMC) vagy útmutatóként (GM) szerepelnek. Az üzemen tartás és a légiközlekedési tevékenységek megnövekedett bonyolultsága, társulva a rendszer elemei közötti sokrétű kölcsönhatással, megköveteli a hatóságoktól és a szervezetektől a hatékony felügyeleti rendszerek létrehozását.
13. A tagállamok Chicagói Egyezményben meghatározott kötelezettségei teljesítésének támogatása és az európai légi közlekedés biztonságának folyamatos javítása érdekében az AR rész tartalmaz néhány nélkülözhetetlen elemet egy átfogó repülésbiztonság-felügyeleti rendszer EU-szinten történő létrehozásához, amely magában foglalja az EU és a tagállamok kötelezettségét a repülésbiztonság-felügyeletet illetően. Ez a keret biztosítja a repülésbiztonság-felügyeleti rendszerekre és az állami repülésbiztonsági

programokra vonatkozó ICAO-előírásoknak való megfelelést valamennyi EU-tagállam számára. Ezen a területen az Ügynökség az olyan felügyeleti rendszerek átfogó megközelítését támogatja, amelyek a szervezet vagy hatóság felügyeleti rendszerének alapvető elemeként tartalmazzák a repülésbiztonság-felügyeleti rendszert. A közös hatósági követelmények ebben a tekintetben közvetlenül kapcsolódnak az Európai Repülésbiztonsági Program (EASP) bevezetéséhez. Ezen a területen az EU-szintű repülésbiztonsági programot magukba foglaló, valamint a tagállamok és az Ügynökség közötti kölcsönhatásokat meghatározó részletesebb követelmények és a kapcsolódó elfogadható megfelelési módzatok és útmutató kidolgozása jelenleg zajlik. Ennek az anyagnak az alapját az a munka adja, amelyet az Európai Repülésbiztonsági Tanácsadó Bizottság (EASAC) koordinál, különös tekintettel az Európai Repülésbiztonsági Programra (EASP).

14. A repülésbiztonság-felügyeleti rendszerekhez kapcsolódó ICAO-előírások átültetésének céljából az OR rész a GEN alfejezetben konszolidált általános követelményeket javasol a felügyeleti rendszerekhez, melyek célja, hogy a biztosítsa az alkalmazhatóságot minden olyan szervezet számára, amely rendelkezik az Alaprendelet szerinti szervezeti bizonyítvánnyal. A javasolt követelmények, miközben biztosítják, hogy a repülésbiztonság-felügyeleti rendszerek teljes mértékben megfelelnek a vonatkozó ICAO-előírásoknak, a szervezet mérete, valamint tevékenységének természete és összetettsége szerint méretezhetőek. Az Ügynökség javaslata a felügyeleti rendszerek egy integrált megközelítését támogatja, amely magában foglalja a megfelelés figyelemmel kísérését és repülésbiztonság-felügyeletet ahelyett, hogy rátelepítene egy másik rendszert a meglévő felügyeleti rendszerekre. Az ICAO repülésbiztonság-felügyeleti rendszerekre vonatkozó előírásainak és ajánlott eljárásainak (SARP) értékelése feltárta, hogy az ICAO repülésbiztonság-felügyeleti rendszerek sok elemével foglalkozik „A szervezeti jóváhagyások összhangja” (COra) elnevezésű kezdeményezés is, melyet a Társult Légügyi Hatóságok (JAA) indított el (lásd még: javasolt módosításról szóló előzetes értesítő (A-NPA) 15-2006¹⁴). Az ICAO azon célkitűzése, hogy a repülésbiztonság-felügyeleti rendszereket bevezesse a repülés valamennyi területére, szükségszerűen vezet az ésszerűsített követelmények ugyanazon alapelveihez a szervezeti jóváhagyásra és ellenőrzésre, valamint a közös felügyeleti rendszerre vonatkozó követelmények terén.

¹⁴[http://easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/final%20A-NPA%2015-2006%20COra%20\(26.09.06\).pdf](http://easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/final%20A-NPA%2015-2006%20COra%20(26.09.06).pdf)

15. A közös és összehangolt hatósági követelményeket – a légi üzemeltetés és a hajózó személyzet témakör valamennyi területére vonatkozó szervezeti követelményekkel együtt – úgy tervezték, hogy hozzájáruljanak a legfontosabb COra-ajánlások bevezetéséhez. Mivel a JAR-követelmények fokozatosan lettek kidolgozva, és többé-kevésbé függetlenül minden területre, a szabályozási anyag sok szempontból változatos. A szervezeti jóváhagyásokat illetően következtelenségek váltak nyilvánvalóvá a JAR-ok bevezetése során. Bár néhány ilyen következtelenséget az adott terület specifikussága indokolt, számos azonban nem volt indokolt közülük.
16. Az Ügynökség kezdetben a fokozatos megközelítési módot foglalta el a szervezetek jóváhagyásainak egységesítéséhez. Első lépésként ezeket az ajánlásokat figyelembe vették a légi üzemeltetés és a hajózó személyzet szakszolgálati engedélyezése végrehajtási előírásainak megszövegezésekor. A következő lépésben tervezve volt ezek bevezetése a második kiterjesztés NPA-ira (légiforgalmi irányító szolgálat, léginavigációs szolgálatok és repülőterek). A COra-ajánlásokat egy későbbi szakaszban tervezték bevezetni a légialkalmassági előírásokon belül ¹⁵ (1702/2003/EK és 2042/2003/EK rendelet), melynek célja a követelmények teljes összhangjának biztosítása a hatóságokra és szervezetekre az Ügynökség hatáskörébe tartozó minden területen. Az Ügynökség szeretné kiemelni az összhang fontosságát a szervezeti jóváhagyásokban, mert az elősegítené az EASA-előírásoknak az EASA fő partnerei, például az Amerikai Szövetségi Légügyi Hatóság (FAA) és a Transport Canada Civil Aviation (TCCA) általi elfogadását. A jóváhagyások és bizonyítványok kölcsönös elismerésére rendkívül kedvező hatással lenne, ha összehangolnák és ésszerűsítik a jóváhagyások és bizonyítványok megadására vonatkozó ezen követelményeket.
17. Egy konkrét hosszú távú COra-cél volt egy változó hatáskörű egyesített jóváhagyási rendszer létrehozása, amelynek eredménye egy szabványos jelentkezési lap és a többszörösen jóváhagyott szervezetek számára egy egyesített, egyedi jóváhagyási számmal ellátott bizonyítvány lenne, miközben különböző feltételeket tartana fenn minden egyes jóváhagyáshoz. Az ilyen egyesített jóváhagyási rendszer nemcsak amiatt volna hasznos, mert jelentős számú szervezet rendelkezik egynél több jóváhagyással, hanem azért is, mert a jóváhagyott szervezetek nem légtérben léteznek. Sok esetben tartanak fenn közeli kapcsolatokat más jóváhagyott szervezetekkel, és a jövőben ennek a tendenciának a növekedése várható. Ez a célkitűzés azonban nem érhető el az érdekelt felek közötti, az EASA-előírásokon belül valamennyi műszaki területre érvényes közös és ésszerűsített hatósági és szervezeti követelmények szükségességére vonatkozó egyértelmű konszenzus nélkül.
18. Néhány érdekelt fél kifejezte aggodalmát a vízszintes szabályszerkezet összes repülésbiztonsággal kapcsolatos előírásra történő elfogadásának helytállóságát illetően, rámutatva azokra a nehézségekre, amelyek akkor várhatóak, ha ezt a megközelítést kiterjesztik az Ügynökség hatáskörébe tartozó további területekre, ahol az érdekelt felek szélesebb körével ilyen közös hatósági és szervezeti követelményekre vonatkozó egyetértést feltehetően nehezebb lenne elérni. Ezzel egyidejűleg az Európai Bizottság a vízszintes szabályszerkezet elhagyását ajánlotta az első kiterjesztési szabályok időben történő elfogadásának védelme érdekében. Az előírásoknak a megfelelő műszaki követelményekbe (FCL, légiutas-kísérő személyzet (CC), MED, OPS) való újraelosztásukat követő szerkezeti változtatásaira és szükséges nem alapvető kiigazításaira jelen Véleménynek az Ügynökség honlapján történő közzététele után kerül sor. A szabálytervezet anyagában elvégzendő ezen változtatások elősegítésére való tekintettel az AR rész és az OR rész egyetlen Véleménybe lett összevonva, míg az összes kizárólag az üzemeltetéssel kapcsolatos elem el lett távolítva.

¹⁵ A közvetlenül a JAR-követelményekből eredő légialkalmassági előírásokat az egységesség érdekében felül kell vizsgálni mint az OR rész által a repülésbiztonság-felügyeleti rendszereknek a légialkalmasság területén történő bevezetése érdekében javasolt közös felügyeleti rendszer követelményeinek bevezetéséhez szükséges előfeltételt.

Ez vonatkozik a keretrendelet megfelelő cikkeire és bekezdéseire, a végrehajtási előírásokban lévő azon meghatározásokra és rendelkezésekre, amelyek csak a közforgalmi üzemeltetőkre vonatkoznak, azokra az üzemeltetőkre, amelyekre az Alaprendelet 8. cikke (3) bekezdésében meghatározott bejelentési kötelezettség vonatkozik, vagy az összetett motoros légi jármű kategóriába nem tartozó légi járművek magánüzemeltetőire. Ezek az elemek a légi üzemeltetésre vonatkozóan kiadandó Véleményekbe kerülnek át.

Jelen magyarázó megjegyzés I. függeléke megadja, hogy az AR és OR részre vonatkozó CRD-kben közzétett, illetve a jelen Véleményben szereplő szabályreferenciák és címek hogyan felelnek meg egymásnak.

V. Az Ügynökség Véleményének hatálya és felépítése

19. Jelen Vélemény hatálya a következőkre terjed ki:

- a. a repülő személyzethez és a légi üzemeltetéshez kapcsolódó hatósági és szervezeti követelmények (az AR.GEN a IV. szakasz (Földi ellenőrzések) kivételével és az OR.GEN);
- b. a hajózó személyzet szakszolgálati engedélyezéséhez és ellenőrzéséhez kapcsolódó egyedi hatósági követelmények (AR.FCL);
- c. a légiutas-kísérő tanúsítványához és ellenőrzéséhez kapcsolódó egyedi hatósági követelmények (AR.CC);
- d. a jóváhagyott kiképző szervezetek tanúsításához és ellenőrzéséhez kapcsolódó egyedi hatósági és szervezeti követelmények (AR.ATO és OR.ATO);
- e. a repülésszimulációs oktatóeszközök minősítéséhez kapcsolódó egyedi hatósági és szervezeti követelmények (AR.FSTD és OR.FSTD);
- f. a repülőorvosi minősítéshez és a repülőorvosi központokhoz (AeMC) kapcsolódó egyedi hatósági és szervezeti követelmények (AR.MED, AR.AeMC és OR.AeMC); és

Az AR és az OR részhez kapcsolódó CRD-kben közzétett, a légi üzemeltetésre (AR.OPS és OR.OPS) és a földi ellenőrzésekre (AR.GEN IV. szakasz¹⁶) vonatkozó terüleetspecifikus hatósági és szervezeti követelmények a légi üzemeltetéshez közzeendő első Véleményben fognak szerepelni. Ez az áthelyezés érinti még a bejelentésre vonatkozó egyedi végrehajtási előírásokat (AR.GEN 345 és OR.GEN 145), mivel azok a kizárólag összetett motoros légi járművek nem közforgalmi célú üzemben tartásában részt vevő üzemeltetőkre vonatkoznak.

A Vélemény felépítése a következő:

- Keretrendelet: „Hatósági követelmények – Szervezeti követelmények”;
- I. függelék – A keretrendeletben, az AR részben és az OR részben használt fogalmak meghatározása;
- II. függelék – Hatósági követelmények – AR rész;
- III. függelék – Szervezeti követelmények – OR rész

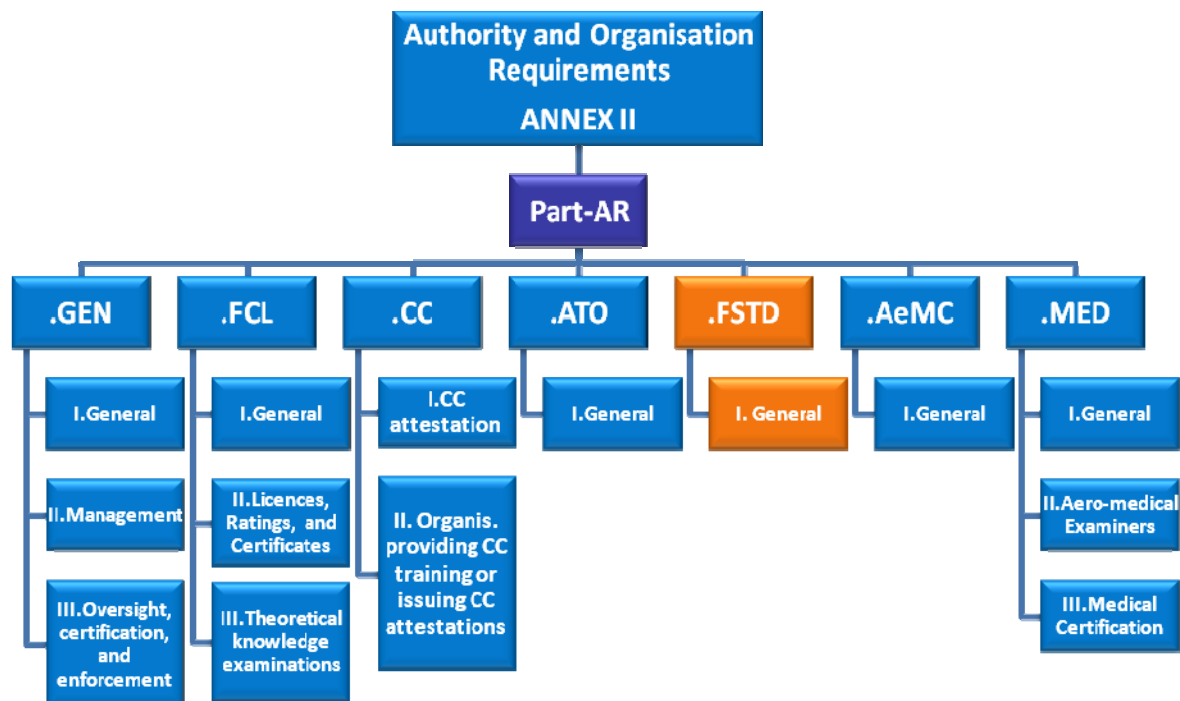
20. Jelen Vélemény két új alfejezetet javasol a repülésszimulációs oktatóeszközökre vonatkozó követelmények összeállításához, melyeket előzőleg az AR.ATO és az OR.ATO tartalmazott:

- AR.FSTD alfejezet, amely a repülésszimulációs oktatóeszközök minősítésével kapcsolatos egyedi követelményeket tartalmazza;

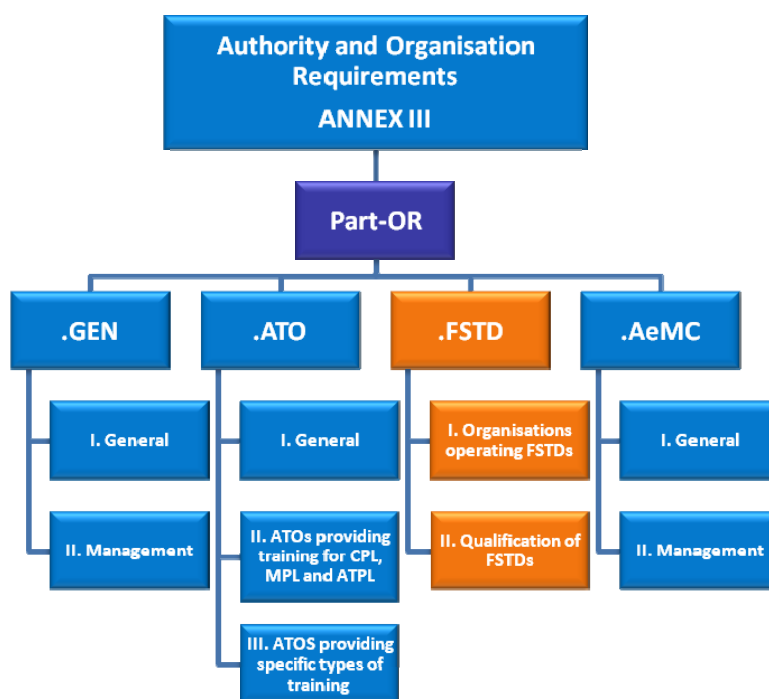
¹⁶ Az előzőleg az AR.GEN IV. szakaszában szereplő, a földi ellenőrzésekre vonatkozó rendelkezések A légi üzemeltetés hatósági követelményei című dokumentumban lesznek közzétéve „Földi ellenőrzések” alfejezetként.

- OR.FSTD alfejezet, amely a repülésszimulációs oktatóeszközök minősítésével kapcsolatos és a repülésszimulációs oktatóeszközöket üzemeltető szervezetekre vonatkozó egyedi követelményeket tartalmazza.

A következő ábrák a II. függelék – AR rész és a III. függelék – OR rész szerkezetét mutatják be a jelen Vélemény által javasolt formában.



1. ábra: Hatósági követelmények



2. ábra: Szervezeti követelmények

VI. Magyarázó jegyzet, AR rész

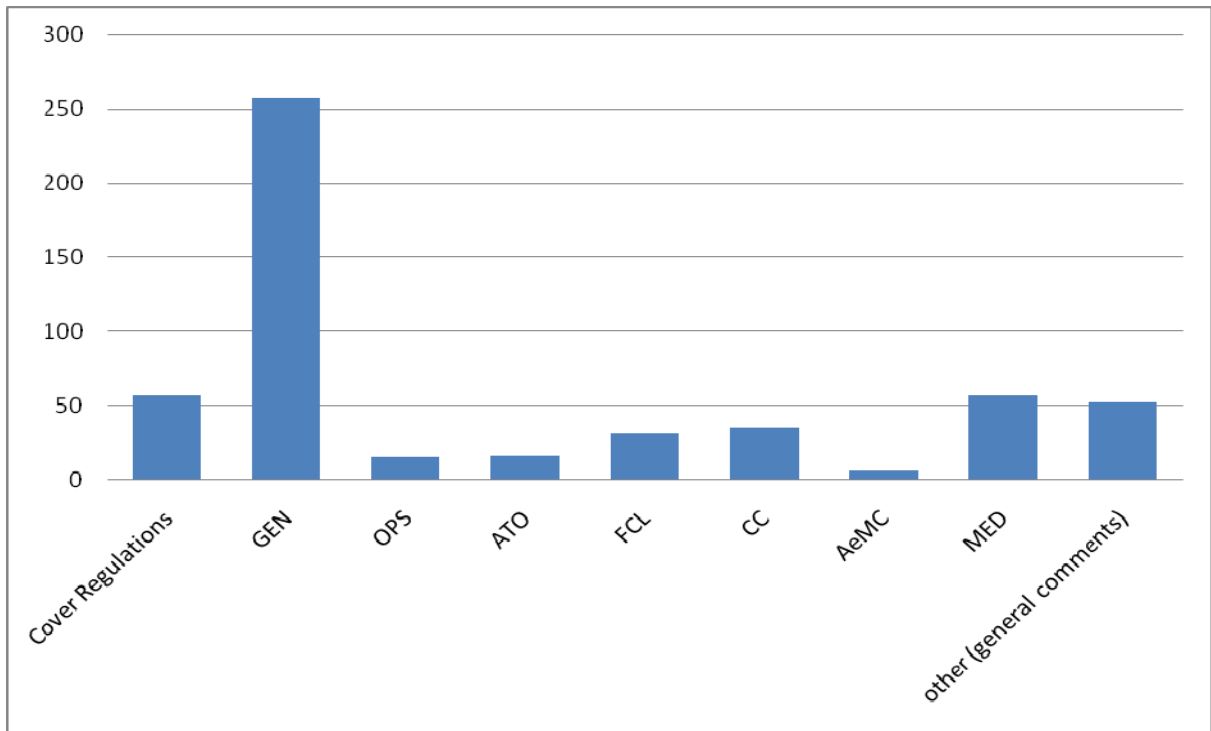
Általános rész

21. Az AR rész jelen Vélemény javaslata szerint hét alfejezetből áll, amelyek mindegyike szakaszokból tevődik össze, mely szakaszok általános követelményeket és területspecifikus követelményeket tartalmaznak az illetékes hatóság számára minden típusú bizonyítványra, jóváhagyásra és tevékenységre vonatkozóan:
- AR rész, GEN alfejezet: általános követelmények;
 - AR rész, FCL alfejezet: a hajózó személyzet szakszolgálati engedélyezésére vonatkozó egyedi követelmények;
 - AR rész, CC alfejezet: a légiutas-kísérő személyzet tanúsítványára és ellenőrzésére vonatkozó egyedi követelmények;
 - AR rész, ATO alfejezet: a jóváhagyott kiképző szervezetekre vonatkozó egyedi követelmények;
 - AR rész, FSTD alfejezet: a repülésszimulációs oktatóeszközök minősítésével kapcsolatos egyedi követelmények;
 - AR rész, AeMC alfejezet: a repülőorvosi központokra vonatkozó egyedi követelmények; és
 - AR rész, MED alfejezet: a repülőorvosi minősítésre vonatkozó egyedi követelmények.
22. A Véleményben javasolt szöveg tükrözi az Ügynökség (NPA 2008-22b és NPA 2009-02d dokumentumban közzétett) eredeti javaslataiban a nyilvános konzultáció eredményeként elvégzett módosításokat, valamint további, a CRD-re érkezett reagálások elemzését és értékelését követően tett változtatásokat is.

