

HU

HU

HU

EURÓPAI PARLAMENTI ÉS A TANÁCSI RENDELET TERVEZETE

()

a polgári repülés területén a közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról szóló 1592/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról, alkalmazási területének kiterjesztéséről a pilóták engedélyezésére, légi műveletekre és harmadik országok légi járműveire

(EGK vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 80. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára¹,

tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére²,

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően³,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően⁴,

mivel:

- (1) Az 1592/2002/EK⁵ rendelet második preambulumbekendése többek között kimondja, hogy megfelelő szükséges követelményeket kell kidolgozni a légi járművekkel végzett tevékenységekre és a repülőszemélyzet engedélyezésére, valamint a rendelet harmadik országok légi járműire való alkalmazására; a rendelet 7. cikke előírja a Bizottság számára, hogy a lehető legrövidebb időn belül javaslatokat terjesszen az Európai Parlament és a Tanács elé a légi járművek üzemeltetésében részt vevő szervezetek és személyek szabályozásához kapcsolódó alapelvekre, alkalmazhatóságra és szükséges követelményekre vonatkozóan.
- (2) A közösségi cselekvés alkalmazási területét egyértelműen meg kell határozni, hogy az e rendelet és a rendelet végrehajtására szolgáló szabályok hatálya alá tartozó személyek, szervezetek és termékek félreérthetetlenül azonosíthatóak legyenek; az alkalmazási terület jobban meghatározható egy olyan jegyzék segítségével, mely azokat a légi járműveket tartalmazza, amelyek működtetésére nem vonatkozik a

¹ Kiadás előtt áll

² Kiadás előtt áll

³ Kiadás előtt áll

⁴ Kiadás előtt áll

⁵ HL L 240. szám, 2002.09.07., 1. o.

közösségi cselekvés; erre a célra az 1592/2002/EK rendelet II. mellékletében meghatározott alkalmazhatóságból kizárt légi járművek jegyzékét kell használni figyelemmel annak a megértést megkönnyítő módosításaira is.

- (3) A polgári repülésben mindig biztosítani kell az európai állampolgárok egységes és magas szintű védelmét, és a Szerződés hatálya alá tartozó területre, területről, illetve területen belül üzemeltetett harmadik országok légi jármű felett megfelelő közösségi szintű ellenőrzést kell alkalmazni.
- (4) A Közösségnek a Chicagói Egyezményben rögzített előírásokkal összhangban le kell fektetnie a légi járművek üzemeltetésében részt vevő személyekre és szervezetekre, továbbá a pilóták képzésében részt vevő személyekre és termékekre vonatkozó szükséges követelményeket; szükség esetén a repülőmérnökök szabályozására is ilyen követelményeket kell kidolgozni. A Bizottságot fel kell hatalmazni a szükséges végrehajtási szabályok kidolgozására.
- (5) A közösségi polgári repülés biztonságának hatékony működéséhez az ebben a rendeletben tárgyalt területeken szükség van az együttműködés megerősítésére a Közösség, a tagállamok és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség között, a nem biztonságos körülmények felismerése és a megfelelő korrekciós intézkedések megtétele céljából.
- (6) Ahhoz, hogy a biztonság kultúrája és a szabályozó rendszer megfelelő működése az ebben a rendeletben tárgyalt területeken megerősödjön, az szükséges, hogy a szemtanúk spontán módon jelentsék az incidenseket és eseményeket; ezt elősegítené egy nem büntető jellegű környezet kialakítása, és a tagállamok szintjén megfelelő intézkedéseket kell hozni ezeknek az adatoknak és az adatközlőknek a védelmére.
- (7) A felelősségteljes kormányzás elveivel összhangban a megfelelően akkreditált elbíráló szervek fel kell jogosítani a szabadidős tevékenységben részt vevő pilóták engedélyeinek kiadására.
- (8) A Közösség megfelelő támogatása céljából az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség számára lehetővé kell tenni, hogy saját maga adjon ki bizonyítványokat az e rendelet hatálya alá eső személyek, szervezetek és terméke részére, ha a központi cselekvés hatékonyabb, mint a tagállamok szintjén történő tanúsítás; ugyanebből az okból az Ügynökség számára lehetővé kell tenni, hogy dönthessen a légi járművek üzemeltetéséről, a személyzet képzéséről és harmadik országok légi járműinek biztonságosságáról, ahol ez a legjobb módszer az egységesség biztosítására és a belső piac működésének elősegítésére; az Ügynökséget fel kell ruházni az ezeknek a feladatoknak az ellátásához szükséges hatáskörökkel.
- (9) Az 1592/2002/EK rendelet több cikkét módosítani kell azért, hogy a szabályozás hatálya alá tartozó személyek számára biztosítottak legyenek a szükséges jogorvoslati lehetőségek azokra az esetekre, ahol e rendelet az Ügynökséget felhatalmazza az őket érintő döntések meghozatalára; új fogalom meghatározásokat kell beilleszteni a rendeletbe beillesztett új cikkek megértésének megkönnyítésére.
- (10) A Szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás és az arányosság elvének megfelelően, a javasolt cselekvés célját, azaz a repülőszemélyzet engedélyezésére, légi műveletekre és harmadik országok légi járműire vonatkozó közös szabályok létrehozását és egységes alkalmazását a tagállamok nem tudják megfelelően megvalósítani, ezért e rendelet egész Európára kiterjedő alkalmazási területe okán azokat a Közösség jobban

meg tudja valósítani. Ez a rendelet az ezeknek a célkitűzéseknek az eléréséhez szükséges minimumra szorítkozik, és nem lép túl azon, ami ebből a célból szükséges.

- (11) Ez a rendelet megfelelő és átfogó keretet teremt a Szerződés hatálya alá tartozó területre, területről, illetve területen belül üzemeltetett harmadik országok légi járműinek ellenőrzésére. Ezért a harmadik országok közösségi repülőtereket használó légi járműveinek biztonságáról szóló 2004. április 21-i 2004/36/EK⁶ irányelvet idővel hatályon kívül kell helyezni.
- (12) Az ebben a rendeletben foglalt előírások az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség⁷ által az 1592/2002/EK rendelet 12. cikk (2) bekezdése b) pontja, valamint 14. cikke (1) bekezdése szerint kiadott véleményen alapulnak.
- (13) Az 1592/2002/EK rendeletet megfelelően kell módosítani,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. Cikk

Az 1592/2002/EK rendelet a következőképpen módosul:

1. A 3. cikk a következő h) és n) ponttal egészül ki:

- “(h) „üzemeltető”: bármely természetes vagy jogi személy, mely egy vagy több légi járművet üzemeltet vagy üzemeltetni kíván.
- (i) „kereskedelmi tevékenység”: az üzemeltető és az ügyfél között szerződés alapján, ellenszolgáltatásért végzett repülési tevékenység, ahol az ügyfél sem közvetve sem közvetlenül nem tulajdonosa a szerződés végrehajtására használt légi járműveknek, és az üzemeltető sem közvetve sem közvetlenül nem az ügyfél alkalmazottja.
- (j) „komplex motoros meghajtású légi járművek”:
- (i) repülőgép:
 - melynek megengedett maximális felszálló-tömege meghaladja az 5700 kg-t, vagy;
 - melynél az utasok megengedett maximális száma több mint 9, vagy;
 - melynek üzemeltetése legalább két pilótából álló személyzettel engedélyezett, vagy;
 - mely turbó-sugarhajtóműve(kkel) rendelkezik; vagy
 - (ii) helikopter:
 - melynek megengedett maximális felszálló-tömege meghaladja az 3.175 kg-t, vagy;

⁶ HL L 143. szám, 2004.04.30., 76. o.

⁷ Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség 3/2004, XXXX véleménye

- melynél az utasok megengedett maximális száma több mint 5, vagy;
 - melynek üzemeltetése legalább két pilótából álló személyzettel engedélyezett, vagy;
- (iii) a dönthető rotoros légi járművek.
- (k) „szabadidős tevékenység”: nem komplex motoros meghajtású légi járművel végzett nem kereskedelmi tevékenységek.
- (l) „elbíráló szerv”: azon szerv, amely elbíráhatja a természetes és jogi személyek szükséges követelményeknek való megfelelés biztosítására szolgáló szabályoknak való megfelelését, és kiadhatja a kapcsolódó bizonyítványt.
- (m) „repülésoktatásban használt berendezés”: bármilyen típusú olyan berendezés, melyben a földön repülés közbeni körülményeket szimulál; ide tartoznak a repülő szimulátorok, repülésoktató berendezések, légi navigációt és eljárásokat oktató berendezések és az alapvető műszerek kezelésének oktatására használt berendezések.
- (n) „értékelés”: a pilótaengedélybe tett bejegyzés, mely az adott engedélyre vonatkozó speciális körülményeket, kiváltságokat és korlátozásokat tartalmazza.”