Konzultáció

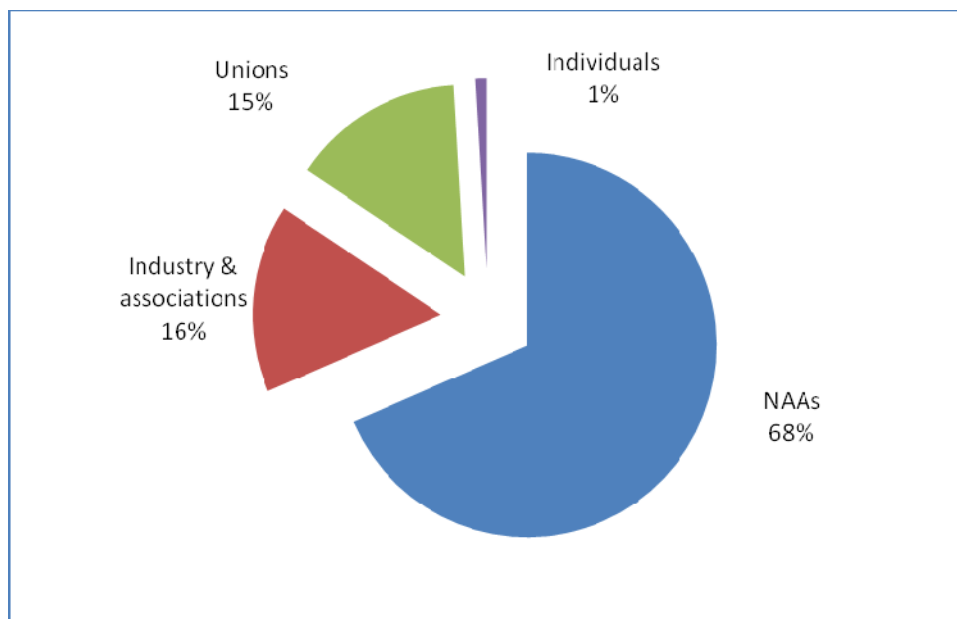
23. Az AR és OR részre az Ügynökség 1020 reagálást kapott több mint 70 véleményezőktől, köztük légügyi hatóságoktól Ausztriából, Belgiumból, az Egyesült Királyságból, Franciaországból, Finnországból, Hollandiából, Írországból, Németországból, Norvégiából, Olaszországból, Spanyolországból, Svájcban, Svédországból, valamint szakmai szervezetektől, nonprofit szervezetektől, magántulajdonú vállalatoktól és néhány magánszemélytől. Az Amerikai Szövetségi Légügyi Hatóság (FAA) szintén áttekintette a CRD-t, és nem volt hozzáfűzni valója. Az összes beérkezett reagálás közül 530 vonatkozik az AR részre, 490 pedig az OR részre. Az 1020 reagálás közel 20%-a készült az AR és az OR részhez kapcsolódó elfogadható megfelelési módzatokhoz és útmutatókhoz.

Az alábbi grafikon az AR részhez érkezett reagálások különböző alfejezetek szerinti megoszlását tartalmazza.



1. grafikon: Az AR részhez érkezett reagálások megoszlás szerint

24. Az alábbi grafikonon a reagálások eredete van feltüntetve. Figyelembe véve, hogy az iparági érdekképviseleti szervezetektől származó reagálásokat általában egyéni tagjaik nevében küldik, feltételezhető az, hogy az iparági szövetségek alulreprezentáltak ebben a grafikonban. Az, hogy a reagálások többsége a nemzeti légügyi hatóságoktól származik, nem meglepő.



2. grafikon: Az AR részhez érkezett reagálások eredet szerint

Hatály és alkalmazhatóság

25. Az AR rész a jelen Véleményben javasoltak szerint a hajózó személyzet szakszolgálati engedélyezéséhez, a légiutas-kísérő személyzet tanúsítvánnyal való ellátáshoz és ellenőrzéséhez, a jóváhagyott kiképző szervezetek és repülőorvosi központok jóváhagyásához és folyamatos ellenőrzéséhez, a repülésszimulációs oktatóeszközök minősítéséhez, a repülésszimulációs oktatóeszköz minősítő bizonyítvánnyal rendelkezők ellenőrzéséhez és a repülőorvosi minősítéshez alkalmazható. Az AR rész GEN alfejezete az illetékes hatóságokra vonatkozó általános követelményeket határoz meg, vagyis olyanokat, amelyek a hatályon belül valamennyi műszaki területre vonatkoznak.

Az AR rész GEN alfejezete a jelen Véleményben javasoltak szerint három szakaszt tartalmaz:

- I. szakasz Általános rész
- II. szakasz Felügyelet; és
- III. szakasz Ellenőrzés, minősítés és végrehajtás.

26. Ezek bevezetik az Alaprendelet vonatkozó cikkeit a jóváhagyott szervezetek és az illetékes hatóság közötti együttműködés, az illetékes hatóságok és az Ügynökség közötti együttműködés és információcsere, az Ügynökség által meghatározottaktól eltérő megfelelési módzatok jóváhagyása, a repülésbiztonsági problémákra történő haladéktalan reagálás szükségessége, valamint bizonyítványok és jóváhagyások kiadására, fenntartására, módosítására, korlátozására, felfüggesztésére és visszavonására vonatkozó feltételek tekintetében. A GEN alfejezet az illetékes hatóságok szervezeti és felügyeleti rendszerére vonatkozó olyan további követelményeket tartalmaz, amelyek közvetlenül az illetékes hatóságok ellenőrzési képességeire vonatkoznak.

Alaprendelet	Hatósági követelmények
2. cikk, (2) bekezdés, d) pont: Célok 15. cikk: Információs hálózat	Biztonsági program (Keretrendelet 3. cikk)
18. cikk: Az Ügynökség intézkedései 19. cikk: Vélemények, típusalkalmassági előírások és útmutató dokumentumok	A megfelelés módzatai (AR.GEN.120)
7. cikk: Pilóták	Ellenőrzési képességek (Keretrendelet 4. cikk) Ellenőrzés (AR.GEN.300) Ellenőrzési program (AR.GEN.305) Első alkalmassági bizonyítvány (AR.GEN.310 és 315) Változtatások – szervezetek (AR.GEN.330) Kifogások (AR.GEN.350) Végrehajtás – személyek (AR.GEN.355)
7. cikk: Pilóták (jóváhagyott kiképző szervezetek (ATO), repülőorvosi központok (AeMC), repülésszimulációs oktatóeszközök (FSTD))	
8. cikk: Légi jármű üzemben tartása	
8. cikk (4) bekezdés: Légi jármű üzemben tartása – Légiutas-kísérő személyzet	
10. cikk: Felügyelet és végrehajtás	Ellenőrzés (AR.GEN.300) Ellenőrzési program (AR.GEN.305) Kifogások (AR.GEN.350) Végrehajtás – személyek (AR.GEN.355)
13. cikk + V. függelék Minősített szervezetek	Feladatok kiosztása (AR.GEN.205)
14. cikk, 18. cikk d) pont	Rugalmassági előírások (Keretrendelet 5. cikk)

Alaprendelet	Hatósági követelmények
Rugalmassági előírások	
15. cikk: Információs hálózat	Az Ügynökség tájékoztatása (AR.GEN.125) Ellenőrzési program (AR.GEN.305) Felügyeleti rendszer (AR.GEN.200)
14. cikk: Rugalmassági előírások 15. cikk: Információs hálózat 22. cikk (1) bekezdés: Légi üzemben tartási bizonyítványok	Haladéktalan reagálás a repülésbiztonsági problémákra (AR.GEN.135)
24. cikk A szabályok alkalmazásának figyelemmel kísérése	Felügyeleti rendszer (AR.GEN.200) Változások a felügyeleti rendszerben (AR.GEN.210)
54. cikk Tagállami vizsgálatok	Változások a felügyeleti rendszerben (AR.GEN.210) Nyilvántartás (AR.GEN.220)

1. táblázat: Az Alaprendelet AR rész által bevezetett cikkei

27. A GEN alfejezet követelményeinek megszövegezése a teljes rendszerszemléletű megközelítéssel összhangban az egységesség és a kompatibilitás biztosításának szem előtt tartásával készült, amennyire ez a repülőterekre, a légiforgalmi irányító szolgálatra, a léginavigációs szolgálatokra valamint a légialkmasságra vonatkozó előírások terén lehetséges volt. Tekintettel ezek általános jellegére a javasolt végrehajtási előírások figyelembe veszik egy az ICAO¹⁷ által meghatározott repülésbiztonság-ellenőrzési rendszer kritikus elemeit (CE), különösen a következőket:

- CE-3: Az állami polgári légi közlekedési rendszer és a repülésbiztonság-ellenőrzési funkciók
- CE-4: A műszaki személyzet képezése és képzése
- CE-5: Műszaki iránymutatás, eszközök és a repülésbiztonsági szempontból kritikus információk hozzáférhetővé tétele
- CE-6: Szakszolgálati engedélyezési, minősítési, engedélyezési és jóváhagyási kötelezettségek
- CE-7: Felügyeleti kötelezettségek
- CE-8: Repülésbiztonsági problémák megoldása.

Az állami repülésbiztonsági program (SSP) bevezetésére vonatkozó ICAO-előírások megkövetelik az államtól az ezen kritikus elemek hatékony figyelemmel kísérését biztosító mechanizmusok létrehozását¹⁸.

28. A javasolt jogszabályok tovább merítettek az EU-OPS C alfejezet (Üzemben tartók tanúsítása és felügyelete)¹⁹ megfelelő rendelkezéseiből, valamint a JAA JIP-ekben (egységes végrehajtási eljárásokban) már meglévő rendelkezésekből. Az AR rész GEN alfejezetének végrehajtási előírásai és az azokhoz kapcsolódó elfogadható megfelelési

¹⁷ Lásd a 9735 sz. ICAO-dokumentumot, *A repülésbiztonság-ellenőrzési rendszer átvizsgálási kézikönyve (Safety Oversight Audit Manual)*, 2. kiadás – 2006., C. függelék – az államok repülésbiztonság-ellenőrzési képességét a repülésbiztonság-ellenőrzési rendszerek kritikus elemeinek hatékony bevezetését értékelve, az ICAO általános repülésbiztonságellenőrzés-átvizsgálási programjának részeként határozzák meg.

¹⁸ Lásd az ICAO 1. sz. ajánlás (Annex) C mellékletét és az ICAO 6. sz. ajánlás J mellékletét (Az állam repülésbiztonsági programjának kerete), § 3.1.

¹⁹ Az AR és OR részre vonatkozó CRD-k előírás-összehasonlító táblázatokat tartalmaztak az EU-OPS és a JAR-OPS 3 dokumentumhoz, vö.: <http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-ar/CRD%20c.4%20-%20Rule%20comparison%20EU-OPS+JAR-OPS3.pdf>.

módozatok (AMC) teljes összhangban vannak az ICAO 6. sz. ajánlás²⁰ (Annex) I. rész 5. mellékletében és a III. rész 1. mellékletében található, a repülésbiztonsági ellenőrzésre vonatkozó előírásokkal. A kivétel az 5.5 sz. előírás (A szolgáltatás díjazása és feltételei), amelyre nem lehet egyenértékű javaslatot tenni az AR részben, mivel ilyen feltételeket európai uniós jogszabályok szintjén nem szabályoznak.

ICAO 6. sz. ajánlás I. rész – 5. melléklet ICAO 6. sz. ajánlás III. rész – 1. melléklet	EASA-előírások
1. Elsődleges légiközlekedési jogalkotó testület	216/2008/EK rendelet OR.GEN.140
2. Különleges működési rendszabályok	216/2008/EK rendelet; Alapvető követelmények 2042/2003/EK rendelet AR rész, OPS alfejezet
3. A polgári légügyi hatóság (CAA) felépítése és repülésbiztonság-ellenőrzési funkciói	AR.GEN.200(a)(2) pont, elegendő számú személyzet Keretrendelet 4. cikk
4. Műszaki iránymutatás	AR.GEN.200(a)(1) pont AR.GEN.300(f) bekezdés
5. Képesített műszaki személyzet	AR.GEN.200(a)(2) pont GM1 és 2-AR.GEN.200(a)(2) pont
6. Szakszolgálati engedélyezési és minősítési kötelezettségek	AR.GEN.200(a)(1) – AMC1-AR.GEN.305(b)-OPS AR.GEN.310 – AMC1-AR.GEN.310(a)-OPS
7. Folyamatos felügyeleti kötelezettségek	AR.GEN.200(a)(1) pont; AR.GEN.300 AR.GEN.305; AMC1-AR.GEN.305(b)
8. Repülésbiztonsági problémák megoldása	AR.GEN.200(a)(1) és AR.GEN.350 AR.GEN.350

2. táblázat: Az ellenőrzéssel kapcsolatos vonatkozó ICAO-előírások és az AR rész megfeleltetése

29. Az AR rész GEN alfejezete azzal, hogy az összes típusú bizonyítványra és jóváhagyásra alkalmazható közös követelményeket javasol, bevezeti a JAA COrA-jelentés következtetéseit a teljesítményalapú ellenőrzést és a szervezeti jóváhagyások egységességét nyújtó ésszerűsített jóváhagyási eljárásokat illetően ott, ahol az ilyen egységesség elengedhetetlen a szervezetek számára a hatékony (repülésbiztonsági) felügyeleti rendszerek bevezetéséhez. Az ICAO azon célkitűzése, hogy a repülésbiztonság-felügyeleti rendszert a repülés valamennyi területén bevezesse, szükségszerűen a szervezetek felügyeletének és jóváhagyásának ugyanazon alapelveihez vezet.
30. Összefoglalva: mivel az AR rész a már meglévő szabályanyagra épít, és olyan követelményeket javasol, amelyek teljesen összhangban vannak az államok repülésbiztonság-ellenőrzési rendszereire vonatkozó ICAO-előírásokkal, a jelen Véleményben javasolt végrehajtási előírásokban meghatározott hatósági feladatok magvát alkotó előírások alapvetően nem különböznek azokról, amelyeket az illetékes hatóságok már ma is végrehajtanak. Minden további feladat indoklása vagy közvetlenül

²⁰ Az ICAO 1. sz. ajánlása (Annex) nem tartalmaz ilyen, a repülésbiztonsági ellenőrzésre vonatkozó függelékét.

az Alaprendeletben (például az első kiterjesztésre vonatkozó cikkek fogantatása, az Alaprendelet fő célkitűzésének elérése a repülésbiztonság, a szabványosítás és az összehangolás szempontjából), vagy az állami repülésbiztonsági program (SSP) létrehozására vonatkozó ICAO-előírásokban található.

Keretrendelet – az AR részre vonatkozó tételek

31. A tagállamokra vonatkozó követelményeket – az illetékes hatóságokra vonatkozóakkal ellentétben – tartalmazza a keretrendelet: A 3. cikk repülésbiztonsági tervek létrehozását írja elő a tagállamok és az Ügynökség számára, amelyek célja a repülésbiztonság folyamatos javítása. Felvázolja annak szükségességét is, hogy a tagállamok koordinálják repülésbiztonsági terveiket, mivel a légi közlekedés biztonságát az EASA-tagállamoknak immár közösen kell felügyelniük. Nevezetesen az Európai Unión belüli jelenlegi hatáskörmegosztás nem teszi lehetővé azt, hogy egy tagállam a repülésbiztonsági tervét elszigetelten vezesse be. A jövőben további anyagokat biztosítunk, amelyek gazdagítják az ICAO állami repülésbiztonsági programja (SSP) követelményeinek közös megvalósítását az európai keretek között. Ennek alapját az a munka adja, amelyet az Európai Repülésbiztonsági Tanácsadó Bizottság (EASAC) koordinál, nevezetesen az Európai Repülésbiztonsági Program (EASP) kézikönyvére vonatkozóan.
32. A keretrendelet 4. cikke az ellenőrzési képességekre vonatkozó követelményeket javasol. Ezek a rendelkezések, miközben teljes mértékben összhangban vannak a repülésbiztonság-ellenőrzési rendszerek ICAO által meghatározott vonatkozó kritikus elemeivel, utasítják a tagállamokat, hogy ellenőrző személyzetüknek kellő felhatalmazást biztosítsanak a minősítési és ellenőrzési feladatok ellátására, nem téve ki őket az esetleges érdekellentéteknek.
33. A keretrendelet 5. cikke meghatározza, milyen információkat kell megadnia az általa küldött értesítésben a tagállamnak, amikor az alkalmazza az Alaprendelet 14.1, 14.4 és 14.6 cikkében meghatározott rugalmas rendelkezéseket, illetve az Ügynökségnek, amikor megadja az Alaprendelet 18. cikke d)²¹ pontja szerinti mentességet. Anélkül, hogy további terhekkel járna, ez biztosítja a vonatkozó rendelkezések egységes alkalmazását, és javítja a mentességek és engedmények megadási folyamatának hatékonyságát.
34. A keretrendelet 9. cikke kötelezettséget ró a tagállamokra a területükön kívül elhelyezkedő jóváhagyott kiképző szervezetek és repülőorvosi központok ellenőrzésével kapcsolatos nyilvántartásoknak az Ügynökség részére történő átadására, mivel 2012. április 8. után a tagállamok már nem rendelkeznek az ilyen szervezetekre vonatkozó illetékességgel. Az ilyen jellegű nyilvántartások átadásának részleteit az Ügynökség közölni fogja az érintett illetékes hatóságokkal.

A keretrendelet 10. cikke meghatározza a hatálybalépés és az alkalmazhatóság időpontját: annak meghatározása során, hogy szükséges-e a hatósági követelmények átmeneti vagy késleltetett bevezetése, az Ügynökség figyelembe vette, hogy a javasolt hatósági követelmények alapját nagymértékben a már létező szabályanyag képezi, és nem tartalmaznak olyan elemeket, amelyek alapvetően újat jelentenének az illetékes hatóság szervezetével kapcsolatban a minősítés és az ellenőrzés terén. Azt is figyelembe vették, hogy a tagállamok a Chicagói Egyezményt aláíró államokként már sok éve működtetnek repülésbiztonság-ellenőrzési rendszereket. Ennél is fontosabb, hogy az új előírások alkalmazandóvá válásának idejére a tagállamoknak képeseknek kell lenniük bármilyen új kérelemnek az új követelmények szerinti feldolgozására, ami feltételezi szervezeti és ellenőrzési rendszereik ezt megelőző korszerűsítését. A CRD-ben szereplő, a tagállamok számára az új előírásoknak való megfelelés érdekében közigazgatási eljárásaik frissítésére 12 hónapos határidőt biztosító javaslatra öt európai légügyi hatóság küldött észrevételt, kérve ennek az időszaknak a 24 hónapra növelését. Egy belső felülvizsgálatot követően az Ügynökség végül törölte ezt a rendelkezést, mert nincs

²¹ Utoljára az 1108/2009/EK rendelet módosította.

összhangban az előírások alól javasolt kivételekkel, és ami még ennél is fontosabb, ütközhet a Bizottságnak az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség szabványosítási vizsgálatok²² elvégzésével kapcsolatos munkamódszereiről szóló 736/2006/EK rendeletével. További időt kell azonban biztosítani a részletes ellenőrzési eljárásokban és a kapcsolódó rendszerekben szükséges kiigazításokra és frissítésekre, amilyenek például a szoftveralkalmazások, amelyekben a függőleges szabályszerkezetre való visszatérésre vonatkozó döntés meghozatala után a szabályreferenciákban bekövetkező változások eredményeként kell módosításokat végezni. Ennek elvégzésére egy általános 6 hónapos szabályok alóli kivételi időszak szerepel a 10.2. cikkben.

A szervezetekre vonatkozó átmeneti intézkedések és szabályok alóli kivételek magyarázata jelen magyarázó megjegyzés 81–86. bekezdésében olvasható.

AR rész, GEN alfejezet, I. szakasz – Általános

35. Az I. szakasz kiegészíti a tagállamok számára a keretrendelet szintjén meghatározott követelményeket az illetékes hatóságokra vonatkozó általános követelményekkel. Ennek főleg az a célja, hogy megkönnyítse az együttműködést és az információcserét a hatóságok és az Ügynökség, valamint maguk a hatóságok között. Ezek a rendelkezések az Alaprendelet magas szintű követelményeiből származnak (nevezetesen a következőkből: 5. cikk (5) bekezdés, 7. cikk (6) bekezdés, 8. cikk (5) bekezdés, 10. és 15. cikk, 22. cikk (1) bekezdés és 24. cikk). Az I. szakasz tartalmaz még az ellenőrzési dokumentációval kapcsolatos kötelezettségeket, amelyek kiegészítik a keretrendeletben található, az ellenőrzési képességekre vonatkozó rendelkezéseket az ICAO CE-5 kritikus elemére (Műszaki iránymutatás, eszközök és a repülésbiztonság szempontjából kritikus információk hozzáférhetővé tétele) történő utalással.
36. Az I. szakasz előírja továbbá az illetékes hatóságoknak, hogy a repülésbiztonság szempontjából lényeges információkat szolgáltatassanak az Ügynökség számára (AR.GEN.125(b) bekezdés). Habár a 2003/42/EK előírás²³ meghatározta a súlyos repülőesemények esetén benyújtandó kötelező repülésbiztonsági jelentések elképzelését, a felek úgy érezték, hogy a kapcsolódó végrehajtási intézkedések²⁴ nem tartalmaznak egyértelmű követelményeket annak szükségességét illetően, hogy megfelelő formátumban továbbítani kell az Ügynökség részére valamennyi rendelkezésre álló repülésbiztonsági információt. Az Ügynökséget jellemzően tájékoztatni kell a tervezéssel, az üzemképességre vonatkozó adatokkal és a biztonságos üzemeltetéssel kapcsolatos kérdésekről az EASP-ben megadott esetekben vagy az Ügynökség által egy biztonsággal kapcsolatos aggály megfogalmazásakor külön azonosított területek szerint. Az elfogadható megfelelési módozatokkal kapcsolatos anyag szerepelni fog az AR.GEN.125(b) bekezdésben mint az Ügynökség belső eseménybejelentő rendszerének (IORS) keretében zajló, jelenleg folyamatban lévő munka egyik eredménye. Cserében ez kitűnő eszközt biztosít az Ügynökségnek a jogalkotó által megkövetelt éves repülésbiztonsági jelentés kidolgozásához²⁵.
37. Az I. szakasz követelményeket fogalmaz meg az Ügynökség által kibocsátott elfogadható megfelelési módozatok alternatíváját jelentő megfelelési módozatok feldolgozására. Az elfogadható megfelelési módozatok (AMC) kifejezést az Alaprendelet 18. és 19. cikkében említett módon elsősorban a műszaki és eljárási anyagok minősítésére használják a tagállamok és az iparág az Alaprendeletnek és az Alaprendelet végrehajtási előírásainak

²² HL L 240., 2002. 09. 07., 1. o.

²³ Az Európai Parlament és a Tanács 2003/42/EK (2003. június 13.) irányelve a polgári légi közlekedésben előforduló események jelentéséről (HL L 167., 2003. 07. 04., 23. o.).

²⁴ A Bizottság 1321/2007/EK (2007. november 12.) rendelete a polgári légiközlekedési eseményekre vonatkozó, a 2003/42/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv szerint lecserélt információk központi adattárba történő rendezésével kapcsolatos végrehajtási szabályok meghatározásáról (EGT-vonatkozású szöveg), 2. cikk (HL L 294., 2007. 11. 13., 3. o.).

²⁵ Alaprendelet 15. cikk (4) bekezdés.

alkalmazása során. Az elfogadható megfelelési módozatok ebben a tekintetben az előírásoknak való megfelelés egyik eszközét jelentik. Mivel a kapcsolódó anyagot az Ügynökség adta ki, amelynek nincs jogalkotási jogköre, az anyag nem róhat kötelezettségeket a szabályozás hatálya alá tartozó személyekre, akik dönthetnek úgy, hogy más eszközök alkalmazásával felelnek meg a vonatkozó követelményeknek. A jogalkotó szándéka azonban az volt, hogy az ilyen anyag jogbiztonságot nyújtson a kérelmezőknek, és hozzájáruljon az egységes bevezetéshez, ezért felruházta azt az előírásnak való megfelelés vélelmezésével. Az elfogadható megfelelési módozatok arra kötelezik az illetékes hatóságokat, hogy azokat a szabályozás hatálya alá tartozó személyeket, akik betartják a benne foglaltakat, úgy kell tekinteni, mint akik betartják a törvényt. Rugalmasságot is biztosít azonban, mivel az érdekelt felek alternatív megfelelési módozatokat is javasolhatnak illetékes hatóságaiknak, és amennyiben képesek bizonyítani az egyenértékű repülésbiztonsági szint garantálhatóságát, ezek az alternatív megfelelési módozatok ezután jóváhagyhatók és bevezethetők.

38. A CRD-hez készített javaslat célja az ilyen alternatívák illetékes hatóságok általi egységes kezelésének, valamint a jelenlegi rendszerből hiányzó teljes átláthatóságnak a biztosítása. Az alternatív megfelelési módozatok mechanizmusára és az illetékes hatóságok kötelezettségeire vonatkozó jogalap többek között az Alaprendelet 5. cikk (5) bekezdésében, 7. cikk (6) bekezdésében és 8. cikk (5) bekezdésében található, amelyek meghatározzák, hogy végrehajtási előírásokat kell elfogadni a bizonyítványok és jóváhagyások kiadásának, fenntartásának és módosításának mikéntjére vonatkozóan. Mivel az alternatív megfelelési módozatok főként a kérelmezők által a végrehajtási előírásoknak való megfelelés megvalósítására alkalmazott módozatok, ezért az Ügynökség szükségesnek tartotta egy eljárás bevezetését mind a kérelmezők, mind pedig a hatóságok számára, hogy kezelni tudják ezeket az alternatív megfelelési módozatokat. Ami az Ügynökség szerepét és kötelezettségeit illetően bekerült, annak jogalapja az Ügynökség számára az előírások illetékes hatóságok általi alkalmazásának figyelemmel kísérése és tevékenységük szabványosítása céljából biztosított hatáskörökben található (lásd: Alaprendelet 10. és 24. cikk).
39. A szabványosítás és összehangolás érdekében az illetékes hatóság a számára létesített kötelezettség szerint értesíti az Ügynökséget minden egyes általa jóváhagyott vagy alkalmazott alternatív megfelelési módozatról, valamint valamennyi ellenőrzése alá tartozó szervezet és személy számára hozzáférhetővé teszi a saját maga által a vonatkozó előírásoknak való megfelelés elérése érdekében alkalmazott alternatív megfelelési módozatokat. Ez új feladat elé állítja az illetékes hatóságokat, amely azonban végrehajtható a már létező mechanizmusok és eljárások alapján, ezért a további terhek várhatóan korlátozottak lesznek.

Az NPA-ra beérkezett észrevételeken és CRD-re adott reagálásokon keresztül tisztán látszott, hogy az érdekelt felek többsége előnyben részesíti az összes alternatív megfelelési módozat Ügynökség általi módszeres előzetes ellenőrzését azok jóváhagyása, illetve az illetékes hatóság általi bevezetése előtt. A központi érvelés az, hogy tartunk meg elégséges mozgásteret, és küszöböljük ki az abban a tényben gyökerező bizonytalanságot, hogy az illetékes hatóságok által az Ügynökség beavatkozása nélkül jóváhagyott alternatív megfelelési módozatok a későbbiekben kifogásolhatóak lehetnek, például egy szabványosítási vizsgálat során. Az Alaprendelet nem tartalmaz megbízást ilyen az Ügynökség általi előzetes jóváhagyásra, mivel az előírások bevezetését meghagyja a tagállamok hatáskörében. Mindezek alapján ezeket a kérdéseket a jelenlegi jogrendszerben nem lehet megoldani. Az érdekelt felek aggodalmainak figyelembe vétele érdekében azonban egy enyhítő elem várható, amely egyértelműsíti az illetékes hatósággal szemben támasztott azon követelményt, hogy alakítsa ki egy rendszert az összes alternatív megfelelési módozat következetes értékelésére és ellenőrzésére. Ebben az összefüggésben fontos megjegyezni, hogy az illetékes hatóság által jóváhagyott megfelelési módozatok alkalmazása azokra a szervezetekre korlátozódik, amelyek az adott hatóság ellenőrzése alá tartoznak. Ez azt jelenti, hogy ha ezeken felül más szervezet is használni szeretné ugyanazokat az alternatív megfelelési módozatokat, újra fel kell azokat dolgoztatnia a saját illetékes hatóságával.

40. Végezetül, válaszul a CRD-re érkezett reagálásokra, az Ügynökség egyszerűsítette a fogalom-meghatározásokat, eltávolította az „elfogadható megfelelési módozatok” kifejezést, és kiterjesztette a „alternatív megfelelési módozatok” kifejezés meghatározását, hogy kiterjedjen azokra a módozatokra is, amelyek alternatívát nyújtanak egy már létező AMC-re, valamint az Alaprendeletnek és az Alaprendelet végrehajtási előírásainak való megfelelés megvalósítására kidolgozott új módozatokra ott, ahol vonatkozó AMC-t (az elfogadható megfelelési módozatokat) az Ügynökség nem fogadott el.

AR rész, GEN alfejezet, II. szakasz – Felügyelet

41. A II. szakaszban szereplő előírások az illetékes hatóságoktól egy felügyeleti rendszer létrehozását és fenntartását követelik meg annak érdekében, hogy megfeleljenek a kötelezettségeiknek, és hogy eleget tudjanak tenni az AR részben leírt feladataiknak. Egy ilyen felügyeleti rendszer fő elemei a szervezetekre vonatkozó tipikus felügyeleti rendszer követelményeit utánozzák le:
- dokumentált irányelvek és eljárások;
 - elegendő számú és megfelelően képezett személyzet, beleértve a személyzet rendelkezésre állása megtervezésének kötelezettségét;
 - felügyelő személyzet kijelölése a különböző tevékenységi területekre;
 - megfelelő létesítmények és elhelyezés;
 - a felügyeleti rendszer megfelelőségének ellenőrzésére szolgáló funkció, beleértve egy személy vagy csoport kijelölését, aki/amely a megfelelést ellenőrző funkcióért felelős;
 - a minősítési és ellenőrzési feladatok illetékes hatóság nevében történő végzésére vonatkozó követelményeknek való megfelelés biztosításának szükségessége;
 - egy rendszer az felügyeleti rendszert befolyásoló változások azonosítására, és lépések megtételére annak érdekében, hogy az továbbra is hatékony maradjon; és
 - egy nyilvántartási rendszer a végzett tevékenységek nyomon követhetőségének biztosítására.
42. Ezek a felügyeleti rendszerre vonatkozó követelmények kiegészülnek egy egyedi, az eljárások bevezetésére a hatékony információcserére és más hatóságok részére történő segítségnyújtásra vonatkozó követelménnyel, amely tovább részletezi az Alaprendelet 15. cikke (1) bekezdésének követelményeit. Az illetékes hatóságok felügyeleti rendszerére vonatkozó közös követelmények csoportja, amelyet a II. szakasz javasol, közvetlenül összefügg a repülésbiztonság-ellenőrzési rendszerek ICAO CE-4 (A műszaki személyzet képzése és képzése) és CE-5 (Műszaki iránymutatás, eszközök és a repülésbiztonsági szempontból kritikus információk hozzáférhetővé tétele) kritikus elemével. Ezek a követelmények támogatják az állami repülésbiztonsági programok bevezetését, és hozzájárulnak egy hatékony ellenőrzési rendszer létrehozásához a szabályozás hatálya alá tartozó szervezetek megsegítésére és ösztönzésére az OR résszel összhangban lévő felügyeleti rendszerek bevezetéséhez.

43. A szabványosítási folyamat támogatása és ezen folyamat folyamatos figyelemmel kísérés²⁶ irányába történő elmozdításának elősegítése céljából a II. szakasz előírja még az illetékes hatóságoknak, hogy adják át az Ügynökség számára a felügyeleti rendszerükre és annak módosításaira vonatkozó dokumentációt.
44. A minősített jogi személyek alkalmazását illetően (AR.GEN.205) némely tagállam kifogásolta a különleges rendelkezések AR részbe történő beiktatását, azt állítva, hogy az Alaprendelet 13. cikke és az V. függelék kellőképpen foglalkozik a témával. Ezzel szemben az Ügynökség megítélése szerint az Alaprendelet nem rendelkezik arról, hogyan kell biztosítani a meghatározott kötelezettségeket, ezért egy módosított változatban megtartja a rendelkezéseket: Az előírás jelenlegi formájában foglalkozik a minősítési és ellenőrzési feladatoknak az illetékes hatóság által természetes vagy jogi személyek részére történő kiosztásával, és a teljesítendő feltételekre összpontosít. Az ilyen különleges szabályok célja annak garantálása, hogy bármely, az illetékes hatóság nevében végzett minősítési és ellenőrzési feladat megfeleljen a vonatkozó követelményeknek, hasonlóan ahhoz, amit a szervezetek számára írnak elő arra az esetre, amikor szerződés alapján végeztenek velük a jóváhagyási körükön belüli tevékenységeket. Ez az új végrehajtási előírás közvetlenül vonatkozik az illetékes hatóság minősítési és ellenőrzési tevékenységében a repülésbiztonság magas szintjének, valamint az Alaprendelet vonatkozó rendelkezései egységes bevezetésének biztosítására.
45. Bár a II. szakasz rendelkezései létező követelményekből származnak, mint például a 2042/2003/EK rendelet B. szakaszában lévő, az illetékes hatóságra vonatkozóan a szervezettel, képesítéssel és képzéssel, eljárásokkal, létesítményekkel, nyilvántartásokkal és más területekkel kapcsolatos követelmények, néhány új feladatot is előírnak az illetékes hatóságok számára:
- az eljárásoknak és az eljárások módosításainak az Ügynökség számára történő eljuttatása, az Ügynökség tájékoztatása a felügyeleti rendszert befolyásoló változásokról (AR.GEN.200(d) és AR.GEN.210(c) bekezdés);
 - eljárások meghatározása és bevezetése a kölcsönös információcserében és más illetékes hatóságok részére történő segítségnyújtásban történő részvételre (AR.GEN.200(c) bekezdés); és
 - a megfelelést figyelemmel kíséző rendszer bevezetése (AR.GEN.200 (a) bekezdés (4) és (5) pont), beleértve egy olyan rendszer bevezetését, amely az illetékes hatóság nevében minősítési és ellenőrzési feladatokat végző jogi és természetes személyek első és folyamatos értékelését végzi (AR.GEN.205).
- Mivel az a. és b. feladattal kapcsolatban feltételezhető, hogy a hatóságok támaszkodhatnak meglévő forrásaikra és kommunikációs csatornáikra, belátható, hogy a c. feladat végrehajtása további forrásokat igényelhet. A tagállamok kötelezettségei a szükséges ellenőrzési képességek és források illetékes hatóságok számára történő biztosítására azok feladatainak a vonatkozó követelmények szerinti végrehajtásához világosan meg lettek határozva a keretrendelet 4. cikkének (4) bekezdésében. Ez alakítja ki a jogi alapot annak biztosítására, hogy minden további feladatot finanszírozni lehessen. Ebben az összefüggésben fontos megjegyezni, hogy egy hatékony felügyeleti rendszer, benne egy hatékony megfelelés-ellenőrzéssel, értékes hozzájáruló tényezőt képezhet, biztosítva a minősítési és ellenőrzési eljárások költséghatékonyágát.
46. Ezenkívül a II. szakaszban levő rendelkezések megadják a kötelezettségeket:
- az illetékes hatóságoknak egy jegyzék fenntartására az összes kibocsátott szervezeti bizonyítvány, repülésszimulációs oktatóeszköz minősítő bizonyítvány és

²⁶ A folyamatos figyelemmel kísérés módszeréből (CMA) következik, hogy egy összehangolt és következetes hozzáállásra épülő rendszert kell létrehozni a tagállamok folyamatos figyelemmel kísérésére. A tagállamok repülésbiztonság-ellenőrzési képességének figyelemmel kísérése a következő négy fő lépésen alapul: (1) (1) a repülésbiztonsági adatok gyűjtése és értékelése, (2) a repülésbiztonság-ellenőrzési képesség szintjének elemzése és mérése, (3) a hiányosságok beazonosítása és a kapcsolódó kockázatok értékelése, (4) kockázatmérséklési stratégiák kidolgozása és bevezetése.

személyzeti szakszolgálati engedély, jogosítás, bizonyítvány és tanúsítvány nyilvántartásához (AR.GEN.220(b) bekezdés);

- b. az illetékes hatóságoknak nyilvántartás vezetésére a minősítés hatálya alá tartozó szervezetek által javasolt alternatív megfelelési módozatok értékeléséről, valamint azon alternatív megfelelési módozatok felbecsüléséről, amelyeket maga az illetékes hatóság alkalmaz; és
- c. a személyzet rendelkezésre állásának megtervezésére szolgáló rendszer megvalósítására (AR.GEN.200(a) bekezdés (2) pont).

Bár a jelenlegi előírások nem tartalmazznak ilyen egyértelmű követelményeket, feltételezhető, hogy az illetékes hatóságok rendelkeznek az ezeket az új követelményeket teljesítő, érvényben lévő rendszerekkel a bizonyítványok és jóváhagyások, valamint a személyzet felügyeletével kapcsolatos nyilvántartási rendszerük részeként.

AR rész, GEN alfejezet, III. szakasz – Ellenőrzés, minősítés és végrehajtás

47. Az AR rész GEN alfejezetében lévő jelen szakasz adja meg az illetékes hatóság részére a szabályozás hatálya alá tartozó szervezetekkel és személyekkel való együttműködés mikéntjének szükséges elemeit. A szakasz ismerteti az általános ellenőrzési alapelveket, foglalkozik az ellenőrzési program elemeivel, és részletezi az illetékes hatóságok minősítési, folyamatos ellenőrzési és végrehajtási folyamatokra vonatkozó konkrét tevékenységeit, szerepeit és kötelezettségeit. Ennek alapját a meglévő szabályozásokban meghatározott eljárások adják. Az ellenőrzéssel kapcsolatos előírások figyelembe veszik az Alaprendeletben található magas szintű követelményeket annak biztosítására, hogy az ellenőrzés ne korlátozódjon az illetékes hatóság által minősített szervezetekre és személyekre.

A vonatkozó rendelkezések a JAA JIP-ektől a JAR-OPS-on át a JAR-FCL-ig terjedő előírásokból, valamint a 1702/2003/EK és a 2042/2003/EK rendelet B. szakaszának meglévő követelményeiből származnak. 8. cikk (5) bekezdés; az FCL-re vonatkozók: 7. cikk (6) bekezdés; az együttműködésen alapuló ellenőrzésre: 10., 11. és 15. cikk. Válaszként az érdekelt felek visszajelzéseire az első minősítésre vagy ellenőrzésre vonatkozó konkrétabb utasítások, amelyek külön foglalkoznak a folyamatokkal, a személyzet képzettségével és számbeli megfelelőségével, a repülésoktatók szakszolgálati engedélyeinek és jogosításainak érvényességével stb., az elfogadható megfelelési módozatokban és az útmutatóban fognak szerepelni.

48. Az NPA-ban közzétett javaslat a COA-ajánlásokból származó elemeket tartalmazott egy egyesített szervezeti bizonyítvány kiadására azon szervezetek számára, amelyek egynél több résznek megfelelő jóváhagyásokkal is rendelkeznek. Az NPA-ra érkezett észrevételek elemzése egyértelműen jelezte, hogy az egyesített bizonyítvány elgondolás nem talált támogatásra: az iparág aggodalmai arra a tényre vonatkoznak, hogy az ICAO nem követel meg semmiféle „keret”-jóváhagyást a szervezet számára a légi jármű-üzembentartási engedélyen (AOC, Air Operator Certificate) fölül, ezért az egyesített bizonyítvány egy európai egyediséget hozna létre nemzetközi elismertség nélkül. Illetékes hatóságok azt az észrevételt tették, hogy az egyesített bizonyítvány kiadásának feltételei, valamint az önálló szervezeti bizonyítvány és a területspecifikus bizonyítványok (AOC (légi jármű-üzembentartási engedély), ATO (jóváhagyott kiképző szervezet), AeMC (repülőorvosi központ)) közötti kapcsolat nem lettek egyértelműen meghatározva. Azt is kifogásolták, hogy az egyesített szervezeti bizonyítvány jelentősen megnövelné a hatóságok munkaterheit, ami a biztonság szempontjából nem indokolt. Mivel az egyesített szervezeti bizonyítvány elgondolás mögött levő fő célkitűzések elérhetők az egyesített bizonyítvány kiadásának megkövetelése nélkül is, az Ügynökség egyetértett azzal, hogy ne tartsa fenn az egyesített bizonyítvánnyal kapcsolatos elgondolást. A hatékony ellenőrzés szempontjából valóban sokkal indokoltabb az ellenőrzési programot olyan szervezetekre ésszerűsíteni, amelyek egynél több résznek megfelelő

jóváhagyásokkal rendelkeznek, mint kiadni egy önálló szervezeti bizonyítványt. Átvizsgálási elemek beszámítása az egynél több résznek megfelelő minősítéssel rendelkező szervezetek esetében megengedett az AR.GEN.305 szakaszhoz tartozó elfogadható megfelelési módozatokban leírtaknak megfelelően.

49. Az NPA tartalmaz még egy együttműködésen alapuló ellenőrzésre²⁷ vonatkozó javaslatot is, amelynek célja, hogy alapot teremtsen azon tevékenységek leghatékonyabb ellenőrzésének biztosítására, amelyek nem korlátozódnak földrajzilag arra a tagállamra, amelyben a bizonyítványt kibocsátották. Az együttműködésen alapuló ellenőrzéssel kapcsolatos rendeletek fő célkitűzése, hogy egy európai dimenziót hozzon az ellenőrzésbe az ellenőrzési erőforrások legjobb helyi felhasználásának ösztönzése révén, miközben biztosítja, hogy minden személy, szervezet és légi jármű rendszeres ellenőrzés tárgyát képezze. Ez megvalósítja a polgári légi közlekedés főigazgatóinak a repülésbiztonsági ellenőrzés globális stratégiája tárgyában (1997-ben az ICAO telephelyén) tartott konferenciája néhány egyedi ajánlását. A konferencia során hangsúlyozták, hogy a repülésbiztonsági ellenőrzés felmérésének alapelveit és eljárásait globális szinten kell koordinálni és összehangolni, és elismerték a régiókra történő összpontosítás elfogadásával járó előnyöket. Az Ügynökség javaslatára nagyon sok észrevétel érkezett. Az észrevételek többségét az illetékes hatóságok készítették, kifejezve aggodalmaikat az ellenőrzési felelősségi körök lehetséges összemosódását, valamint a hatóságok közötti együttműködés gyakorlati szempontjait illetően, tekintve, hogy a különböző jogrendszerek és a nyelvi korlátok akadályokat képezhetnek. Az iparági aggodalmak főként a több tagállamban üzemeltető szervezetek többletterheire és ellenőrzésének lehetséges megkettőződésére mutattak rá.
50. Az AR/OR felülvizsgáló csoport javaslatai értelmében, valamint a nemzeti hatóságok tanácsadó csoportja (Advisory Group of National Authorities, AGNA) tagjainak célirányos ülését követően a vonatkozó AR.GEN. III. szakasz rendelkezéseit tovább pontosítottuk úgy, hogy azok foglalkozzanak az érdekelt felek által kifejezett főbb aggodalmakkal. A tagállam területén a nem az illetékes hatóság által minősített személyek vagy szervezetek által végzett tevékenységek ellenőrzési hatáskörének megállapítására egy kockázatalapú megközelítést kell használni, amely elsősorban a keretrendelet 3. cikkében szereplő állami repülésbiztonsági tervben azonosított repülésbiztonsági prioritásokat veszi figyelembe. A bizonyítványt kibocsátó illetékes hatóság elsődleges felelőssége változatlan marad. A javaslat ki lett egészítve az együttműködésre vonatkozó rendelkezésekkel, mely együttműködés önkéntes alapon, hatóságok közötti megállapodások formájában történhet oly módon, hogy az ellenőrzési tevékenység egy részét végezhesse az a hatóság, amelynek területén a tevékenység folyik, ezzel megnövelve azon tevékenységek átláthatóságát. Ennek arra kell ösztönöznie az illetékes hatóságokat, hogy a legjobban használják fel helyi hatósági erőforrásaikat. A kifogásokra és a végrehajtásra vonatkozó végrehajtási előírások (AR.GEN.350 és AR.GEN.355 bekezdés) ennek megfelelően lettek módosítva. Az AR.GEN.350 tovább módosult az AR.CC alfejezettel megvalósítandó egységesítéshez a hamisítás és csalás elkerülése érdekében. Bekerült egy új AR.GEN.300(f) albekezdés, amely a régebben az AR.GEN.425(a) albekezdésben meghatározott rendelkezéseket tartalmazza, mivel utóbbi átkerült A légi üzemeltetés szabályozása c. dokumentumba.
51. Miközben az Ügynökség módosította javaslatát az együttműködésen alapuló ellenőrzést illetően, hogy foglalkozzon a tagállamok által kifejezett főbb aggodalmakkal, kitar az ellenőrzés a tagállamok területén belül folyó összes tevékenységre történő kiterjesztésének fontossága, valamint a tagállamok illetékes hatóságai közötti megerősített együttműködés mellett a közös piac kihívásainak történő megfelelés érdekében: Megnövekedett számú pilóta és üzemeltető, valamint pilótavizsgáztató és kijelölt vizsgáló repülőorvos gyakorolhatja jogosultságait olyan EU-tagállamban, amely különbözik az ő ellenőrzésükért elsődleges felelősséggel bíró államtól. Ezért az

²⁷ Az NPA 2008-22 magyarázó megjegyzésében alkalmazott „közös ellenőrzés” kifejezést felváltotta az „együttműködésen alapuló ellenőrzés”, amely jobban tükrözi a vonatkozó rendelkezések szándékát.

Ügynökség a jövőre nézve javasolja az együttműködésen alapuló ellenőrzés rendelkezései bevezetésének és az ellenőrzési rendszer megfelelő működésének áttekintését, nemcsak a lehetséges ellenőrzési hiányosságok lehető legkorábbi szakaszban történő észleléséhez, hanem a részletesebb rendelkezések szükségességének megállapításához is azzal a céllal, hogy elősegítse az ellenőrzési képességek javítását európai szinten mind a repülésbiztonság, mind a források hatékony felhasználása érdekében.