2. A 4. cikk a következőképpen módosul:

- (a) az (1) bekezdés (b) és (c) pontjának helyébe a következő szöveg lép:
- „(b) egy tagállamban nyilvántartásba vettek, hacsak azok szabályozó biztonsági felügyeletét nem ruházták át egy harmadik országra, és azokat nem közösségi működtető használja; vagy
- (c) egy harmadik országban nyilvántartásba vették és a tagállamok területén olyan üzemeltető használja, akinek lakóhelye vagy székhelye a Közösségben található;”
- (b) az (1) bekezdés a következő d) ponttal egészül ki:
- „(d) egy harmadik országban nyilvántartásba vették és a tagállamok területén egy harmadik országbeli üzemeltető használja.”
- (c) az (1) bekezdés utolsó mondata helyébe az alábbi szöveg lép:
- „meg kell felelniük e rendeletnek.”
- (d) a (2) és (3) bekezdés helyébe a következő rendelkezések lépnek:
- „(2) Az (1) bekezdés (b) és (c) pontjában említett légi járművek üzemeltetésében részt vevő személyzetnek meg kell felelniük e rendeletnek.
- (3) Az (1) bekezdés b), c) és d) pontjában említett légi járművek üzemeltetésének meg kell felelnie e rendeletnek.”
- (e) a szöveg a következő (4) bekezdéssel egészül ki:

„4. A II. mellékletben említett légi járműre az (1), (2) és (3) bekezdést nem kell alkalmazni.”

(f) a (3) bekezdés számozása (5) bekezdésre változik.

3. Az 5. cikk a következőképpen módosul:

(a) a (2) bekezdés helyébe a következő rendelkezés lép:

„2. (2) A 4. cikk (1) bekezdés b) pontjában említett légi jármű, valamint az arra felszerelt termékek, alkatrészek és berendezések megfelelőségét a következőkkel összhangban kell megállapítani.”

(b) a (2) bekezdés d) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

„(d) A termékek, alkatrészek és berendezések karbantartásáért felelős szervezeteknek bizonyítaniuk kell, hogy képesek és rendelkeznek az eszközökkel a kiváltságaikkal kapcsolatos kötelezettségeik teljesítésére. Hacsak máshogy nem fogadják el, e képességeket és eszközöket egy szervezeti jóváhagyás kiállításával ismerik el. A jóváhagyott szervezetnek nyújtott kiváltságokat és a jóváhagyás alkalmazási körét a jóváhagyás feltételeiben határozzák meg.”

c) a (2) bekezdés a következő e) ponttal egészül ki:

„(e) A termékek, alkatrészek és berendezések tervezéséért és előállításáért felelős szervezeteknek bizonyítaniuk kell, hogy képesek és rendelkeznek az eszközökkel a kiváltságaikkal kapcsolatos kötelezettségeik teljesítésére. Hacsak máshogy nem fogadják el, e képességeket és eszközöket egy szervezeti jóváhagyás kiállításával ismerik el. A jóváhagyott szervezetnek nyújtott kiváltságokat és a jóváhagyás alkalmazási körét a jóváhagyás feltételeiben határozzák meg.”

(d) a (2) bekezdés e) és f) pontjának számozása f) és g) pontra változik;

(e) a rendelet a következő (3) bekezdéssel egészül ki:

„3. A 4. cikk (1) bekezdés a) pontjában említett légi járműnek, valamint az arra felszerelt termékeknek, alkatrészeknek és berendezéseknek meg kell felelniük a (2) bekezdés a), b) és e) pontjának.”

(f) a (3) bekezdés első mondata helyébe az alábbi szöveg lép:

„Az (1), (2) és (3) bekezdéstől eltérve:”

(g) a (4) bekezdés a következő j) ponttal egészül ki:

„j) a szükséges követelményeknek való megfelelés bizonyításának módja a 4. cikk (1) bekezdés c) és d) pontjában említett légi járművek esetében.”