52. Az NPA-ban javasolt másik fontos elem az elmozdulás a kockázatalapú és teljesítményalapú ellenőrzés felé, amely szintén a COra kezdeményezéséből származik. Az NPA-ra érkezett észrevételek értékelését követően a 24 hónapos ellenőrzési időintervallum, amely először a végrehajtási előírás szintjén lett meghatározva, a rugalmasság biztosítása érdekében át lett helyezve a CRD-hez készült AR.GEN.305 bekezdéshez kapcsolódó elfogadható megfelelési módozatok közé. Ez az elfogadható megfelelési módozatok szintjére történt módosítás beindította az érdekelt felek reakcióit, amelyek komoly aggodalmat mutatnak egy tisztán kockázatalapú rendszer jelenlegi szakaszban történő bevezetését illetően: Ezen reakciók úgy tartják, hogy egy ilyen rendszert addig nem szabad elfogadni, amíg a szabályozás hatálya alá tartozó szervezetek megfelelő érettségre nem tettek szert saját repülésbiztonság-felügyeleti rendszereik terén, és az illetékes hatóságoknak nincs elegendő ráhatásuk saját repülésbiztonsági teljesítményükre, amelyet a vonatkozó adatok gyűjtése és elemzése útján érnek el. Egyes érdekelt felek megjegyezték továbbá, hogy a biztosított rugalmasságot néhány tagállamban fel lehetne használni az illetékes hatóság erőforrásai további csökkentésének igazolására. Az aggályokra válaszul az Ügynökség beleegyezett, hogy visszaállítja a 24 hónapos időtartamot a végrehajtási előírás szintjére, és ezúttal javaslatot tesz ennek a szabványos ellenőrzési időintervallumnak a meghosszabbítására vagy lerövidítésére vonatkozó számos feltételre. Ezen rendelkezések az illetékes hatóság által minősített szervezetekre, valamint a repülésszimulációs oktatóeszközök minősítő bizonyítványainak birtokosaira vonatkoznak.
53. Az AR.GEN.300 és AR.GEN.305 általános követelményeket tartalmaz a személyek vizsgálatok útján történő ellenőrzésére. Az érdekelt felek néhány szövetsége, valamint nonprofit szervezetek reagáltak azokra a rendelkezésekre, kétségbe vonva a bejelentés nélkül végrehajtott vizsgálatok szükségességét, és kifogásolva azt, hogy a rendelkezések többletköltségeket generálnak, amelyek azután tovább lesznek hárítva a szakszolgálati engedélyesekre. Egy AMC (elfogadható megfelelési módozatok) fog bekerülni annak tisztázására, hogy a szakszolgálati engedéllyel, bizonyítvánnyal, jogosítással vagy tanúsítvánnyal rendelkező személyek ellenőrzését általában azon szervezetek ellenőrzésének a részeként kell biztosítani, ahol ezek a személyek a jogosultságaikat gyakorolják. Ezenfelül az illetékes hatóságnak ellenőriznie kell a vonatkozó követelményeknek való megfelelést a jogosítások jóváhagyásakor és megújításakor. Ezen túlmenően annak biztosítására, hogy megfelelően látja el ellenőrzési kötelezettségeit, az illetékes hatóságnak el kell végeznie egy bizonyos számú előre be nem jelentett ellenőrzést. Az elfogadható megfelelési módozatok tükrözni fogják a 9379. számú ICAO-dokumentum (Eljárási kézikönyv az állam személyi szakszolgálati engedélyezési rendszerének létrehozására és felügyeletére) rendelkezéseit.
54. Az NPA-ban javasolt bizonyos típusú szervezeti változtatások „közvetett jóváhagyásának” rendelkezéseit felülvizsgáltuk. A kérdéssel most az AR.GEN.330 (Változtatások – szervezetek című) bekezdés foglalkozik, a változtatások pedig az illetékes hatóság részéről „előzetes jóváhagyást igénylő”, illetve „előzetes jóváhagyást nem igénylő” változtatás kategóriába sorolhatók. Rendelkezéseket tartalmaz továbbá azon szervezetek számára, amelyek változtatásokat kívánnak bevezetni az illetékes hatóság előzetes engedélye nélkül: a szervezetnek rendelkeznie egy olyan eljárással, amely meghatározza az ilyen változtatások kiterjedését és leírja kezelésük módját, majd benyújtja ezt az eljárást az illetékes hatóságnak jóváhagyásra (vö.: AR.GEN.310(c) bekezdés). A módosított rendelkezések teljes mértékben megfelelnek a „közvetett jóváhagyás” szándékának, illetve „a hatóság számára elfogadható” változtatásoknak.

55. A kifogásokra és végrehajtási intézkedésekre vonatkozóan javasolt végrehajtási előírásokat módosítottuk, hogy tartalmazzák a régebben az OR részben biztosított megállapítások leírását, valamint hogy összhangba kerüljenek az együttműködésen alapuló ellenőrzéssel kapcsolatos, az AR.GEN.300 és AR.GEN.305 bekezdésben végrehajtott változtatásokkal. Emellett törölve lett a szankciókra vonatkozó összes hivatkozás, mivel ezek az Alaprendelet 68. cikkének megvalósítására vonatkozó nemzeti előírások hatálya alá tartoznak. Végezetül módosítva lett a kiigazító intézkedések végrehajtási időszaka, hogy összhangba kerüljön a folyamatos légialkalmasságra vonatkozó előírásokban meglévő követelményekkel.
56. Tekintve, hogy az AR.GEN III. szakaszában javasolt végrehajtási előírások nagy részének alapját meglévő követelmények képezik, valamint figyelembe véve a tagállamok ICAO által meghatározott azon kötelezettségeit, hogy hatékony ellenőrzési rendszereket vezessenek be állami repülésbiztonsági programjaik részeként, a feladatok, amelyek valóban újak, vagy nem képezik részét a Chicagói Egyezményben meghatározott kötelezettségeikből származó feladatoknak, a következő kötelezettségekre korlátozódnak:
- azon személyek és szervezetek tájékoztatása, akikre/amelyekre illetékes hatóságok közötti ellenőrzési megállapodás vonatkozik (AR.GEN.300(e) bekezdés);
 - az előzetes jóváhagyást nem igénylő változtatásokra vonatkozó szervezeti eljárás jóváhagyása (AR.GEN.310(c) bekezdés);
 - a bizonyítványt kibocsátó illetékes hatóság értesítése minden olyan esetben, amikor azt észlelték, hogy egy másik tagállam illetékes hatósága vagy az Ügynökség által minősített szervezet nem felel meg a vonatkozó követelményeknek, valamint a kifogás szintjének jelzése (AR.GEN.350(e) bekezdés); és
 - a szakszolgálati engedélyt, bizonyítványt, jogosítást vagy tanúsítványt kibocsátó illetékes hatóság értesítése, minden olyan esetben, amikor azt észlelték, hogy egy másik tagállam illetékes hatósága által minősített személy nem felel meg a vonatkozó követelményeknek (AR.GEN.355(e) bekezdés).

Feltételezhető, hogy a hatóságok támaszkodhatnak meglévő forrásaikra, ellenőrzési és minősítési eljárásaikra, valamint kommunikációs csatornáikra azon további feladatok végrehajtásához.

AR rész, FCL alfejezet

57. Az AR.FCL alfejezet a hajózó személyzet szakszolgálati engedélyezésére vonatkozó egyedi követelményeket határozza meg; Három szakaszból áll:
- I. szakasz Általános rész
 - II. szakasz Szakszolgálati engedélyek, jogosítások és bizonyítványok
 - III. szakasz Elméleti ismereti vizsgák.

Jelen alfejezet *I. szakasza* általános követelményeket határoz meg, és az illetékes hatóságok által a szakszolgálati engedélyekkel kapcsolatban vezetendő nyilvántartásokra vonatkozó rendelkezéseket tartalmaz.

A *II. szakasz* további rendelkezéseket határoz meg a szakszolgálati engedélyekre, jogosításokra és bizonyítványokra vonatkozóan. Olyan követelményeket tartalmaz, amelyek a szakszolgálati engedély kiadására, meghosszabbítására és megújítására, a vizsgáztatók figyelemmel kísérésére és egyedi tájékoztatására, a szakszolgálati engedélyek érvényességi időtartamára vonatkozó eljárásokkal, a szakszolgálati engedély újrakiadására vonatkozó eljárással, valamint a szakszolgálati engedélyek, jogosítások és bizonyítványok korlátozására, felfüggesztésére és visszavonására vonatkozó rendelkezésekkel foglalkoznak.

A III. szakasz az elméleti ismeretekből való vizsgáztatás eljárásaira vonatkozó rendelkezéseket tartalmazza.

58. Az AR.FCL alapját főként a kiképző szervezetekhez és a hajózó személyzet szakszolgálati engedélyezéséhez kapcsolódó hatóságokra vonatkozó, a JAR-FCL-ben meglévő követelmények képezik. A beérkezett hozzászólások és a tagállamokkal folytatott további egyeztetések alapján elvégzett legjelentősebb változtatás a vizsgáztatók figyelemmel kísérésének rendszerén történt.
59. Jelen alfejezetben csak néhány jelentős változtatás volt. A szakszolgálati engedélyek kiadására és meghosszabbítására vonatkozó eljárásokkal foglalkozó követelmény (AR.FCL.200) módosítva lett a szakszolgálati engedélyek vizsgáztatók általi jóváhagyásának rendezése érdekében. Ez jobban tükrözi az FCL részben már tárgyalt változtatásokat, és lehetővé teszi az illetékes hatóságok számára kifejezetten bizonyos vizsgáztatók felhatalmazását erre a feladatra.

A kapott hozzászólások és reagálások többsége a vizsgáztatók figyelemmel kísérésével foglalkozó AR.FCL.205 bekezdésre (a II. szakaszban) összpontosított. A CRD-ben az Ügynökség bevezette a vizsgáztatók hatóságok által kialakítandó jegyzékét, hogy támogassa a hatóságokat ellenőrzési munkájukban. A beérkezett reagálásokat és a tagállamokkal folytatott egyeztetéseket figyelembe véve az Ügynökség a hatóságok kötelezettségeit kiegészítette azzal, hogy a más tagállamok által minősített, de jogosultságaikat az ő területükön gyakorló vizsgáztatókat is szerepeltessék a jegyzékben. Az Ügynökség ezenkívül beillesztett egy olyan rendelkezést (a JAR-FCL-ben ez már meg van határozva), amely kötelezi a hatóságokat, hogy eljárásokat dolgozzanak ki a vizsgáztatók bizonyos jártassági vizsgákra történő kijelölésére.

60. Ki kell emelni, hogy a vizsgáztatói jegyzék létrehozásának és közzétételének feladata, valamint a más tagállamokban minősített vizsgáztatók számára szervezett tájékoztatók szükségessége és az ehhez kapcsolódó igazgatási feladatok néhány további feladatot teremtenek az illetékes hatóságok számára.

A vizsgáztatók számára nyújtandó, a jártassági vizsgák és készségellenőrzések során ellenőrzendő repülésbiztonsági kritériumokra vonatkozó rendelkezés át lett fogalmazva annak tisztázására, hogy a rendelkezés kiterjed a más tagállamban minősített vizsgáztatókra is. Egy későbbi szabályalkotási feladat ismét foglalkozik majd ezzel a kérdéssel, mivel ezen repülésbiztonsági kritériumok bizonyos elemei a szabályalkotási feladat eredményeként létrejövő vizsgáztatói kézikönyv részét fogják képezni.

61. A III. szakasz követelményeire vonatkozóan felvetett fő kérdés egy közös Európai Központi Kérdésbank szükségessége volt, amely tartalmazná a konkrét tárgykörök vizsgakérdéseinek eloszlási táblázatát és a vizsgák időtartamát. Az AR.FCL.300 kissé módosult néhány szerkesztési hiba kijavítása és az Európai Központi Kérdésbankkal kapcsolatos kérdések tisztázása érdekében.

62. A beérkezett reagálások alapján a jelenleg az AR rész I. függelékében lévő szabványos szakszolgálatiengedély-mintát, a 141. számú EASA-nyomtatványt szintén áttekintettük, és JAR-FCL-ben lévő szakszolgálatiengedély-mintához képest jó néhány változtatást vezettünk be rajta a konzultációs szakasz során. Néhány a legfontosabb változtatások közül:

- a többi európai szakszolgálati engedéllyel megegyező formátum;
- a nyelvismeret igazolásához felkerült rá a nyelvismereti szint és az érvényességi időpont;
- több a hely a nyelvismereti igazolás meghosszabbítására;
- hely lett kialakítva az LAPL (kisgépes) szakszolgálati engedélyen feltüntetendő speciális megjegyzések számára (nem felel meg az ICAO-előírásoknak);
- új oszlop lett beillesztve a műszer szerinti repülésre jogosító vizsga időpontja számára; és

- új, IVa jelű sor lett beillesztve a születési idő számára (az ICAO 5.1.1.2 cikkének való megfelelés érdekében).

Később egy jövőbeni szabályalkotási feladat kezdeményezésére kerül majd sor az egységes rövidítéseket (például jogosítások, légi jármű-kategóriák stb.) és azok lehetséges kombinációit tartalmazó jegyzék kidolgozása érdekében. Ezt a jegyzéket útmutatóként kell majd használniuk az illetékes hatóságoknak és a vizsgáztatóknak a szakszolgálati engedélyekbe történő bejegyzésekhez arra vonatkozóan, hogy miként kell a szakszolgálati engedélyben a jogosításokat kiadni, meghosszabbítani vagy megújítani.

AR rész, CC alfejezet

63. Ezen alfejezet kiegészíti a GEN alfejezet követelményeit a légiutas-kísérő tanúsítvány és annak birtokosai tekintetében. Kibővít néhány követelményt a légiutas-kísérő tanúsítvány sajátosságainak kezelése érdekében, amint az Alaprendelet 8. cikke (4) és (5) bekezdésének e) pontjában szerepel. Az alábbiakat tartalmazza:
- I. szakasz Légiutas-kísérő tanúsítványok
 - II. szakasz Légiutas-kísérő személyzeti képzést nyújtó vagy légiutas-kísérő tanúsítványt kibocsátó szervezetek
64. Az *I. szakasz* a közvetlenül magára a légiutas-kísérő tanúsítványra vonatkozó szempontokra összpontosít, úgymint a tagállamok számára a tanúsítvány kiadására vonatkozóan rendelkezésre álló két lehetőség, az alkalmazandó szabványos EASA-formátum, valamint azok a helyzetek, amelyek megkövetelhetik az illetékes hatóságtól, hogy végrehajtási utasításaiban személyekre vonatkozó intézkedéseket hozzon.
- A *II. szakasz* azon szervezetek esetével foglalkozik, amelyek számára az illetékes hatóság bizonyos általános feltételek megléte esetén engedélyezheti légiutas-kísérő személyzeti képzés nyújtását vagy légiutas-kísérő tanúsítvány kiadását. Meg kell említeni, hogy – a hajózó személyzetre szakosodott kiképző szervezetekkel ellentétben – az Alaprendelet nem ad egyértelmű jogalapot az Ügynökség számára a légiutas-kísérő személyzetre szakosodott kiképző szervezetekre vonatkozó feltételek meghatározásához. Ez az oka annak, hogy a vonatkozó nemzeti követelmények továbbra is alkalmazhatók mindaddig, amíg ilyen kritériumok kidolgozására EU-szinten nem kerül sor.
65. A légiutas-kísérő tanúsítvány különbözik az EU-OPS által jelenleg előírt repülésbiztonsági képzési tanúsítványtól. Akárcsak az EU-OPS által előírt tanúsítvánnyal, ezzel is rendelkeznie kell a kereskedelmi célú légi fuvarozásban részt vevő minden légiutas-kísérőnek. Az EU-OPS-tanúsítvánnyal ellentétben azonban ennek érvényességét fenn kell tartani, és vannak olyan körülmények, amelyek megkövetelhetik a módosítását, korlátozását, felfüggesztését vagy visszavonását. A tanúsítvány birtokosára vonatkozó követelmények egy külön CC részben lettek meghatározva.
66. Az ICAO 1. és 6. sz. ajánlása (Annex) nem írja elő a légiutas-kísérő személyzet tagjai számára, hogy tanúsítvánnyal, bizonyítvánnyal vagy szakszolgálati engedéllyel rendelkezzenek, de jó néhány ICAO-tagállam kidolgozott ilyen rendszert. Több EU-tagállam rendelkezik például a légiutas-kísérő személyzet tagjaira vonatkozó nemzeti szakszolgálati engedélyezésre vagy bizonyítvánnyal való ellátásra kialakított követelményekkel, amelyek kiegészítik az EU-OPS minimumkövetelményeit; az FAA egy Certificate of Demonstrated Proficiency (Bizonyítvány a bizonyított szakértelemről) elnevezésű bizonyítványt bocsát ki az Amerikai Egyesült Államok közforgalmi légi közlekedésben dolgozó légiutas-kísérőinek, és a Dél-Afrikai Polgári Légügyi Hatóság (SACAA) is megkövetel és kibocsát légiutas-kísérő tanúsítványokat.
67. A CRD-re érkezett reagálások által felvetett fő kérdések és az ezekhez kapcsolódó ügynökségi válaszok a következők:
- *Az új EASA-formátumú légiutas-kísérő tanúsítvány kiadásának követelménye:* az eredetileg javasolt 18 hónapos átmeneti időszak meg lett hosszabbítva 60 hónapra, összhangban a tagállamok által 2012. április 8. előtt kibocsátott, a JAR szerinti pilóta szakszolgálati engedélyekkel (vö.: Vélemény „A kereskedelmi célú üzemben tartásban részt vevő légiutas-kísérő személyzet minősítésének végrehajtási előírásai” – keretrendelet 9b. cikk).
 - *Légiutas-kísérő tanúsítvány illetékes hatóság nevében történő kiadásának engedélyezése szervezetek számára:* amennyiben egy tagállam úgy dönt, a légiutas-kísérő tanúsítványok kiadásának feladatát végrehajthatja egy ilyen tanúsítványok kiadására jóváhagyás útján feljogosított szervezet is.

- *A légiutas-kísérő tanúsítvány kiadása előtt teljesítendő légijármű-típustanfolyam követelménye:* ezt a követelményt töröltük. Az érvényes légijármű-típusképesítés viszont, mint a tanúsítvány tulajdonos általi használatának feltétele, a CC részben maradt.
- *A légiutas-kísérő személyzet képzését végző oktatási szervezetek jóváhagyására, az oktatók és vizsgáztatók képesítésére, valamint a kiképző berendezésekre vonatkozó közös feltételek és szabványok hiánya EU-szinten:* A jogalkotó által meghatározott jogalapra épülő egységes értelmezés és megállapodás függvényében az Ügynökség azt javasolja, hogy egy későbbi szabályalkotási feladat keretében foglalkozzanak majd ezekkel a kérdésekkel.

AR rész, ATO alfejezet

68. Az AR.ATO alfejezet a hajózó személyzet szakszolgálati engedélyezéséhez szükséges oktatást végző jóváhagyott kiképző szervezetekre vonatkozó egyedi hatósági követelményeket határozza meg. Egy szakaszból áll:

- I. szakasz Általános rész

Az AR.ATO alfejezet az általános követelményeket kiegészítő követelményeket határoz meg, amilyenek például a jóváhagyott kiképző szervezetek (ATO) ellenőrzési programjára és a jóváhagyott kiképző szervezetekkel kapcsolatos adatok nyilvántartási rendszerére vonatkozó követelmények. Az AR.ATO alapját főként a kiképző szervezetekhez és a hajózó személyzet szakszolgálati engedélyezéséhez kapcsolódó hatóságokra vonatkozó, a JAR-FCL-ben meglévő követelmények képezik. Válaszként a néhány érdekelt féltől érkezett reagálásokra az Ügynökség szeretné kiemelni, hogy a jóváhagyott kiképző szervezetekre vonatkozóan javasolt előírások mellett, amíg egy szervezet/személy az Alaprendelet 3. cikkének h) pontja értelmében üzemeltetőnek számít, nem szükséges légijármű-üzembentartási engedéllyel (AOC) rendelkeznie.

69. Csak néhány jelentős változtatás történt. Az AR.ATO.105 bekezdéssel kapcsolatban az érdekelt felek által a konzultációs szakasz során felvetett fő kérdés az volt, hogy a mindössze két ülésel rendelkező kiképző légi járművek használata esetleg nem teszi lehetővé a kiképző repülések mintavételszerű ellenőrzését. Ezt figyelembe véve a szöveg át lett fogalmazva a kérdés tisztázása érdekében.

Az AR.ATO.120 bekezdésben a nyilvántartásra vonatkozó rendelkezések módosultak a repülésszimulációs oktatóeszközök használatánál alkalmazott terminológia tisztázása érdekében. Meg kell említeni, hogy a repülésszimulációs oktatóeszközöket illetően az Ügynökség egy új szabályalkotási feladat kezdeményezéséről döntött az összes végrehajtási előírásnak, minősítési előírásnak és az elfogadható megfelelési módozatoknak (AMC) a 9625 sz. ICAO-dokumentum 3. kiadásával történő összehangolása érdekében.

A CRD-ben az Ügynökség tájékoztatta az érdekelt feleket, hogy a szabványos EASA szervezet-jóváhagyási bizonyítvány nem tartható fenn, a jóváhagyott kiképző szervezetek részére egy külön jóváhagyott kiképző szervezet jóváhagyási bizonyítványt kell kidolgozni. E bizonyítvány alapját a 153. számú JAA-nyomtatvány (FTO/TRTO-jóváhagyási bizonyítvány) (repülésoktató szervezetek és típusanfolyamot tartó szervezetek jóváhagyási bizonyítványa), valamint az EASA.147 jóváhagyási bizonyítvány és a hozzá csatolt jóváhagyási jegyzőkönyv – melyre jelenleg mint „tanfolyam-jóváhagyásra” hivatkoznak – képezték.

A tanfolyam-jóváhagyási jegyzőkönyvre érkezett észrevételekre válaszul a jóváhagyott kiképző szervezetek számára repülésszimulációs oktatóeszközök alkalmazására kiadott jóváhagyás (korábban „felhasználói jóváhagyás”) be lett építve a jóváhagyott kiképző szervezetek bizonyítványához csatolt tanfolyam-jóváhagyási nyomtatványba. Ezen tanfolyam-jóváhagyás megköveteli a tanfolyam és a megfelelő repülésszimulációs oktatóeszközök felsorolását.

AR rész, FSTD alfejezet

70. Az AR.FSTD alfejezet a repülésszimulációs oktatóeszközök minősítéséhez kapcsolódó egyedi hatósági követelményeket határozza meg. Egy szakaszból áll:

- I. szakasz Általános rész

Az AR.FSTD a repülésszimulációs oktatóeszközök (FSTD) működtetését minősítő és figyelemmel kíséző illetékes hatóság főbb feladatait ismerteti. Leírja a repülésszimulációs oktatóeszközök minősítő bizonyítványának kiadásához vezető felmérési folyamatot, beleértve az első és az ismétlődő értékelési eljárást, az értékelő csoport összetételét, a repülésszimulációs oktatóeszköz üzemeltetője megfelelést figyelemmel kíséző rendszerének felmérését, valamint a minősítő bizonyítvány kiadásának módját. A szakasz ismerteti még azokat az eljárásokat, amelyeket akkor kell követni, ha a minősítő bizonyítvánnyal ellátott repülésszimulációs oktatóeszközön változtatásokat hajtanak végre, valamint ha az üzemeltető nem tudja betartani a minősítéshez szükséges szabványokat.

Az AR.FSTD alapjául a JAR-FSTD A (repülőgépekre) és a JAR-FSTD H (helikopterekre) című dokumentum, valamint a JAR-STD-hez kapcsolódó (a JAA igazgatási és útmutató anyag 6. szakasz: *Földi repülésoktató berendezések* (STD), 2. rész: *Eljárások* című fejezetben szereplő) egységes végrehajtási eljárások (JIP) szolgálnak. A korábbi szabályozásokhoz képest az illetékes hatóságok számára nincsenek jelentős különbségek, illetve felmerülő új feladatok.

A Repülésszimulációs oktatóeszköz minősítő bizonyítványa című rész egy táblázattal egészült ki, amely felsorolja a képzési, vizsgáztatási és ellenőrzési megfontolásokat, lehetővé téve a minősítő bizonyítvány birtokosának, hogy a berendezés bármely felhasználója számára a minősítő illetékes hatóság által jóváhagyott tájékoztatást adjon.

AR rész, AeMC és MED alfejezet

71. Az AR.MED és az AR.AeMC alfejezet a repülőorvosi minősítésre vonatkozó egyedi követelményeket határozza meg, amelyek kiegészítik az AR rész GEN alfejezetében található általános követelményeket. Az AR.MED és az AR.AeMC alfejezet az OR.AeMC alfejezettel együtt szabályozási rendszert biztosít a repülőorvosi központok (AeMC) és kijelölt vizsgáló repülőorvosok (AME) minősítésére, az általános orvosok bejelentésére, valamint a pilóták repülőorvosi minősítésére vonatkozóan.

Az AR.AeMC csak egy szakaszból áll – „Általános rész”.

Az AR.MED három szakaszból áll:

- I. szakasz Általános rész
- II. szakasz Repülőorvosi központok
- III. szakasz Repülőorvosi minősítés

Az AR.AeMC kiegészült a repülőorvosi központok jóváhagyási jegyzőkönyvének szabványos formátumával. Az AR.MED bevezeti még az repülőorvosi központ minősítő bizonyítványt, valamint a szabványos EASA repülőorvosi minősítő bizonyítványt pilóták számára.

72. A repülőorvosi központok témakörében nem merültek fel lényeges kérdések. A MED alfejezetben a fő gondot az AR.MED.150 bekezdés (Nyilvántartás) okozta: a tagállamok túlnyomó többségének illetékes hatóságai fogják őrizni minden olyan pilóta orvosi papírjait, akinek az a hatóság (az engedélyező hatóság) adta ki a szakszolgálati engedélyét. Az adatok védelméről szóló európai parlamenti és tanácsi előírás nagyon különböző módon lett bevezetve a tagállamokban, ezért az orvosi papírok kiadásának kezelése különbözőképpen történik Európa-szerte. Ezért azon reagálások, amelyek az orvosi nyilvántartások kiadását kérték kutatóintézetek számára a pilóta anonimizálása nélkül, az illetékes hatóság vezetése számára, kivizsgáló testületek számára (baleseti, biztonsági, rendőrségi) és „bármely egyéb körülmények között, amikor a nemzeti jogszabályok megkövetelik”, nem kerültek bele a végrehajtási előírásokba, hanem egy elfogadható megfelelési módozatok dokumentumban fognak szerepelni. Ez elég rugalmasságot biztosít a tagállamoknak a nemzeti adatvédelmi törvény alkalmazására. A bekezdés ugyanakkor ki lett egészítve, és szerepelnek benne az orvosi papíroknak a repülőorvosi minősítés kiadásához szükséges orvosi felülvizsgálathoz (az orvosi felülvizsgáló bizottság, az értékelést végző szakorvosok számára) történő kiadására vonatkozó reagálások. Ezen nyilvántartások az egészségügyi alkalmasság eldöntéséhez szükségesek, ami a fő oka annak, hogy az illetékes hatóságok őrzik az orvosi papírokat.
73. Egy tagállam reagálásai több bekezdésre is vonatkoztak (AR.MED 120, 125, 150, 315 és 325), és az illetékes hatóságnak/hatósági repülőorvostan szakorvosának (egészségügyi értékelő) az egyes pilóták repülőorvosi minősítésének folyamatával kapcsolatos érintettségére összpontosítottak, valamint arra, hogy a repülőorvosi alkalmassági vizsgálat és értékelés után a kijelölt vizsgáló repülőorvosoknak az összes pilóta kitöltött repülőorvosi vizsgálati lapjait el kell küldeniük annak a hatóságnak a részére, amelynél a pilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkezik (engedélyező hatóság). Ezen reagálások oka az adott tagállam azon álláspontjából fakad, mely szerint egyetlen orvosi papírt sem kellene elküldeni az illetékes hatóság részére, és az alkalmasságot sem az illetékes hatóság repülő-orvostani szakorvosának kellene értékelnie, hanem csak egy kijelölt vizsgáló repülőorvosnak vagy egy repülőorvosi központnak. Szövegváltoztatás nem történt, mert ez a probléma a MED részben lett megoldva, és a többi tagállam számára szükségesek az előírások.
74. A pilóták repülőorvosi minősítésére szolgáló nyomtatványt és annak leírását az AR rész VI. függeléke tartalmazza. A leírás 13. tétele és a formátum X mezője módosítva lett, mert a repülőorvosi minősítést nem minden tagállamban írhatja alá általános orvos vagy

egészségügyi értékelő. A minősítés 4. oldalán levő mező, amely a kijelölt vizsgáló repülőorvos számára a „legutóbbi” és a „következő” vizsgálatok (EKG, hallásvizsgálat és szemészet) időpontjával kapcsolatos információt tartalmazott, egy tagállam kérésére törölve lett, és helyére a MED.A.020 bekezdés lett beillesztve. Több tagállam kérte a „MED.A.020 A repülő-egészségügyi alkalmassági állapot romlása” beillesztését a repülőorvosi minősítésbe. Az Ügynökség véleménye az, hogy a repülőorvosi minősítés feladata annak bizonyítása, hogy a pilóta átesett a vonatkozó repülőorvosi alkalmassági vizsgálaton és értékelésen, és alkalmasnak találták a repülésre, nem pedig az, hogy tájékoztassa a pilótát a kötelezettségéről repülő-egészségügyi alkalmassági állapotának romlása esetén. A reagálást azonban elfogadtuk, mivel ez nem repülésbiztonsági kérdés, és úgy tűnik, hogy több tagállam számára fontos.

75. Azon reagálásokat, amelyek elemek áthelyezését kérték az AR.MED alfejezetből az AR.GEN alfejezetbe, valamint az OR.AeMC alfejezetből az OR.GEN alfejezetbe, nem fogadtuk el a szabályszerkezet újra függőlegesbe rendeződése miatt. Az új szerkezetben ténylegesen át kell majd helyezni vagy másolni bekezdéseket az AR.GEN alfejezetből az AR.MED alfejezetbe.

VII. Magyarázó jegyzet, OR rész

Általános rész

76. Az OR rész jelen Vélemény javaslata szerint négy alfejezetből áll, amelyek mindegyike szakaszokból tevődik össze, mely szakaszok általános követelményeket és területspecifikus követelményeket tartalmaznak a különböző típusú szervezetekre vonatkozóan:

- OR rész, GEN alfejezet: általános követelmények, melyeket az alábbiak egészítenek ki:
 - OR rész, ATO alfejezet: a jóváhagyott kiképző szervezetekre vonatkozó egyedi követelmények;
 - OR rész, FSTD alfejezet: a repülésszimulációs oktatóeszközöket üzemeltető szervezetekre és a repülésszimulációs oktatóeszközök minősítésére vonatkozó egyedi követelmények; és
 - OR rész, AeMC alfejezet: a repülőorvosi központokra vonatkozó egyedi követelmények.

Az OR.FSTD alfejezet, amelyet nem tartalmazott a CRD, magában foglalja azokat a végrehajtási előírásokat, amelyeket korábban az ATO alfejezet tartalmazott III. szakaszként. Ez a szerkezeti változtatás mutatja azt a tényt, hogy nem minden repülésszimulációs oktatóeszközöket (FSTD) üzemeltető szervezet jóváhagyott kiképző szervezet (ATO) is egyben.

Az OR rész GEN alfejezete a jelen Véleményben javasoltak szerint két szakaszt tartalmaz:

- I. szakasz Általános rész
- II. szakasz Felügyeleti rendszer

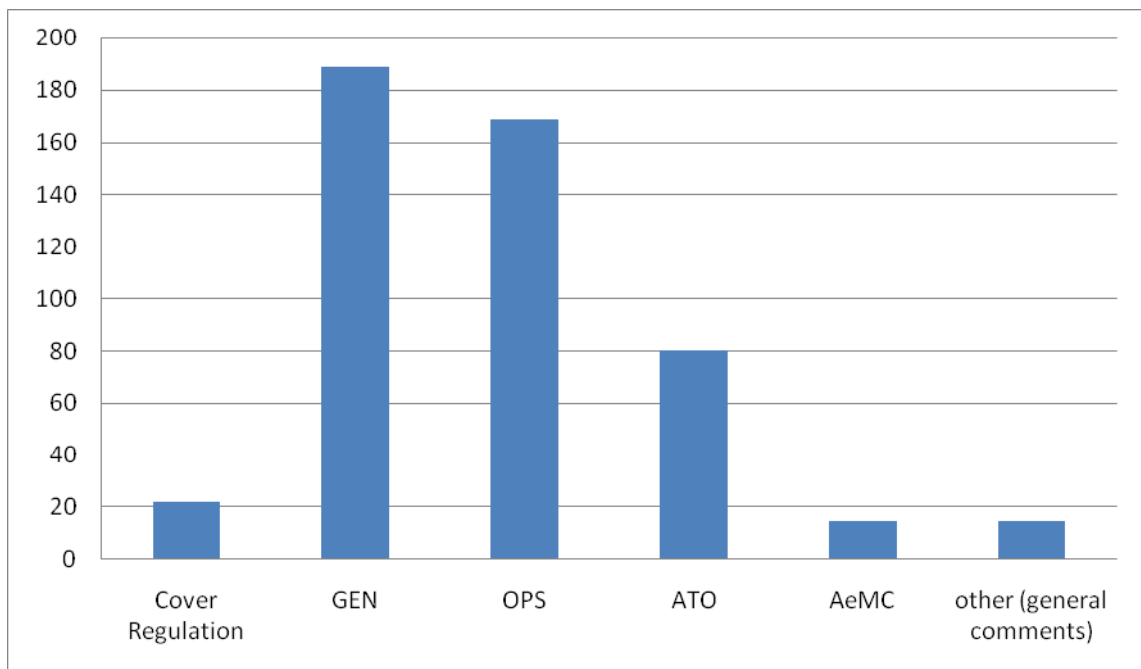
Az OR rész GEN alfejezete a repülő személyzet és az üzemeltetés területén határoz meg az összes szervezetre közösen vonatkozó követelményeket. Ezek a legfontosabb COA-javaslatokra és a repülésbiztonság-felügyeleti rendszerekre (SMS) vonatkozó ICAO-előírásokra épülnek. Ezek a bizonyítványok és jóváhagyások kiadására, fenntartására, módosítására, korlátozására, felfüggesztésére és visszavonására vonatkozó feltételeket megszabó hatósági követelményeket egészítik ki.

77. A Véleményben javasolt szöveg tükrözi az Ügynökség (NPA 2008-22c dokumentumban közzétett) eredeti javaslatán végrehajtott módosításokat, valamint további, a CRD-re kapott reagálások elemzését és értékelését követően tett változtatásokat. Az NPA 2009-

02c az üzemeltetésre jellemző szervezeti követelményeket tartalmazza (OR rész, OPS alfejezet). Ezek szerepelni fognak a légi üzemeltetésre vonatkozóan kiadandó első Véleményben.

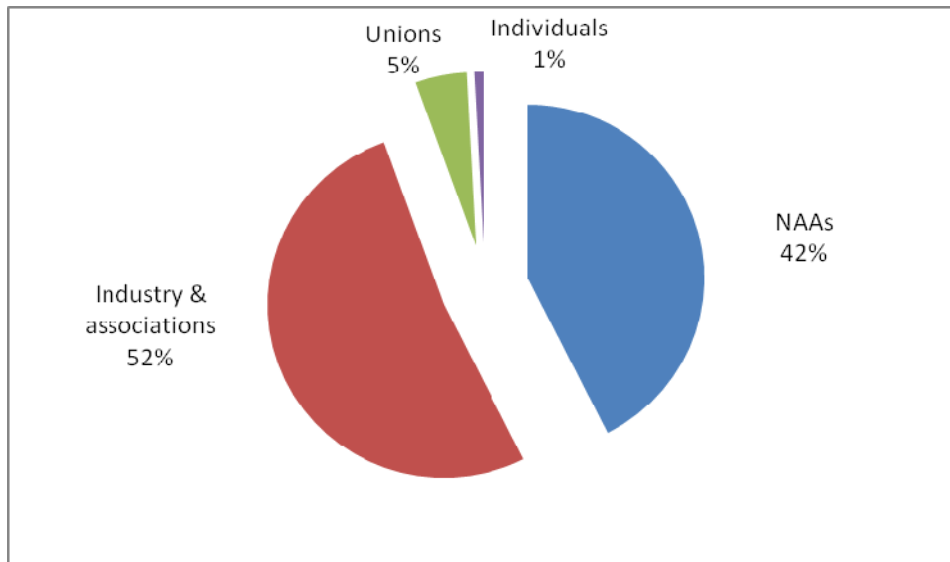
Konzultáció

78. Jelen magyarázó megjegyzés 23. bekezdése általános információkat tartalmaz az AR és OR rész CRD-ihez készült reagálásokról. Az alábbi táblázat az OR részhez (a 2008-22c és 2009-02c sz. CRD-re) érkezett 490 reagálás megoszlását mutatja, amelyek 1/3 része az elfogadható megfelelési módozatokra és az útmutatókra, 2/3 része pedig a végrehajtási előírásokra vonatkozik.



3. grafikon: Az OR részhez érkezett reagálások megoszlás szerint

79. Az alábbi grafikonon a reagálások eredete van feltüntetve. Figyelembe véve, hogy az iparági érdekképviselői szervezetektől származó reagálásokat általában egyéni tagjaik nevében küldik, feltételezhető az, hogy az iparági szövetségek globálisan alulreprezentáltak ebben a grafikonban.



4. grafikon: Az OR részhez érkezett reagálások eredet szerint

A CRD-re érkezett reagálások által felvetett fő kérdésekkel a következő bekezdések foglalkoznak.

Hatály és alkalmazhatóság

80. Az OR rész a jelen Véleményben javasoltak szerint a jóváhagyott kiképző szervezetek és repülőorvosi központok jóváhagyásához és folyamatos ellenőrzésére, a repülésszimulációs oktatóeszközök minősítésére, valamint a minősített szervezetekre és a repülésszimulációs oktatóeszköz minősítő bizonyítványok birtokosaira vonatkozó követelményeknek való folyamatos megfelelésre vonatkozik. Az OR rész GEN alfejezete a hajózó személyzet szakszolgálati engedélyezése és az üzemeltetés terén határoz meg az összes minősített szervezetre és repülésszimulációs oktatóeszköz minősítési bizonyítvánnyal rendelkezőre²⁸ általánosan alkalmazandó szervezeti követelményeket. Ezek az AR rész bizonyítványok és jóváhagyások kiadására, fenntartására, módosítására, korlátozására, felfüggesztésére és visszavonására vonatkozó rendelkezéseit egészítik ki. Az OR rész a közös felügyeleti rendszerre vonatkozó követelményeket is meghatároz. Ezek magukban foglalják a megfelelés figyelemmel kísérését és a repülésbiztonság-felügyeletet is.

Keretrendelet – az OR részre vonatkozó tételek

81. A keretrendelet az átmeneti rendelkezésekre és a szabályok alóli kivételekre vonatkozó javaslatot tartalmaz, kifejezetten a szabályozás hatálya alá tartozó szervezeteknek az OR.GEN.200 bekezdés szerinti felügyeleti rendszereire vonatkozó új rendelkezéseket véve figyelembe. Ezen rendelkezések az ICAO által támogatott repülésbiztonság-felügyeleti alapelveket vezetnek be, és az ICAO ezekre a szervezetekre ruházza az új követelmények helyzetét, bár az EASA-tagállamokban jelenleg alkalmazott követelmények már bevezettek néhányat ezekből a rendelkezésekből. Nevezetesen a minőségellenőrző rendszereket és a minőségbiztosítást vezették már be több éve azok az üzemeltetők, amelyekre az EU-OPS vonatkozik, valamint a JAR-FCL rendelkezései szerint jóváhagyott kiképző szervezetek. A közforgalmi légi közlekedésben tevékenykedő üzemeltetők például az EU-OPS 1.037 bekezdés alkalmazása során már számos olyan tevékenység végeznek, amelyek a repülésbiztonság-felügyelethez szükségesek.
82. Ezt figyelembe véve az Ügynökség megítélése szerint az EU-OPS, a JAR-OPS 3, a JAR-FCL, illetve a JAR-STD követelményeinek megfelelő szervezeteknek meg kell kapniuk szervezeti bizonyítványuk folytatólagos érvényességét az új rendelet alkalmazási dátumát követően („szerzett jog”), mivel ezen szervezeteknek képeseknek kell lenniük a felügyeleti rendszer fennmaradó követelményeinek bevezetésére anélkül, hogy ez rájuk további jelentős terheket róna. Meg kell azonban jegyezni, hogy az azon elemeknek való megfelelés továbbra is megköveteli, hogy a vonatkozó kötelezettségek, feladatok és eljárások életbe lépjenek, mire az új szabályok alkalmazása kötelezővé válik. Bizonyítani viszont, hogy az összes érintett eljárás hatályban van, csak bizonyos idő eltelte után lehet, amikor elegendő adat gyűlt már össze a hatékony repülésbiztonsági kockázatkezeléshez.
83. Az NPA 2008-22 dokumentumban egy repülésbiztonság-felügyeleti rendszer megvalósítási terve volt bemutatva. A javasolt előírás végleges változatában ez vissza lett vonva, mivel ideiglenes rendelkezés volt. Ez a megvalósítási terv azt javasolta, hogy a repülésbiztonság-felügyeleti rendszert egy kétéves időtartam alatt be lehessen vezetni. Erre a javaslatra a konzultációs folyamat során nem érkezett észrevétel. Az Ügynökség ezért azt feltételezi, hogy az érdekeltek ezt megfelelő időkeretnek tekintették, és kétéves időtartam megadását javasolja az új rendelkezésekkel kapcsolatos különbségekből eredő esetleges 2. szintű kifogások lezárására. Figyelembe véve a néhány tagállam által kifejezett aggodalmakat az Ügynökség törölte a CRD-ben kiadott, az OR rész 7. cikkéhez

²⁸ A repülésszimulációs oktatóeszköz minősítő bizonyítványok birtokosainak az OR résszel összhangban egy felügyeleti rendszert kell bevezetniük repülésszimulációs oktatóeszköz minősítő bizonyítványuk (bizonyítványaik) érvényességének megtartása érdekében.

tartozó keretrendeletben szereplő javaslatot, amely a szervezetek és az illetékes hatóságok közötti megállapodás alapján létrejövő felügyeleti rendszer megvalósítási tervének készült. Feltételezhető, hogy a repülésbiztonság-felügyeleti rendszer bevezetésének tagállamok általi támogatása részét képezi állami repülésbiztonsági programjaik megvalósításának.

84. Az előírásnak való megfelelést biztosítani kell, mire az előírás alkalmazása kötelezővé válik. Időt kell azonban biztosítani egy olyan rendszer megvalósítására, amelynek célja a megfelelés figyelemmel kísérése és a vonatkozó eljárások dokumentálása, beleértve a szükséges személyzet kinevezését is. Ezért azon szervezeteknek, amelyek nem képesek kedvezően kihasználni egy már meglévő minőségellenőrző rendszer használatát, különösen ha ezekre minősítési kötelezettség vonatkozik, első alkalommal elegendő időt kell biztosítani az új felügyeleti rendszer követelményeinek bevezetésére. Az Ügynökség ezért azt javasolja, hogy a tagállamok a korábban alkalmazott JAR-előírások hatálya alá nem tartozó szervezetek esetében dönthessenek az alkalmazás elhalasztása mellett. Ennélfogva azokra a kiképző szervezetekre, amelyekre a JAR-FCL szerint jelenleg nem vonatkozik minősítési kötelezettség („bejegyzett létesítmények”), az előírás alkalmazása késleltethető legfeljebb három évvel.
85. Végezetül az Ügynökség a szabályok alóli általános 6 hónapos időtartamú kivételt javasol a JAR-előírásoknak megfelelő repülőorvosi központokra és jóváhagyott kiképző szervezetekre nézve, hogy megfontolhassák a szabályszerkezet módosítására vonatkozó döntés hatásait. A szabályszerkezet ezen változtatása változásokat indukál az egyes szabályreferenciákban, valamint az AR rész és az OR rész valamennyi műszaki előírásba történt elosztása miatt bizonyos kiigazításokat a szabályok tartalmában.
86. A 10. cikkben javasolt átmeneti intézkedések összefoglalását az alábbi táblázat tartalmazza:

Cikk	Tárgy	Leírás
10(2)(a)	a JAR-előírásoknak megfelelő jóváhagyott kiképző szervezetek és repülőorvosi központok	A tagállamok határozhatnak úgy, hogy nem alkalmazzák az AR rész és OR rész rendelkezéseit egészen 2013. október 8-ig.
10(2)(b)	csak könnyűléggépjármű-pilóta szakszolgálati engedély, magánpilóta szakszolgálati engedély, ballonpilóta szakszolgálati engedély vagy vitorlázórepülőgép-pilóta szakszolgálati engedély megszerzéséhez szükséges kiképzést nyújtó kiképző szervezetek	A tagállamok határozhatnak úgy, hogy nem alkalmazzák az AR rész és OR rész rendelkezéseit egészen 2015. április 8-ig.
10(2)(c)	az FCL.820 bekezdés szerinti berepülőpilóta jogosítások megszerzéséhez szükséges kiképzést nyújtó kiképző szervezetek	A tagállamok határozhatnak úgy, hogy nem alkalmazzák az AR rész és OR rész rendelkezéseit egészen 2015. április 8-ig. (összhangba kell hozni az FCL résszel)
10(2)(d)	repülésszimulációs oktatóeszköz bizonyítvány birtokosai, de nem jóváhagyott kiképző szervezetek	A tagállamok határozhatnak úgy, hogy nem alkalmazzák az OR.GEN.200 (a)(3) pont rendelkezéseit egészen 2015. április 8-ig.

3. táblázat: A javasolt szabályok alóli kivételek áttekintése

Az OR részre vonatkozó fogalom-meghatározások

87. A „székhely” fogalom-meghatározása az illetékes hatóság meghatározásához összhangba került a légi járatoknak a Közösségben való működtetésére vonatkozó közös szabályokról szóló 1008/2008/EK rendelettel (átdolgozott változat)²⁹, amelyet elfogadtak a 127/2010/EK³⁰ rendelettel módosított 2042/2003/EK rendelethez is. Ez számításba veszi azt a tényt, hogy az engedélyezett légi fuvarozókat a 2042/2003/EK sz. rendelet I. függelék G alfejezetével (M rész) összhangban kell jóváhagyni, üzembentartási engedélyük (AOC) részeként. A meghatározás feltételezi, hogy a szervezet fő pénzügyi feladatainak végzése és az operatív ellenőrzés ugyanabban a tagállamban történik. Az Ügynökség véleménye az – miközben elismeri a közös fogalom-meghatározások különböző rendeletekhez történő elfogadásának hasznát –, hogy az 1008/2008/EK rendeletből átvett fogalom-meghatározások végrehajtási problémákat fognak okozni, ezért ezen fogalom-meghatározás felülvizsgálatát tanácsolja az összes érintett EASA-rendeletben, beleértve a légialkalmasság biztosításáról szóló rendeleteket is. Ennek a felülvizsgálatnak az Alaprendelet és annak végrehajtási előírásai szerint jóváhagyott tevékenység tekintetében fő szempontként a szervezet műszaki felügyeletének helyét kell figyelembe venni a szervezet székhelyének az illetékes hatóság megállapításának céljából történő meghatározásához.

OR rész, GEN alfejezet, I. szakasz - Általános rész

88. Az I. szakaszban található végrehajtási előírások szervezetekre vonatkozó általános követelményeket tartalmaznak mind az üzemeltetés, mind pedig a hajózó személyzet szakszolgálati engedélyezése terén, különösen az első minősítésre és az ellenőrzésre vonatkozóan. Ezek alkotják az AR rész GEN alfejezetének I. és III. szakaszában található kapcsolódó hatósági követelmények megfelelőjét. Ezek alapját az Alaprendeletben meghatározott magas szintű követelmények képezik. A szakasz az AR.GEN alfejezetben végzett változtatásokkal összhangban két új szabálybekezdéssel egészült ki, egyikük a repülésbiztonsági problémákra történő haladéktalan reagálás kapcsán meghozandó intézkedésekkel (OR.GEN.155), másikkal az előforduló események jelentésével (OR.GEN.160) kapcsolatos szervezeti követelmények bevezetésére vonatkozik. Az új OR.GEN.155 bekezdés az Ügynökség által kiadott légialkalmassági és repülésbiztonsági előírások szervezetekre vonatkozó követelményeit vezeti be, utóbbi a 21.039 számú, „Az üzemképességre vonatkozó adatok” elnevezésű szabályalkotási feladatból származik.

²⁹ Az Európai Parlament és a Tanács 1008/2008/EK (2008. szeptember 24.) rendelete a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról (átdolgozott változat), EGT-vonatkozású szöveg (HL L 293, 2008. 10. 31., 3–20. o.).

³⁰ A Bizottság 127/2010/EU (2010. február 5.) rendelete a légi járművek és repüléstechnikai termékek, alkatrészek és berendezések folyamatos légialkalmasságának biztosításáról és az ezzel összefüggő feladatokban részt vevő szervezetek és személyek jóváhagyásáról szóló 2042/2003/EK rendelet módosításáról (EGT-vonatkozású szöveg); HL L 40, 2010. 02. 13., 4–50. o.

Hivatkozott OR rész	Cím	Megfelelője az AR részben
OR.GEN.105	Illetékes hatóság	n/a
OR.GEN.115	Szervezeti bizonyítvány kérvényezése	AR.GEN.310(a)
OR.GEN.120	A megfelelés módzatai	AR.GEN.120
OR.GEN.125	A jóváhagyás feltételei és a szervezet jogosultságai	AR.GEN.310(b)
OR.GEN.130	Szervezetekkel kapcsolatos változtatások	AR.GEN.330
OR.GEN.135	Folyamatos érvényesség	AR.GEN.310(b)
OR.GEN.140	Hozzáférés	Keretrendelet 4. cikk (5) bekezdés
OR.GEN.150	Kifogások	AR.GEN.350
OR.GEN.155	A repülésbiztonsági problémákra történő haladéktalan reagálás	AR.GEN.135
OR.GEN.160	Események jelentése	AR.GEN.135

4. táblázat: Az AR.GEN és OR.GEN alfejezet közötti megfeleltetés

89. Az OR.GEN.115 bekezdés a szervezeti bizonyítvány igénylési eljárását határozza meg. Figyelembe véve az érdekelt felek NPA-ra küldött észrevételeit az egyesített szervezeti bizonyítvány létrehozására vonatkozó, az NPA 2008-22c dokumentumban közzétett javaslatot nem tartottuk fenn, és jelenleg nincs javasolt szabványos igénylési formanyomtatvány az OR részben. Ezen utóbbi kérdés kapcsán a tagállamok aggodalmukat fejezték ki egy szabványos igénylési formanyomtatvány bevezetésének a különböző már meglévő igazgatási rendszerekre a jelenleg alkalmazandó szabályok mellett gyakorolt hatásait illetően. Az „egyesített bizonyítvány” elgondolás kérdése kapcsán az Ügynökség megítélése szerint annak fő célkitűzése elérhető az egyesített szervezeti bizonyítvány kiadásának bevezetése nélkül is: a bizonyítvány csupán a minősítési eljárás „tanúsítása”, és a formátuma lehet egy egyesített dokumentum vagy több különböző dokumentum. A fő szempont az, hogy az illetékes hatóságok számára biztosítsuk a több jóváhagyással³¹ rendelkező szervezetek fölötti ellenőrzési tevékenységük gyakorlásának leghatékonyabb módját. E tekintetben alapvető fontosságúak a szervezetek minden típusára alkalmazható közös ellenőrzési rendszerre vonatkozó követelmények.
90. Az OR.GEN.120 meghatározza az alternatív megfelelési módzatok jóváhagyásának eljárását, amely azon szervezetekre vonatkozik, amelyek az OR rész szerinti bizonyítvánnyal rendelkeznek, beleértve a jóváhagyott szervezeteket és a repülésszimulációs oktatóeszköz minősítő bizonyítványok birtokosait is. A konzultációs folyamat során aggályok merültek fel az alternatív megfelelési módzatok olyan szervezetek általi alkalmazásával kapcsolatban, amelyekre csak bejelentési kötelezettség vonatkozik. Az Ügynökség megjegyzi, hogy az Alaprendeletben nincs meg a jogalap arra, hogy az ilyen szervezeteket kötelezni lehessen az alternatív megfelelési módzatok ugyanazon jóváhagyási eljárásának követésére, amelyet a minősített szervezetek követnek. Az alternatív megfelelési módzatok jóváhagyása csak akkor létezhet, ha azt csatolják egy bizonyítványhoz vagy jóváhagyáshoz, ahol az ilyen megfelelési módzatokat ezután a jóváhagyás megadásának alapját képező részként veszik figyelembe. A bejelentési kötelezettséggel rendelkező szervezetek esetében azonban mégis vonatkozik a jóváhagyási eljárás az olyan egyedi jóváhagyásokhoz közvetlenül

³¹ Az átvizsgálási elemek „beszámításának” feltételeit az egynél több jóváhagyással rendelkező szervezetek ellenőrzésére vonatkozóan az AR.GEN.305 bekezdéshez tartozó elfogadható megfelelési módzatok tartalmazzák majd.

kapcsolódó elfogadható megfelelési módozatokhoz tartozó alternatív megfelelési módozatokra, amely jóváhagyással az ilyen szervezetek az SPA rész szerint rendelkezhetnek. Ami az olyan szakmai szervezeteket, illetve az érdekelt felek olyan képviselő-testületeit illeti, amelyek nem rendelkeznek az Alaprendelet és annak végrehajtási előírásai szerinti szervezeti bizonyítvánnyal, amelynek értelmében az alternatív megfelelési módozatokat használhatnák, nekik mindaddig nem kell jóváhagyást kérniük az ilyen alternatív módozatokra, amíg nem vonatkozik rájuk az Alaprendelet és annak végrehajtási előírásai szerinti semmilyen megfelelési kötelezettség.

Válaszként az iparágban szereplő érdekelt felektől érkezett reagálásokra az Ügynökség egy további szabályalkotási feladatot indít, amelynek célja módszertan kialakítása ahhoz, hogy az alternatív megfelelési módozatok jóváhagyásának kérvényezésekor hogyan kell bizonyítani a végrehajtási előírás repülésbiztonsági célkitűzésének teljesülését.

91. Az OR.GEN.130 (A bizonyítvány hatálya alá tartozó szervezetekkel kapcsolatos változtatások) bekezdés tovább részletezi az olyan típusú változtatásokat, amelyek a szervezeteken és a hatóságokon lévő terhek enyhítése érdekében a szervezet felügyeleti rendszerre vonatkozóan előzetes jóváhagyást igényelnek: a felügyeleti rendszer szempontjából az előzetes jóváhagyást igénylő változtatások most már részletesebben vannak kifejtve, mivel hatnak a felelősségi rendre, valamint az elszámoltathatóságra és a repülésbiztonsági irányelvekre. Az Ügynökség javaslata az OR.GEN.130 bekezdésre a megfelelő AR-rendelkezésekkel együtt – miközben lényegét tekintve nem tér el a „közvetett jóváhagyás” vagy az „illetékes hatóság számára elfogadható változtatások” elveitől – rugalmasságot biztosít: az első minősítés alkalmával a szervezet (az OR.GEN.130 bekezdésben meghatározott korlátokon belül) megállapodhat a számára illetékes hatósággal azon változtatások hatásköréről, amelyek nem igényelnek előzetes jóváhagyást. A szervezet „érésével” az ilyen jellegű változtatások hatásköre kiterjeszhető, feltéve, hogy a változtatások a végrehajtási előírás szintjén meghatározott korlátokon belül maradnak.
92. Számos tagállam illetékes hatóságai észrevételt tettek a korlátlan ideig érvényes bizonyítványokra vonatkozó elgondolást illetően, aggályaikat kifejezve a le nem járó bizonyítványok hatékony ellenőrzésének esetleges hiánya miatt. Az Ügynökség megjegyzi, hogy a korlátlan ideig érvényes bizonyítványok ma már széles körben elfogadottak a légialkalmasság területén. A szervezeti bizonyítványok folyamatos érvényessége az illetékes hatóság általi folyamatos ellenőrzés tárgyát képezi. Az Ügynökség javaslata a múltbeli ellenőrzési eredmények meghatározott rendszerességű átvizsgálások, felülvizsgálatok és ellenőrzések útján megvalósuló, valamint a kockázati elemeket figyelembe vevő folyamatos figyelemmel kíséresi eljárást támogat. Korlátozott érvényességű bizonyítványok esetén az illetékes hatóságok késleltethetnék az átvizsgálásokat és a vizsgálatokat rövidebb idővel a bizonyítvány lejáratá előtti időpontig. Az AR rész megadja az illetékes hatóságnak a szükséges elemeket ahhoz, hogy amennyiben a repülésbiztonságot súlyosan veszélyeztető kifogásokat észlelnek, bármikor lépéseket tegyenek a bizonyítvánnyal kapcsolatban, ha szükséges. A tagállamok ezenkívül végrehajtási intézkedéseket hozhatnak szankciók alkalmazásával az Alaprendelet 68. cikkét bevezető nemzeti jogszabályokban meghatározottak szerint.
93. Az OR rész egy új OR.GEN.160 (Események jelentése) végrehajtási előírás bekezdéssel egészült ki az OR rész hatálya alá összes szervezet számára a jelentési kötelezettségek meghatározása céljából, beleértve a légi jármű tervezéséért felelős szervezetnek történő jelentést is. A szöveg alapját a légialkalmassági előírásokban meglévő követelmények adják. Jelentendő eseménynek azok az események számítanak, amelyek ténylegesen veszélyeztetik a légi jármű biztonságos üzemeltetését, ellentétben az OR.GEN.200(a)(3) pontba tartozó repülésbiztonsági veszélyekkel, amelyeket a belső eseményjelentési rendszer részeként kell kezelni. A CRD-re beérkezett reagálásokat figyelembe véve felülvizsgáltuk a követelményeket: az első jelentéseknek, amelyeket 72 órán belül kell elküldenie annak a szervezetnek, amelyik azonosította az eseményt, nem kell tartalmazniuk azoknak az intézkedéseknek a részleteit, melyeket a szervezet tenni

szándékozik az esemény ismétlődésének megelőzésére, mivel az ilyen intézkedések meghatározása több időt vehet igénybe.

OR rész, GEN alfejezet, II. szakasz – Felügyeleti rendszer

94. Az Ügynökség egy külön szakaszt javasol az általános szervezeti követelmények közül azoknak szentelni, amelyek a szervezetek felügyeleti rendszereivel kapcsolatosak. Ezek főként azokból a követelményekből származnak, amelyek már léteznek a vonatkozó szabványokban, például az Egységes Légügyi Előírásokban (JAR). Ezek tárgyalják a képzett személyzet és nevezetesen olyan konkrét személyek szükségességét, akik annak biztosításáért felelősek, hogy a szervezet megfeleljen a vonatkozó követelményeknek. A létező követelmények felölelik még a megfelelő létesítmények szükségességét a kívánt feladatok elvégzéséhez, valamint a vonatkozó előírásokkal összhangban végzett összes tevékenységről készített nyilvántartások vezetésének szükségességét is.
95. Ez a speciális szakasz a megfelelő hely még a repülésbiztonság-felügyeleti rendszerekre³² vonatkozó ICAO-előírások bevezetésére is. Az Ügynökség úgy véli, hogy ezeket nem a felügyeleti rendszerre vonatkozó, a meglévő előírásokra ráillesztett követelményen keresztül kellene bevezetni, legyenek azok pénzügyi, minőségi vagy a szervezet vezetőjének hatáskörébe tartozó bármilyen más kérdések. Egy a többtől elkülönülő repülésbiztonság-felügyeleti rendszer bevezetését lehet úgy tekinteni, mint egy egyszerű előírt kiegészítő követelményt, annak kockázatával, hogy a szervezetek megpróbálnák úgy kielégíteni az illetékes hatóság elvárásait, hogy bemutatják: szervezetükben hozzáadták az összes szükséges előírt elemet. Ez nem segítené a teljesítményalapú szabályok bevezetését, amint azt az ICAO a repülésbiztonság-felügyeleti rendszer alapelvei bevezetésének megkönnyítése érdekében támogatja.
96. Ehelyett az Ügynökség azon elemek felsorolását javasolja, amelyekkel a szervezeteknek foglalkozniuk kell. Ezért a javasolt követelmények azon az elképzelésen alapulnak, hogy a repülésbiztonsággal, valamint az előírások betartásával minden személynek a szervezet minden tevékenységére kiterjedően törődni kell. Emiatt a követelmények oly módon lettek betervezve, hogy lehetővé tegyék a szervezet számára az általa megfelelőnek ítélt módon történő alkalmazásukat, figyelembe véve a saját üzleti modelljét. Más szóval a követelmények különösen lehetővé teszik egy integrált felügyeleti rendszer bevezetését, amelyben a repülésbiztonság egy minden döntéshozatalnál figyelembe veendő paraméter, nem pedig felügyeleti rendszerek egymás mellé rendelése. Az integrált felügyelet lehetővé teszi a vezetőknek, hogy felismerjenek és figyelembe vegyenek a szervezetükre irányuló minden jelentős hatást, például az üzletmenetük stratégiai irányát, a vonatkozó jogszabályokat és szabványokat, a belső irányelveket és kultúrát, a kockázatokat és veszélyeket, az erőforrásigényt és azok szükségleteit, akikre hatással lehet a szervezet működésének bármely területe.
97. A minőségbiztosítási rendszerek tekintetében az Ügynökség annak megtartását javasolja, ami a szabályozót igazán érdekli, amikor minőségbiztosítási rendszerek bevezetését követeli meg a szervezetektől: az előírásoknak való megfelelést. A minőségbiztosítási rendszereket valójában különböző követelményrendszereknek való megfelelés érdekében lehet alkalmazni. Az Ügynökség úgy véli, hogy a megfelelés figyelemmel kísérését egyszerűen a felügyeleti rendszerre vonatkozó követelmények részeként kell előírni. A javasolt követelmények így a repülésbiztonság-felügyeleti rendszerekkel kapcsolatos ICAO-előírások bevezetésének képességét kínálják fel anélkül, hogy a szervezeteket az üzleti modelljük megváltoztatására köteleznék.

³² ICAO 1. sz. ajánlás 4. melléklet / ICAO 6. sz. ajánlás 7. melléklet (A repülésbiztonság-felügyeleti rendszerek kerete).

98. Ugyan különböző megfogalmazásban, de a javasolt követelmények nemcsak hogy megfelelnek az ICAO-előírásoknak, de az Ügynökség javaslata akár olyan modell is lehet, amelyet az ICAO fog követni. Az ICAO 2010 szeptember-októberében megtartott 37. ülészakán jóváhagyták egy új, a repülésbiztonság-felügyelettel foglalkozó ajánlás (Annex) létrehozását. Ez tartalmazni fogja a hatóságoktól megkövetelt repülésbiztonsági programmal kapcsolatos előírásokat, és tartalmazhatja a repülésbiztonság-felügyeleti rendszerekkel kapcsolatos, valamennyi szervezetre érvényes általános előírást, így követve az EASA által az NPA-ban a hatósági és szervezeti követelményekre javasolt teljes rendszerszemléletű megközelítést. A felügyeleti rendszerrel kapcsolatos követelmények a javaslat szerint illeszkednek a különböző szervezetekhez, függetlenül azok méretétől, tevékenységük természetétől és bonyolultságától, valamint attól, hogy milyen üzleti modellt kívánnak alkalmazni, így biztosítva a követelmények arányos alkalmazását.
99. Az Ügynökség javasolja még, hogy abban az esetben, ha egy szervezet kiszervezné tevékenységének egy olyan részét, amelyre a jelenleg javasolt követelmények vonatkoznak, annak a szervezetnek a szabályoknak való megfelelés felelősségét magánál kell tartania. Erre annak biztosításához van szükség, hogy a szervezetek továbbra is teljes felelősséggel tartozzanak az engedélyköteles tevékenységeikért.
100. Az Ügynökség javasolja a felügyeleti rendszerre vonatkozó követelmények alkalmazását az összes olyan szervezetre, amelyekre a jelen javasolt szervezeti követelmények vonatkoznak. A felügyeleti rendszerre vonatkozó követelmények kidolgozásakor az Ügynökség ellenőrizte, mi vonatkozott már eddig is az első és a folyamatos légialkalmassággal rendelkező szervezetekre, hogy összeegyeztesse a követelményeket a már hatályban lévőkkel, megtartva a már alkalmazott követelmények szövegét, amikor csak lehetséges volt. Az Ügynökség azonban azt tervezi, hogy javaslatot tesz a jövőben az ICAO repülésbiztonság-felügyeleti rendszerekre vonatkozó előírásainak más típusú szervezetek számára való bevezetésével kapcsolatos előírásokra. Az Ügynökség, amennyire lehetséges, törekedni fog a követelményeknek a jelen szervezeti követelményekben javasoltakhoz leginkább hasonló formájukban való megtartására. Ez megkönnyíti az ICAO-előírások ésszerűsített bevezetését, különösen azon szervezetek számára, amelyek tevékenységei számos repüléstechnikai ágazatot érintenek.
101. Szükség esetén a felügyeleti rendszerre vonatkozó követelményeket kiegészítik az adott típusú szervezet számára megfelelő követelményekkel azért, hogy ne kelljen megváltoztatni az ezen adott típusú szervezetek által jelenleg követett követelményeket (például egy a nyilvántartásra már megállapított időtartam kapcsán).
102. Azon javasolt követelmények kidolgozásakor az Ügynökség arra törekedett, hogy összhangot teremtsen a különböző típusú szervezetekre alkalmazott a követelmények között. Emiatt az Ügynökség tanulmányozta a JAR-FCL 1., 2. és 3. előírásban, az EU-OPS-ban, a JAR-OPS 1-hez tartozó elfogadható megfelelési módozatokban és útmutatókban, valamint a JAR-OPS 3-ban lefektetett követelményeket. Ezen előírások a javasolt szervezeti követelmények alá tartozó szervezetek által követendő követelményeket tartalmazták. Aztán, hogy biztosítsa az átfogó összhangot, az Ügynökség tanulmányozta a végrehajtási előírásokban található, a légialkalmassággal rendelkező szervezetekre már alkalmazott vonatkozó követelményeket. Ezt követően az Ügynökség az NPA-ban javaslatot tett arra a szövegre, amely úgy tűnt, leginkább megfelel az összes szervezetnek, szükség esetén kiegészítve azt az adott típusú szervezet számára megfelelő követelményekkel.
103. Az Ügynökség az ICAO-előírások alapján kiegészítette ezeket a javasolt előírásokat olyan további előírásokkal, amelyek nem vezettek be az előző bekezdésben felsorolt előírásokban. Ez a helyzet például a repülésbiztonság-felügyeleti rendszerekre vonatkozó ICAO-követelményekkel.
104. A konzultációs szakasz során az Ügynökség széles körben magyarázta azt a folyamatot, amelyet a felügyeleti rendszerre javasolt követelmények kidolgozásakor követett. Az érdekelt felek első hozzászólásai azt mutatták, hogy a javasolt előírásokat nem értették

meg teljes mértékben, ezért az Ügynökség a felülvizsgáló csoport segítségével áttekintette a javasolt szöveget az egyértelműség javítása céljából.

105. Ebben a tekintetben az Ügynökség a CRD-ben megadta annak részleteit, hogyan lettek az ICAO repülésbiztonság-felügyeleti rendszerekre vonatkozó előírásai átírva ezekbe az előírásokba. A szándék a válaszadás volt azokra az aggályokra, melyek szerint az Ügynökség olyan követelményeket javasolt, amelyek eltérnek az ICAO-előírásoktól. A beérkezett reagálásokról az Ügynökség arra a következtetésre jutott, hogy ezt nagyra értékelték, és általában megértették. Az érdekelt felek megértették, hogy az Ügynökség azt tervezi, új elfogadható megfelelési módozatokra tesz javaslatot a jövőben, hogy segítsen az érdekelt feleknek a repülésbiztonság felügyelete terén elvárt szükséges eljárások végrehajtásában. Például mivel az Ügynökség együttműködik a főbb hatóságokkal és az ICAO-val annak meghatározásában, hogyan mérhető a repülésbiztonsági teljesítmény, a megfelelő követelménnyel összhangban elfogadható megfelelési módozatokat vagy útmutatót fog javasolni a kockázatok mérséklése érdekében meghozott intézkedések hatékonyságának ellenőrzésére.
106. Az Ügynökség érdekesnek találta még, hogy néhány érdekelt fél a teljesítményalapú szabályok irányába történő további elmozdulást kért. Az Ügynökség azonban úgy véli, hogy nem lenne okos dolog a teljesen teljesítményalapú szabályokra javaslatot tenni az átalakításnak ebben a szakaszában, az előírások folyamatos fejlesztése pedig, összhangban a szervezeti szinten elért haladással, meg fogja könnyíteni a teljesítményalapú szabályok felé vezető utat.
107. Az Ügynökség tisztában van azzal is, hogy néhány kérdés további vizsgálatot igényel mind az Ügynökség, mind pedig az ICAO részéről. Ez a helyzet a repülésbiztonság-felügyeleti rendszerek közötti kapcsolatokat illetően is. Az Ügynökség egyetért az érdekelt felekkel abban, hogy a szervezetek nem végezhetnek repülésbiztonság-felügyeletet elszigetelten, hanem más, velük kapcsolatban lévő szervezetekkel koordinálva kell ezt tenniük. Például a repülőtér-üzemeltetők hatékony repülésbiztonság-felügyeleti tevékenysége megfelelő koordinációt feltételez a repülőtéri szolgáltatásokat igénybe vevő légitársaság-üzemeltetőkkel és léginavigációs szolgáltatókkal. Ezért az Ügynökség javaslatot kíván tenni egy olyan szabályra, amely rendezné ezt a kérdést a jövőben. E cél érdekében az Ügynökség igénybe veszi a repülőterekre vonatkozó végrehajtási előírásokon dolgozó szabályalkotó csoportok szaktudását.

OR rész, ATO alfejezet

108. Az OR.ATO alfejezet egyedi szervezeti követelményeket határoz meg a jóváhagyott kiképző szervezetek számára a hajózó személyzet szakszolgálati engedélyezése terén, kiegészítve a GEN alfejezet követelményeit. Négy szakaszból áll, és az alábbiak szerint épül fel:

- I. szakasz Általános követelmények
- II. szakasz Kiegészítő követelmények azon jóváhagyott kiképző szervezetek számára, amelyek a CPL (kereskedelmi), MPL (többpilótás légijárműre szóló) és ATPL (közforgalmi) pilóta szakszolgálati engedély, valamint a kapcsolódó jogosítások és minősítések megszerzéséhez nyújtanak kiképzést.
- III. szakasz Kiegészítő követelmények a speciális típusú képzést nyújtó jóváhagyott kiképző szervezetek számára
 - 1. fejezet: Távoktatásos tanfolyamok;
 - 2. fejezet: Nulla repült idős képzés;
 - 3. fejezet: MPL-tanfolyamok; és
 - 4. fejezet: Berepülőpilóta-képzés.

109. Az OR.ATO alfejezet *I. szakasza* általános követelményeket határoz meg a pilóta szakszolgálati engedélyek, jogosítások és bizonyítványok megszerzéséhez kiképzést nyújtó szervezetek számára. Ez a szakasz a bizonyítványok kiadása iránti kérelemre, a jóváhagyott kiképző szervezetek (ATO) személyzetének személyi követelményeire, a kiképzési programra, a kiképzési és üzemben tartási kézikönyvre, a kiképzéshez alkalmazott légi járművekre és repülőterekre vonatkozó rendelkezéseket tartalmaz, valamint néhány kiegészítő követelményt a harmadik országban végzett kiképzésre vonatkozóan.

A *II. szakasz* kiegészítő rendelkezéseket határoz meg a kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedélyek megszerzéséhez kiképzést nyújtó szervezetek számára. Néhány kiegészítő követelményt tartalmaz, amelyek a személyekkel és a kiképzési programmal foglalkoznak, valamint részletesebben leírják a kiképzésre és az üzemeltetési utasításra vonatkozó kiegészítő követelményeket.

A *III. szakasz* követelményeket tartalmaz azon kiképző szervezetek számára, amelyek speciális típusú képzést nyújtanak, amilyenek például a távoktatásos tanfolyamok, a nulla repült idős képzés, a többpilótás légi járműre szóló pilóta szakszolgálati engedélyhez (MPL) szükséges tanfolyamok és a berepülőpilóta-képzés.

110. Az I., II., és III. szakaszra javasolt végrehajtási előírások alapját a kiképző szervezetekre az ICAO 1. sz. ajánlásában (2. melléklet) és a JAR-FCL-ben meglévő követelmények képezik. A korábbi szabályozásokkal fennálló különbségek főként az egyértelműség javítását szolgálják. Az érdekelt felektől érkezett információk alapján bizonyos kérdések tisztázva és módosítva lettek. Figyelembe véve azt, hogy az olyan kiképző szervezetek többségének besorolása, amelyek csak LAPL (könnyű repülőgépes), PPL (magán-), SPL (vitorlázórepülőgép-) és BPL (ballon) pilóta szakszolgálati engedély, valamint a hozzájuk kapcsolódó jogosítások és minősítések megszerzéséhez nyújtanak kiképzést, egészen mostanáig a JAR-rendszer szerint „nyilvántartott létesítmény”, vagy nemzeti előírások vonatkoznak rájuk, az I. szakaszban a JAR-FCL-ből származó bizonyos követelmények lettek meghatározva egy sokkal általánosabb és egyszerűbb módon. A kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély megszerzéséhez kiképzést nyújtó jóváhagyott kiképző szervezetek számára a II. szakaszban előírt kiegészítő követelmények alapját a JAR-FCL 1a. függelék 1.055 / 2.055 bekezdése adja.

111. A CRD bevezetett néhány erre a szakaszra vonatkozó változtatást az NPA szövegéhez képest, beleértve néhány további elfogadható megfelelési módokat kidolgozását, amelyek elmagyarázzák, hogyan feleljenek meg az előírásoknak az egyszerű kiképző szervezetek, amely csak LAPL, PPL, SPL és BPL szakszolgálati engedély, valamint az ezekhez kapcsolódó jogosítások és minősítések megszerzéséhez nyújtanak kiképzést. A kiképző szervezetek számára eredetileg javasolt követelményeket, amelyek szerint jogi személyként kellett volna nyilvántartásba vetetni magukat, és igazolni kellett volna pénzügyi forrásaikat, töröltük. Ezenkívül döntés született arról, hogy a képzési kézikönyvre és az üzemeltetési utasításra vonatkozó követelményt a II. szakaszból az I. szakaszba helyezük át, és valamennyi kiképző szervezet számára kötelezővé tesszük. Egyértelművé kell tenni, hogy a csak magánpilóta szakszolgálati engedély (beleértve az LAPL-t is) megszerzéséhez kiképzést nyújtó kiképző szervezeteknek ezt a kézikönyvet csak nagyon alapszinten kell kialakítaniuk (a képzési kézikönyv és az üzemeltetési utasítás összevonható egy kézikönyvbe).
112. A konzultációs szakasz során az érintetteket tömörítő szervezetek aggodalmukat fejezték ki a nonprofit szektort képviselő kiképző szervezetektől megkövetelt részletesség szintjét illetően, amelyek főként LAPL és a többi magánpilóta szakszolgálati engedély, valamint az ezekhez kapcsolódó jogosítások és minősítések megszerzéséhez nyújtanak kiképzést. Az Ügynökség megkísérelte ezeket az aggályokat ezen szakasz néhány követelményének egyszerűsítése útján rendezni. Döntés született arról is, hogy az ilyen típusú kiképző szervezetek számára további elfogadható megfelelési módok és útmutatók lesznek kidolgozva egy későbbi szabályalkotási feladat keretében (pl. a képzési kézikönyv és az üzemeltetési utasítás tartalma).
113. A csak berepülőpilóta jogosítás megszerzéséhez szükséges tanfolyamokat nyújtó kiképző szervezetekre vonatkozó egyedi követelményekkel foglalkozó észrevételek alapján az Ügynökség úgy döntött, hogy nem dolgoz ki egyedi előírás-csomagot az ilyen típusú kiképző szervezetek számára Számos követelmény egyedi kiegészítő szabályokkal vagy enyhítésekkel bővült (amelyik alkalmazható), hogy rendezze ezt a kérdést.
114. Jelen szakasz címe az érdekelt felek csak LAPL, PPL, SPL és BPL szakszolgálati engedély megszerzéséhez szükséges kiképzést nyújtó kiképző szervezetek hatáskörével kapcsolatos észrevételeinek kezelése érdekében megváltozott. A módosított cím egyértelműsíti, hogy az LAPL és a magánpilóta szakszolgálati engedély megszerzéséhez kiképzést nyújtó kiképző szervezetek számára is engedélyezett lesz az ezen szakszolgálati engedélyekhez kapcsolódó jogosítások és minősítések megszerzéséhez szükséges tanfolyamok nyújtása.
115. Több eltérő vélemény érkezett a fő pilótaoktató (CFI) számára előírt tapasztalat kapcsán. Az Ügynökség elhatározta, hogy módosítja a CRD-ben javasolt szöveget, és erősebben tartja magát a JAR-FCL-ben már szereplő megfogalmazáshoz. Az a követelmény, amely szerint a fő pilótaoktátónak rendelkeznie kell a végrehajtott repülési tanfolyamokhoz kapcsolódó legmagasabb hivatásos pilóta szakszolgálati engedéllyel és ahhoz társuló jogosításokkal, visszakerült a végrehajtási előírások közé. Az elfogadható megfelelési módok módosulni fognak ezen követelmény részletesebb magyarázata érdekében.
116. Hasonló észrevételt szolgáltatott több érdekelt fél, azt javasolva, hogy távoktatásos tanfolyamokat kell biztosítani a többpilótás légi járműre szóló típusjogosításhoz szükséges képzésre ugyanazokkal a korlátozásokkal, mint amelyek az egypilótás típusjogosításhoz vannak felsorolva. Az Ügynökség tudatában van annak, hogy webalapú távoktatás egyre inkább elérhető a típusjogosításhoz szükséges képzéshez, és elismeri annak pedagógiai előnyét. Az Ügynökség módosította a szöveget a távoktatásos tanfolyamok összes osztály- vagy típusjogosításra történő lehetővé tétele érdekében.
117. A berepülőpilóta-képzést nyújtó kiképző szervezetekre vonatkozó kiegészítő követelményekkel kapcsolatban kapott hozzászólások és reagálások többsége nem az Ügynökség javaslatainak tartalmára, hanem a szerkezetére vonatkozott. Számos érdekelt fél a berepülőpilóta-képzést nyújtó kiképző szervezetekre vonatkozó különálló alfejezet létrehozását kérte. Az észrevételeknek és a követelményeknek a berepülés-felülvizsgálati

csoport támogatásával elvégzett gondos áttekintése után az Ügynökség arra a következtetésre jutott, hogy bár a berepülőpilóta-képzés nagyon sajátos tevékenység, nincs szükség különálló alfejezet létrehozására. Valójában a jóváhagyott kiképző szervezetekre vonatkozó általános követelmények nagy többsége alkalmazható a berepülőpilóta-képzést nyújtó kiképző szervezetekre is. Azonosítva lett azonban a berepülőpilóta-képzést nyújtó kiképző szervezetekre jellemző néhány elem, és megjelent a szövegben vagy olyan módon, hogy ezek a szervezetek ki lettek zárva néhány általános követelmény hatásköre alól, vagy az OR.ATO.355 bekezdés eredeti szövegének módosításával.

118. A kiképző szervezetek azon jóváhagyásait, amelyeket a JAR-FCL-t bevezetett tagállam az alkalmazandó JAR-FCL-követelményekkel összhangban bocsátott ki vagy ismert el, és amelyeket kölcsönös elismerésre ajánlott, úgy kell tekinteni, mint amelyeket az OR résznek megfelelően bocsátottak ki. Ilyen esetben a 2. szintű kifogások lezárása nem lépheti túl a két évet akkor, ha a kifogások a kiképző szervezetekre vonatkozó JAR-FCL-követelményeket tükröző korábbi nemzeti jogszabályokkal fennálló különbségekből adódnak.
119. Azon kiképző szervezetek esetében, amelyek nem tartoztak a JAR-FCL rendszer hatálya alá, és csak magánpilóta szakszolgálati engedély, valamint az ahhoz kapcsolódó jogosítások és minősítések megszerzéséhez nyújtottak kiképzést, a javaslat szerint a tagállamok elhalaszthatják az AR rész és az OR rész rendelkezéseinek alkalmazását az új rendelet alkalmazási dátumához képest legfeljebb három évvel. Ezen átmeneti időszak alatt rendezni kell a főként a kis kiképző szervezetek és az érintetteket tömörítő szervezetek által kifejezett aggályokat, amelyek arra hívták fel a figyelmet, hogy a nemzeti rendszer alá tartozó bejegyzett létesítményeknek és egyéb kiképző szervezeteknek több időre lesz szükségük az új szabályozásra történő felkészülésre. Az érintetteket tömörítő néhány szervezet és több tagállam javasolta valamilyen „szerzett jog” alkalmazását a bejegyzett létesítmények számára. Az Ügynökség gondosan áttekintette a kérdést, de a bejegyzett létesítményként való elfogadáshoz teljesítendő követelmények és a jóváhagyott kiképző szervezeti rendszerhez kiadott jóváhagyás közötti jelentős eltérések miatt a jövőben az ilyen típusú kiképző szervezetekre vonatkozó egyedi jóváírásra vagy szerzett jogi záradék bevezetésére nem lesz lehetőség. Az Ügynökség azonban azt feltételezi, hogy a legtöbb esetben a meglévő bejegyzett létesítményeknek a jövőbeni jóváhagyott kiképző szervezeti rendszerre történő áttérése alapját a két szabályozáson elvégzett eltéréselemzés fogja adni. Ez lehetővé teszi majd bizonyos fajta jóváírás megadását a kiképző szervezet számára olyan már kialakított elemekre, amelyeket az illetékes hatóság jóváhagyott (pl. a képzési kézikönyv és az üzemeltetési utasítás vagy a repülésbiztonság-felügyeleti rendszer elemei).

OR rész, FSTD alfejezet

120. Az OR.FSTD alfejezet a repülésszimulációs oktatóeszközöket (FSTD) üzemeltető szervezetekre és a repülésszimulációs oktatóeszközök minősítésére vonatkozó egyedi követelményeket határoz meg. Az alábbi két szakaszból áll:
- I. szakasz A repülésszimulációs oktatóeszközöket üzemeltető szervezetekre vonatkozó követelmények
 - II. szakasz A repülésszimulációs oktatóeszközök minősítésére vonatkozó követelmények
121. Az OR.FSTD a repülésszimulációs oktatóeszközöket üzemeltető szervezetekre és a repülésszimulációs oktatóeszközök minősítésére vonatkozó kiegészítő követelményeket határoz meg. Ez az alfejezet olyan szervezetekre vonatkozik, mint például a repülésszimulációs oktatóeszközök képzési programokat nem nyújtó üzemeltetői, valamint a repülésszimulációs oktatóeszközöket üzemeltető jóváhagyott kiképző szervezetek és légi jármű-üzembentartási engedéllyel rendelkező szervezetek.

- Az I. szakasz azt írja le, hogy a repülésszimulációs oktatóeszközt üzemeltető szervezetek hogyan *bizonyíthatják az illetékes hatóságoknak*, hogy képesek megtartani a repülésszimulációs oktatóeszköz tanúsítás szerinti minősítési szintjét, valamint hogyan kell eljárniuk, ha a repülésszimulációs oktatóeszköz valamilyen módosítására van szükség, vagy ha valamilyen kiegészítő berendezéssel bővítették a repülésszimulációs oktatóeszközt. A vonatkozó követelményeknek való folyamatos megfelelés biztosításának fontos eleme a megfelelés-ellenőrzési program (compliance monitoring programme, CMP).
- A II. szakasz a repülésszimulációs oktatóeszköz minősítésének megszerzéséhez vezető valamennyi lépéssel foglalkozik, kezdve a repülésszimulációs oktatóeszköz minősítése iránti kérelemmel, folytatva a minősítési bázissal, amelybe beletartoznak a minősítési előírások, valamint az ideiglenes minősítés speciális esete, egészen a repülésszimulációs oktatóeszköz minősítő bizonyítványának kiadásáig és annak érvényességéig.

122. Az OR.FSTD alapjául a JAR-FSTD A (repülőgépekre) és a JAR-FSTD H (helikopterekre) című dokumentum szolgál. A korábbi szabályozásokkal fennálló különbségek főként az egyértelműség javítását szolgálják. A repülésszimulációs oktatóeszközök üzemeltetőire vonatkozóan nincsenek alapvető különbségek.

123. Mivel soha nem volt követelmény, hogy a repülésszimulációs oktatóeszközök alkalmazóit (ebben az esetben a jóváhagyott kiképző szervezetek és a légi jármű-üzembentartási engedéllyel rendelkező szervezetek) egyesített dokumentumként „felhasználói jóváhagyással” lássák el, a repülésszimulációs oktatóeszközök használatának jóváhagyása része lesz a jóváhagyott kiképző szervezetek bizonyítványának (függelék), illetve a jóváhagyott képzési programokban részt vevő légi jármű-üzembentartási engedéllyel rendelkező szervezetek képzési kézikönyvének (OM-D). Ez biztosítja, hogy az annak a képzési programnak a részleteire vonatkozó rendelkezés, amelyre a saját egyedi betűkóddal azonosítandó konkrét oktatóeszköz valójában alkalmas, be lesz tartva.

124. A repülésszimulációs oktatóeszközök azon üzemeltetőinek megnevezésére, amelyek nem nyújtanak képzési programokat, a „repülésszimulációs oktatóeszközt üzemeltető szervezetek” általános kifejezést alkalmazzuk. Ez egyaránt vonatkozik a repülésszimulációs oktatóeszközöket üzemeltető jóváhagyott kiképző szervezetekre és légi jármű-üzembentartási engedéllyel rendelkező szervezetekre. Ha például egy jóváhagyott kiképző szervezet repülésszimulációs oktatóeszközt üzemeltet, akkor az OR.ATO alfejezet egyéb vonatkozó előírásain kívül a III. szakaszban található előírások is vonatkoznak rá.

Valamennyi repülésszimulációs oktatóeszközt üzemeltető szervezetnek rendelkeznie kell hatályban lévő hatékony megfelelés-ellenőrzési programmal. Ezt a minősítő bizonyítvány kiadása előtt bizonyítani kell az illetékes hatóságnak. A megfelelés-ellenőrzési program részét képező nyilvántartási kötelezettség hozzá lett adva az alfejezethez.

Be lett illesztve egy a 21. részre utaló hivatkozás, hogy a repülésszimulációs oktatóeszközök adott típusának/típusainak minősítési bázisa tartalmazza az üzemképességre vonatkozó adatok (OSD) által meghatározott légi jármű-érvényesítési adatokat.

125. A repülésszimulációs oktatóeszköz bizonyítvány birtokosai számára az OR.GEN.200(a)(3) pontban felsorolt követelményeknek való megfelelés érdekében egy kétéves szabályok alóli kivétel lett javasolva átmeneti időszakként, mivel nem feltételezhető, hogy az összes rész a meglévő szabályozásoknak megfelelően be lett már vezetve (pl. a repülésbiztonsági veszélyek azonosítása).

OR rész, AeMC alfejezet

Lásd: AR rész, AeMC alfejezet.

Köln, 2011. április 19.

P. GOUDOU
Vezérigazgató

I. MELLÉKLET**Előírás-referenciák és címek – összehasonlító táblázat, CRD/Vélemény (a CRD sorrendjében)**

CRD előírás-referencia	CRD előírás-cím	Vélemény előírás-referencia	Vélemény előírás-cím
KERETRENDELET			
AR 1. cikk	Célkitűzés és hatály	1. cikk	Célkitűzés és hatály
AR 2. cikk	Fogalom-meghatározások	2. cikk	Fogalom-meghatározások
AR 3. cikk	Repülésbiztonsági program	3. cikk	A repülésbiztonság tervezése
AR 4. cikk	Ellenőrzési képességek	4. cikk	Ellenőrzési képességek
AR 5. cikk	Rugalmassági előírások	5. cikk	Rugalmassági előírások
AR 6. cikk	Átmeneti intézkedések	6. cikk	Pilótakiképző szervezetek
AR 7. cikk	Hatálybalépés	7. cikk	Repülésszimulációs oktatóeszközök
---	---	8. cikk	Repülőorvosi központok
---	---	9. cikk	Átmeneti intézkedések
---	---	10. cikk	Hatálybalépés
AR.GEN – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK			
AR.GEN	I. szakasz – ÁLTALÁNOS RÉSZ	AR.GEN	I. szakasz – ÁLTALÁNOS RÉSZ
AR.GEN.115	Ellenőrzési dokumentáció	AR.GEN.115	Ellenőrzési dokumentáció
AR.GEN.120	A megfelelés módozatai	AR.GEN.120	A megfelelés módozatai
AR.GEN.125	Az Ügynökség tájékoztatása	AR.GEN.125	Az Ügynökség tájékoztatása
AR.GEN.135	A repülésbiztonsági problémákra történő haladéktalan reagálás	AR.GEN.135	A repülésbiztonsági problémákra történő haladéktalan reagálás
AR.GEN	II. szakasz - FELÜGYELET	AR.GEN	II. szakasz - FELÜGYELET
AR.GEN.200	Felügyeleti rendszer	AR.GEN.200	Felügyeleti rendszer
AR.GEN.205	Minősített szervezetek alkalmazása	AR.GEN.205	Feladatok kiosztása
AR.GEN.210	Változások a felügyeleti rendszerben	AR.GEN.210	Változások a felügyeleti rendszerben
AR.GEN.220	Nyilvántartás	AR.GEN.220	Nyilvántartás
AR.GEN	III. SZAKASZ – ELLENŐRZÉS, MINŐSÍTÉS ÉS VÉGREHAJTÁS	AR.GEN	III. SZAKASZ – ELLENŐRZÉS, MINŐSÍTÉS ÉS VÉGREHAJTÁS
AR.GEN.300	Folyamatos ellenőrzés	AR.GEN.300	Ellenőrzés
AR.GEN.305	Ellenőrzési program	AR.GEN.305	Ellenőrzési program
AR.GEN.310	Első minősítési eljárás – szervezetek	AR.GEN.310	Első minősítési eljárás – szervezetek
AR.GEN.315	A szakszolgálati engedélyek, jogosítások és bizonyítványok kiadására, meghosszabbítására, megújítására és cseréjére vonatkozó eljárás – személyek	AR.GEN.315	A szakszolgálati engedélyek, jogosítások, bizonyítványok és tanúsítványok kiadására, meghosszabbítására, megújítására és cseréjére vonatkozó eljárás – személyek
AR.GEN.330	Változtatások – szervezetek	AR.GEN.330	Változtatások – szervezetek
AR.GEN.345	Nyilatkozat – szervezetek	---	a légi üzemeltetésre vonatkozó renDELETEH közzéteendő Véleményben fog szerepelni

CRD előírás-referencia	CRD előírás-cím	Vélemény előírás-referencia	Vélemény előírás-cím
AR.GEN.350	Kifogások és kiigazító intézkedések – szervezetek	AR.GEN.350	Kifogások és kiigazító intézkedések
AR.GEN.355	Végrehajtási intézkedések – személyek	AR.GEN.355	Végrehajtási intézkedések – személyek
AR.GEN	AR.GEN IV. szakasz – Földi ellenőrzések	AR.RAMP	a légi üzemeltetésre vonatkozó rendeletehöz közzéteendő Véleményben fog szerepelni
AR.OPS	AR.OPS	AR.OPS	
AR.FCL - A HAJÓZÓ SZEMÉLYZET SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLYEZÉSÉRE VONATKOZÓ EGYEDI KÖVETELMÉNYEK			
AR.FCL	I. szakasz – ÁLTALÁNOS RÉSZ	AR.FCL	I. szakasz – ÁLTALÁNOS RÉSZ
AR.FCL.120	Nyilvántartás	AR.FCL.120	Nyilvántartás
AR.FCL	II. szakasz – SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLYEK, JOGOSÍTÁSOK ÉS BIZONYÍTVÁNYOK	AR.FCL	II. szakasz – SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLYEK, JOGOSÍTÁSOK ÉS BIZONYÍTVÁNYOK
AR.FCL.200	A szakszolgálati engedélyek, jogosítások és bizonyítványok kiadására, meghosszabbítására és megújítására vonatkozó eljárások	AR.FCL.200	A szakszolgálati engedélyek, jogosítások és bizonyítványok kiadására, meghosszabbítására és megújítására vonatkozó eljárások
AR.FCL.205	A vizsgáztatók figyelemmel kísérése	AR.FCL.205	A vizsgáztatók figyelemmel kísérése
AR.FCL.210	A vizsgáztatók tájékoztatása	AR.FCL.210	A vizsgáztatók tájékoztatása
AR.FCL.215	Érvényességi időtartam	AR.FCL.215	Érvényességi időtartam
AR.FCL.220	A pilóta szakszolgálati engedély újrakiadására vonatkozó eljárás	AR.FCL.220	A pilóta szakszolgálati engedély újrakiadására vonatkozó eljárás
AR.FCL.250	A szakszolgálati engedélyek, jogosítások és bizonyítványok korlátozása, felfüggesztése és visszavonása	AR.FCL.250	A szakszolgálati engedélyek, jogosítások és bizonyítványok korlátozása, felfüggesztése és visszavonása
AR.FCL	III. szakasz – ELMÉLETI ISMERETI VIZSGÁK	AR.FCL	III. szakasz – ELMÉLETI ISMERETI VIZSGÁK
AR.FCL.300	Vizsgáztatási eljárások	AR.FCL.300	Vizsgáztatási eljárások
I. függelék VII. melléklet – AR rész, 141. számú EASA-nyomtatvány	Szabványos EASA szakszolgálatiengedély-minta	II. függelék I. melléklet – AR rész, 141. számú EASA-nyomtatvány	Szabványos EASA szakszolgálatiengedély-minta
AR.CC - A LÉGIUTAS-KÍSÉRŐ SZEMÉLYZETRE VONATKOZÓ EGYEDI KÖVETELMÉNYEK			
AR.CC	I. SZAKASZ – AZ UTASKÍSÉRŐ-SZEMÉLYZETI KÉPZÉST NYÚJTÓ VAGY UTASKÍSÉRŐ-SZEMÉLYZETI TANÚSÍTVÁNYT KIADÓ SZERVEZETEK JÓVÁHAGYÁSA	AR.CC	II. SZAKASZ – AZ UTASKÍSÉRŐ-SZEMÉLYZETI KÉPZÉST NYÚJTÓ VAGY UTASKÍSÉRŐ-SZEMÉLYZETI TANÚSÍTVÁNYT KIADÓ SZERVEZETEK
AR.CC.100	A szervezetek feljogosítása légiutas-kísérő személyzeti képzés nyújtására, illetve légiutas-kísérő tanúsítvány kiadására	AR.CC.200	A szervezetek feljogosítása légiutas-kísérő személyzeti képzés nyújtására, illetve légiutas-kísérő tanúsítvány kiadására
AR.CC	II. szakasz – LÉGIUTAS-KÍSÉRŐ TANÚSÍTVÁNY		I. szakasz – LÉGIUTAS-KÍSÉRŐ TANÚSÍTVÁNY
AR.CC.200	Eljárások légiutas-kísérő tanúsítvány kiadásához	AR.CC.100	Eljárások légiutas-kísérő tanúsítványhoz
AR.CC.205	A légiutas-kísérő tanúsítvány formátuma és jellemzői	---	[beillesztve az AR.CC.100 bekezdésbe]

CRD előírás-referencia	CRD előírás-cím	Vélemény előírás-referencia	Vélemény előírás-cím
AR.CC.215	A légiutas-kísérő tanúsítvány felfüggesztése és visszavonása	AR.CC.105	A légiutas-kísérő tanúsítvány felfüggesztése és visszavonása
I. függelék VIII. melléklet – AR rész, 142. számú EASA-nyomtatvány	A légiutas-kísérő tanúsítvány szabványos EASA-formátuma	II. függelék II. melléklet – AR rész, 142. számú EASA-nyomtatvány	A légiutas-kísérő tanúsítvány szabványos EASA-formátuma
AR.ATO – A JÓVÁHAGYOTT KIKÉPZŐ SZERVEZETEKRE (ATO) VONATKOZÓ EGYEDI KÖVETELMÉNYEK			
AR.ATO.105	Ellenőrzési program	AR.ATO.105	Ellenőrzési program
AR.ATO.120	Nyilvántartás	AR.ATO.120	Nyilvántartás
AR.FSTD – A REPÜLÉSSZIMULÁCIÓS OKTATÓESZKÖZÖK (FSTD) MINŐSÍTÉSÉRE VONATKOZÓ EGYEDI KÖVETELMÉNYEK			
AR.ATO.200	Első értékelési eljárás	AR.FSTD.100	Első értékelési eljárás
AR.ATO.210	A repülésszimulációs oktatóeszköz minősítő bizonyítványának kiadása	AR.FSTD.110	A repülésszimulációs oktatóeszköz minősítő bizonyítványának kiadása
AR.ATO.220	A repülésszimulációs oktatóeszköz minősítésének folyamatos érvényessége	AR.FSTD.120	A repülésszimulációs oktatóeszköz minősítésének folyamatos érvényessége
AR.ATO.230	Módosítások	AR.FSTD.130	Módosítások
AR.ATO.235	Kifogások és kiigazító intézkedések – repülésszimulációs oktatóeszköz minősítő bizonyítványa	AR.FSTD.135	Kifogások és kiigazító intézkedések – repülésszimulációs oktatóeszköz minősítő bizonyítványa
I. függelék IX. melléklet – AR rész, 143. számú EASA-nyomtatvány	A jóváhagyott kiképző szervezet bizonyítványa tanfolyam-jóváhagyási nyomtatvánnyal	II. függelék III. melléklet – AR rész, 143. számú EASA-nyomtatvány	A jóváhagyott kiképző szervezet bizonyítványa tanfolyam-jóváhagyási nyomtatvánnyal
I. függelék X. melléklet – AR rész, 145. számú EASA-nyomtatvány	Repülésszimulációs oktatóeszköz minősítő bizonyítványa	II. függelék IV. melléklet – AR rész, 145. számú EASA-nyomtatvány	Repülésszimulációs oktatóeszköz minősítő bizonyítványa
AR.AeMC – A REPÜLŐORVOSI KÖZPONTOKRA (AeMC) VONATKOZÓ EGYEDI KÖVETELMÉNYEK			
AR.AeMC.110	Első minősítési eljárás	AR.AeMC.110	Első minősítési eljárás
AR.AeMC.150	Kifogások és kiigazító intézkedések – repülőorvosi központok	AR.AeMC.150	Kifogások és kiigazító intézkedések – repülőorvosi központok
I. függelék XI. melléklet – AR rész, 146. számú EASA-nyomtatvány	A repülőorvosi központokra (AeMC) vonatkozó bizonyítvány	II. függelék V. melléklet – AR rész, 146. számú EASA-nyomtatvány	A repülőorvosi központokra (AeMC) vonatkozó bizonyítvány
AR.MED – A REPÜLŐORVOSI MINŐSÍTÉSRE VONATKOZÓ EGYEDI KÖVETELMÉNYEK			
AR.MED	I. szakasz – ÁLTALÁNOS RÉSZ	AR.MED	I. szakasz – ÁLTALÁNOS RÉSZ
AR.MED.120	Egészségügyi értékelők	AR.MED.120	Egészségügyi értékelők
AR.MED.125	Az engedélyező hatósághoz fordulás	AR.MED.125	Az engedélyező hatósághoz fordulás
AR.MED.130	A repülőorvosi minősítésre szolgáló nyomtatvány	AR.MED.130	A repülőorvosi minősítésre szolgáló nyomtatvány
AR.MED.135	Repülőorvosi nyomtatványok	AR.MED.135	Repülőorvosi nyomtatványok
AR.MED.145	Az általános orvos illetékes hatóságnak tett nyilatkozata	AR.MED.145	Az általános orvos illetékes hatóságnak tett bejelentése
AR.MED.150	Nyilvántartás	AR.MED.150	Nyilvántartás

CRD előírás-referencia	CRD előírás-cím	Vélemény előírás-referencia	Vélemény előírás-cím
AR.MED	II. szakasz – KIJELÖLT VIZSGÁLÓ REPÜLŐORVOSOK	AR.MED	II. szakasz – KIJELÖLT VIZSGÁLÓ REPÜLŐORVOSOK
AR.MED.200	AR.MED.200 A kijelölt vizsgáló repülőorvosi (AME) bizonyítvány kiadására vonatkozó eljárás	AR.MED.200	A kijelölt vizsgáló repülőorvosi (AME) bizonyítvány kiadására vonatkozó eljárás
AR.MED.240	Kijelölt vizsgáló repülőorvosként eljáró általános orvosok	AR.MED.240	Kijelölt vizsgáló repülőorvosként eljáró általános orvosok
AR.MED.245	A kijelölt vizsgáló repülőorvosok és az általános orvosok folyamatos ellenőrzése	AR.MED.245	A kijelölt vizsgáló repülőorvosok és az általános orvosok folyamatos ellenőrzése
AR.MED.250	A kijelölt vizsgáló repülőorvosi bizonyítvány korlátozása, felfüggesztése és visszavonása	AR.MED.250	A kijelölt vizsgáló repülőorvosi bizonyítvány korlátozása, felfüggesztése és visszavonása
AR.MED.255	Végrehajtási intézkedések	AR.MED.255	Végrehajtási intézkedések
AR.MED	III. szakasz – ORVOSI MINŐSÍTÉS	AR.MED	III. szakasz – ORVOSI MINŐSÍTÉS
AR.MED.315	A repülőorvosi vizsgálati lapok felülvizsgálata	AR.MED.315	A repülőorvosi vizsgálati lapok felülvizsgálata
AR.MED.325	Másodlagos felülvizsgálati eljárás	AR.MED.325	Másodlagos felülvizsgálati eljárás
I. függelék XII. melléklet – AR rész, 147. számú EASA-nyomtatvány	A repülőorvosi minősítésre szolgáló szabványos EASA-nyomtatvány	II. függelék VI. melléklet – AR rész, 147. számú EASA-nyomtatvány	A repülőorvosi minősítésre szolgáló szabványos EASA-nyomtatvány
Keretrendelet			
OR 1. cikk	Célkitűzés és hatály	1. cikk	Célkitűzés és hatály
OR 2. cikk	Fogalom-meghatározások	2. cikk	Fogalom-meghatározások
OR 3. cikk	Pilótakiképző szervezetek	6. cikk	Pilótakiképző szervezetek
OR 4. cikk	Repülésszimulációs oktatóeszközök	7. cikk	Repülésszimulációs oktatóeszközök
OR 5. cikk	Repülőorvosi központok	8. cikk	Repülőorvosi központok
OR 6. cikk	Légijármű-üzembentartók	---	---
OR 8. cikk	Hatálybalépés	10. cikk	Hatálybalépés
OR.GEN – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK			
OR.GEN	I. szakasz – ÁLTALÁNOS RÉSZ	OR.GEN	I. szakasz – ÁLTALÁNOS RÉSZ
OR.GEN.105	Illetékes hatóság	OR.GEN.105	Illetékes hatóság
OR.GEN.115	Szervezeti bizonyítvány kérvényezése	OR.GEN.115	Szervezeti bizonyítvány kérvényezése
OR.GEN.120	A megfelelés módozatai	OR.GEN.120	A megfelelés módozatai
OR.GEN.125	A jóváhagyás feltételei és a szervezet jogosultságai	OR.GEN.125	A jóváhagyás feltételei és a szervezet jogosultságai
OR.GEN.130	A minősítés hatálya alá tartozó szervezetekkel kapcsolatos változtatások	OR.GEN.130	A minősítés hatálya alá tartozó szervezetekkel kapcsolatos változtatások
OR.GEN.135	Folyamatos érvényesség	OR.GEN.135	Folyamatos érvényesség
OR.GEN.140	Hozzáférés	OR.GEN.140	Hozzáférés
OR.GEN.145	Nyilatkozat	---	a légi üzemeltetésre vonatkozó rendelethez közzeendő Véleményben fog szerepelni

CRD előírás-referencia	CRD előírás-cím	Vélemény előírás-referencia	Vélemény előírás-cím
OR.GEN.150	Kifogások	OR.GEN.150	Kifogások
OR.GEN.155	A repülésbiztonsági problémákra történő haladéktalan reagálás	OR.GEN.155	A repülésbiztonsági problémákra történő haladéktalan reagálás
OR.GEN.160	Események jelentése	OR.GEN.160	Események jelentése
OR.GEN	II. szakasz – FELÜGYELETI RENDSZER	OR.GEN	II. szakasz – FELÜGYELETI RENDSZER
OR.GEN.200	Felügyeleti rendszer	OR.GEN.200	Felügyeleti rendszer
OR.GEN.205	Szerződések és beszerzések	OR.GEN.205	Szerződés alapján végzett tevékenységek
OR.GEN.210	Személyi feltételek	OR.GEN.210	Személyi feltételek
OR.GEN.215	A létesítményekkel szembeni követelmények	OR.GEN.215	A létesítményekkel szembeni követelmények
OR.GEN.220	Nyilvántartás	OR.GEN.220	Nyilvántartás
OR.OPS.GEN	OR.OPS.GEN	CAT.OR	a légi üzemeltetésre vonatkozó rendelethez közzeendő Véleményben fog szerepelni
OR.OPS.MLR	OR.OPS.MLR	CAT.MLR	
OR.OPS.AOC	OR.OPS.AOC	CAT.AOC	
OR.OPS.FC	OR.OPS.FC	CAT.FC	
OR.OPS.CC	OR.OPS.CC	CAR.CC	
OR.OPS.TC	OR.OPS.TC	CAT.TC	
OR.OPS.SEC	OR.OPS.SEC	CAT.SEC	
OR.ATO - JÓVÁHAGYOTT KIKÉPZŐ SZERVEZETEK			
OR.ATO	I. szakasz – ÁLTALÁNOS RÉSZ	OR.ATO	I. szakasz – ÁLTALÁNOS RÉSZ
OR.ATO.100	Hatály	OR.ATO.100	Hatály
OR.ATO.105	Kérvényezés	OR.ATO.105	Kérvényezés
OR.ATO.110	Személyi feltételek	OR.ATO.110	Személyi feltételek
OR.ATO.120	Nyilvántartás	OR.ATO.120	Nyilvántartás
OR.ATO.125	Képzési program	OR.ATO.125	Képzési program
OR.ATO.130	Képzési kézikönyv és üzemeltetési utasítás	OR.ATO.130	Képzési kézikönyv és üzemeltetési utasítás
OR.ATO.135	Kiképző légi jármű és repülésszimulációs oktatóeszközök	OR.ATO.135	Kiképző légi jármű és repülésszimulációs oktatóeszközök
OR.ATO.140	Repülőterek és üzemeltetési helyek	OR.ATO.140	Repülőterek és üzemeltetési helyek
OR.ATO.145	A képzés előfeltételei	OR.ATO.145	A képzés előfeltételei
OR.ATO.150	Képzés harmadik országokban	OR.ATO.150	Képzés harmadik országokban
OR.ATO	II. szakasz – KIEGÉSZÍTŐ KÖVETELMÉNYEK AZON JÓVÁHAGYOTT KIKÉPZŐ SZERVEZETEK SZÁMÁRA, AMELYEK LAPL, PPL, SPL ÉS BPL ENGEDÉLYTŐL ELTÉRŐ SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLYEK ÉS JOGOSÍTÁSOK MEGSZERZÉSÉHEZ NYÚJTANAK KIKÉPZÉST	OR.ATO	II. szakasz – KIEGÉSZÍTŐ KÖVETELMÉNYEK AZON JÓVÁHAGYOTT KIKÉPZŐ SZERVEZETEK SZÁMÁRA, AMELYEK CPL, MPL ÉS ATPL SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY, VALAMINT AZOKHOZ KAPCSOLÓDÓ JOGOSÍTÁSOK ÉS BIZONYÍTVÁNYOK MEGSZERZÉSÉHEZ NYÚJTANAK KIKÉPZÉST
OR.ATO.210	Személyi feltételek	OR.ATO.210	Személyi feltételek
OR.ATO.225	Képzési program	OR.ATO.225	Képzési program

CRD előírás-referencia	CRD előírás-cím	Vélemény előírás-referencia	Vélemény előírás-cím
OR.ATO.230	Képzési kézikönyv és üzemeltetési utasítás	OR.ATO.230	Képzési kézikönyv és üzemeltetési utasítás
OR.FSTD – A REPÜLÉSSZIMULÁCIÓS OKTATÓESZKÖZÖKET (FSTD) ÜZEMELTETŐ SZERVEZETEKRE ÉS A REPÜLÉSSZIMULÁCIÓS OKTATÓESZKÖZÖK MINŐSÍTÉSÉRE VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK			
OR.ATO	III. szakasz – A REPÜLÉSSZIMULÁCIÓS OKTATÓESZKÖZÖKET ÜZEMELTETŐ SZERVEZETEKRE ÉS A REPÜLÉSSZIMULÁCIÓS OKTATÓESZKÖZÖK MINŐSÍTÉSÉRE VONATKOZÓ KIEGÉSZÍTŐ KÖVETELMÉNYEK	OR.FSTD	I. szakasz – A REPÜLÉSSZIMULÁCIÓS OKTATÓESZKÖZÖKET ÜZEMELTETŐ SZERVEZETEKRE VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK
OR.ATO.300	Általános rész	OR.FSTD.100	Általános rész
OR.ATO.305	A repülésszimulációs oktatóeszköz minősítésének fenntartása	OR.FSTD.105	A repülésszimulációs oktatóeszköz minősítésének fenntartása
OR.ATO.310	Módosítások	OR.FSTD.110	Módosítások
OR.ATO.315	Kiépítés	OR.FSTD.115	Kiépítés
OR.ATO.320	Kiegészítő berendezések	OR.FSTD.120	Kiegészítő berendezések
OR.ATO	III. szakasz – A REPÜLÉSSZIMULÁCIÓS OKTATÓESZKÖZÖKET ÜZEMELTETŐ SZERVEZETEKRE ÉS A REPÜLÉSSZIMULÁCIÓS OKTATÓESZKÖZÖK MINŐSÍTÉSÉRE VONATKOZÓ KIEGÉSZÍTŐ KÖVETELMÉNYEK (FOLYTATÁS)	OR.FSTD	II. szakasz – A REPÜLÉSSZIMULÁCIÓS OKTATÓESZKÖZÖK MINŐSÍTÉSÉRE VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK
OR.ATO.350	Repülésszimulációs oktatóeszköz minősítésének kérvényezése	OR.FSTD.200	Repülésszimulációs oktatóeszköz minősítésének kérvényezése
OR.ATO.355	A repülésszimulációs oktatóeszközök minősítésére vonatkozó előírások	OR.FSTD.205	A repülésszimulációs oktatóeszközök minősítésére vonatkozó előírások
OR.ATO.360	Minősítési bázis	OR.FSTD.210	Minősítési bázis
OR.ATO.365	A repülésszimulációs oktatóeszköz minősítő bizonyítványának kiadása	OR.FSTD.215	A repülésszimulációs oktatóeszköz minősítő bizonyítványának kiadása
OR.ATO.370	Repülésszimulációs oktatóeszköz ideiglenes minősítése	OR.FSTD.220	Repülésszimulációs oktatóeszköz ideiglenes minősítése
OR.ATO.375	Időbeli hatály és folyamatos érvényesség	OR.FSTD.225	Időbeli hatály és folyamatos érvényesség
OR.ATO.380	Változtatások a minősített repülésszimulációs oktatóeszközön	OR.FSTD.230	Változtatások a minősített repülésszimulációs oktatóeszközön
OR.ATO.385	A repülésszimulációs oktatóeszköz minősítésének átruházhatósága	OR.FSTD.235	A repülésszimulációs oktatóeszköz minősítésének átruházhatósága
OR.ATO.390	Nyilvántartás	OR.FSTD.240	Nyilvántartás
OR.ATO	IV. SZAKASZ – KIEGÉSZÍTŐ KÖVETELMÉNYEK SPECIÁLIS TÍPUSÚ KÉPZÉST NYÚJTÓ JÓVÁHAGYOTT KIKÉPZŐ SZERVEZETEK SZÁMÁRA	OR.ATO	III. SZAKASZ – KIEGÉSZÍTŐ KÖVETELMÉNYEK SPECIÁLIS TÍPUSÚ KÉPZÉST NYÚJTÓ JÓVÁHAGYOTT KIKÉPZŐ SZERVEZETEK SZÁMÁRA
OR.ATO.400	Általános rész	OR.ATO.300	Általános rész
OR.ATO.405	Tantermi oktatás	OR.ATO.305	Tantermi oktatás
OR.ATO.410	Oktatók	OR.ATO.310	Oktatók

CRD előírás-referencia	CRD előírás-cím	Vélemény előírás-referencia	Vélemény előírás-cím
OR.ATO.430	Általános rész	OR.ATO.330	Általános rész
OR.ATO.435	Teljes repülőgép-szimulátor	OR.ATO.335	Teljes repülőgép-szimulátor
OR.ATO.450	Általános rész	OR.ATO.350	Általános rész
OR.ATO.455	Berepülőpilóta-képzést nyújtó kiképző szervezetek	OR.ATO.355	Berepülőpilóta-képzést nyújtó kiképző szervezetek
OR.AeMC	OR.AeMC	OR.AeMC	REPÜLŐORVOSI KÖZPONTOK
OR.AeMC	I. szakasz – ÁLTALÁNOS RÉSZ	OR.ATO	I. szakasz – ÁLTALÁNOS RÉSZ
OR.AeMC.105	Hatály	OR.AeMC.105	Hatály
OR.AeMC.115	Kérvényezés	OR.AeMC.115	Kérvényezés
OR.AeMC.135	Folyamatos érvényesség	OR.AeMC.135	Folyamatos érvényesség
OR.AeMC	II. szakasz - FELÜGYELET	OR.AeMC	II. szakasz - FELÜGYELET
OR.AeMC.200	Felügyeleti rendszer	OR.AeMC.200	Felügyeleti rendszer
OR.AeMC.210	Személyi feltételek	OR.AeMC.210	Személyi feltételek
OR.AeMC.215	A létesítményekkel szembeni követelmények	OR.AeMC.215	A létesítményekkel szembeni követelmények
OR.AeMC.220	Nyilvántartás	OR.AeMC.220	Nyilvántartás