(h) az (5) bekezdés első mondata helyébe az alábbi szöveg lép:

„Az (5) bekezdésben említett végrehajtási szabályok meghatározása során a Bizottság különös figyelmet fordít a következőkre:”

- (i) az (5) bekezdés a következő d) ponttal egészül ki:
- „d) nem támasztanak a 4. cikk (1) bekezdés c) és d) pontjában említett légi járművekkel szemben olyan követelményeket, melyek ellentétben állnának a tagállamok ICAO kötelezettségeivel.”

- (j) a (3), (4) és (5) bekezdés számozása (4), (5) és (6) bekezdésre változik.

4. A (7) bekezdés helyébe a következő rendelkezés lép:

„7. cikk

A repülőszemélyzet engedélyezése

1. A 4. cikk (1) bekezdés b) és c) pontjában említett légi járművek üzemeltetésében részt vevő repülőszemélyzetnek, és a képzésükben, tesztelésükben, ellenőrzésükben és orvosi vizsgálatukban részt vevő szervezeteknek, repülésoktatásukban használt berendezéseknek és személyeknek meg kell felelniük a III. mellékletben lefektetett szükséges követelményeknek.

2. A pilóta csak akkor üzemeltetheti a légi járművet, ha rendelkezik az elvégzendő tevékenységnek megfelelő engedéllyel és egészségügyi bizonyítvánnyal:

- (a) a pilótának akkor adható ki engedély, ha kimutatható, hogy megfelel az elméleti ismeretekre, gyakorlati képességekre és nyelvtudásra vonatkozó szükséges követelményeknek való megfelelést biztosító szabályoknak; az engedélyt kiadhatja elbíráló szerv akkor, ha a benne foglalt kiváltságok szabadidős tevékenységekre korlátozódnak.
- (b) a pilótának akkor adható ki az egészségügyi bizonyítvány, ha kimutatható, hogy megfelel az egészségügyi alkalmassággal kapcsolatos szükséges követelményeknek való megfelelést biztosító szabályoknak. Ezt az egészségügyi bizonyítványt repülés-egészségügyi szakorvos vagy repülés-egészségügyi központ adhatja ki, kivéve a szabadidős tevékenységet folytató pilótákat, akik esetében általános orvos is kiadhatja.
- (c) a pilótának nyújtott kiváltságokat és az engedély és az egészségügyi bizonyítvány alkalmazási körét azokon fel kell tüntetni;
- (d) a fenti a) és b) pontokban rögzített követelmények a 4. cikk (1) bekezdés c) pontjában említett légi járművek repülőszemélyzete esetében teljesíthetők a harmadik ország által vagy megbízásából kiállított engedélyek és egészségügyi bizonyítványok elfogadásával is.

3. Az elbíráló szerveknek, a pilótaképző szervezeteknek és a pilóták egészségügyi alkalmassága vizsgálatáért felelős szervezeteknek a kiváltságaikkal kapcsolatos kötelezettségeik teljesítésére vonatkozó képessége az engedélyek és egészségügyi bizonyítványok kiállítására vonatkozóan egy jóváhagyás kiállításával ismerhető el

- (a) a szervezeti jóváhagyások akkor adhatók ki, ha kimutatható, hogy a szervezet megfelel a kapcsolódó szükséges követelményeknek való megfelelést biztosító szabályoknak;
- (b) a jóváhagyás által biztosított kiváltságokat fel kell rajtuk tüntetni;

4. A pilóták képzésében használt repülésoktatásra használt berendezéseknek bizonyítvánnyal kell rendelkezniük, és ezek a bizonyítványok akkor adhatók ki, ha kimutatható, hogy megfelelnek a kapcsolódó szükséges követelményeknek való megfelelést biztosító szabályoknak;

5. A pilóták képzéséért, alkalmasságuk és egészségügyi alkalmasságuk értékeléséért felelős személynek megfelelő bizonyítvánnyal kell rendelkeznie:

- (a) a bizonyítvány akkor adható ki, ha kimutatható, hogy a kérelmező megfelel a kapcsolódó szükséges követelményeknek való megfelelést biztosító szabályoknak;
- (b) a bizonyítvány által biztosított kiváltságokat fel kell rajtuk tüntetni;

6. A Bizottság az 54. cikk (3) bekezdésében meghatározott eljárással összhangban elfogadja az e cikk végrehajtási szabályait, meghatározva különösen a következőket:

- (a) a pilóta engedélyek különböző kategóriáit és a különböző típusú tevékenységek végzéséhez elégséges egészségügyi bizonyítványokat;
- (b) az engedélyek, engedély kategóriák, egészségügyi bizonyítványok, szervezeti jóváhagyások, elbíráló szervekre vonatkozó jóváhagyások és személyzeti bizonyítványok kiadására, fenntartására, módosítására, korlátozására felfüggesztésére vagy visszavonására vonatkozó feltételeket;
- (c) az engedélyek, engedély kategóriák, egészségügyi bizonyítványok, szervezeti jóváhagyások és személyzeti bizonyítványok tulajdonosainak kiváltságait és kötelességeit;

7. A (6) bekezdésben említett végrehajtási szabályok meghatározása során a Bizottság különös figyelmet fordít a következőkre:

- (a) azok a korszerűséget, valamint a repülőszemélyzet képzése területén a legjobb gyakorlatot tükrözik;
- (b) lehetővé teszik az azonnali reakciót a balesetek és a komoly repülőesemények meghatározott okaira.”

5. A rendelet a következő 7bis cikkel egészül ki:

„7bis cikk

Légi járműekkel végzett tevékenységek

1. A 4. cikk (1) bekezdés b), c) és d) pontjában említett légi járművek üzemeltetésének meg kell felelnie a IV. mellékletben meghatározott szükséges követelményeknek.

2. A kereskedelmi tevékenységet folytató üzemeltetőknek bizonyítaniuk kell, hogy képesek és rendelkeznek az eszközökkel a kiváltságaikkal kapcsolatos kötelezettségeik teljesítésére;

- (a) e képességeket és eszközöket egy bizonyítvány kiállításával ismerik el;
- (b) az üzemeltetőnek nyújtott kiváltságokat és a bizonyítvány alkalmazási körét a bizonyítványban határozzák meg.

(c) adott esetben az ebben a bekezdésben rögzített követelmény a 4. cikk (1) bekezdés d) pontjában említett légi járművek üzemeltetésében részt vevő üzemeltetők esetében teljesíthető a harmadik ország által vagy megbízásából kiállított bizonyítványok elfogadásával is.

3. A komplex motoros meghajtású légi járműveket nem kereskedelmi célból használó üzemeltetőknek nyilatkozniuk kell arról, hogy képesek és rendelkeznek az eszközökkel a kiváltságaikkal kapcsolatos kötelezettségeik teljesítésére;

4. A Bizottság az 54. cikk (3) bekezdésében meghatározott eljárással összhangban elfogadja az e cikk végrehajtási szabályait, meghatározva különösen a következőket:

(a) a légi jármű IV. mellékletben lefektetett szükséges követelményeknek megfelelő üzemeltetésének feltételeit;

(b) a 2. bekezdésben említett üzemeltetői bizonyítvány kiadására, fenntartására, módosítására, korlátozására, felfüggesztésére vagy visszavonására vonatkozó feltételeket;

(c) az üzemeltetők és a bizonyítvány tulajdonosai kiváltságait és kötelezettségeit.

5. A (4) bekezdésben említett végrehajtási szabályok meghatározása során a Bizottság különös figyelmet fordít a következőkre:

(a) azok a korszerűséget, valamint a légi műveletek területén a legjobb gyakorlatot tükrözik;

(b) figyelembe veszik a világszerte szolgálatban lévő légi járművekkel kapcsolatos tapasztalatokat, valamint a tudományos és műszaki fejlődést;

(c) lehetővé teszik az azonnali reakciót a balesetek és a komoly repülőesemények meghatározott okaira;

(d) nem támasztanak a 4. cikk (1) bekezdés c), és d) pontjában említett légi járművekkel szemben olyan követelményeket, melyek ellentétben állnának a tagállamok ICAO kötelezettségeivel.”

6. A rendelet a következő 7ter cikkel egészül ki:

„7ter cikk

Repülőmérnökök

Az repülőmérnökök engedélyezésére vonatkozó alapelvek, alkalmazhatóság és szükséges követelmények tekintetében a Bizottság, amint lehetséges, javaslatokat nyújt be ezekkel kapcsolatban az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.”

7. A rendelet a következő 7quater cikkel egészül ki:

„7quater cikk

Közös felügyelet

1. A tagállamok és az Ügynökség a megfelelő információgyűjtés, közte az utaslépcsőnél végzett vizsgálatok, valamint az információk megosztása útján együttműködik annak biztosításában, hogy az e rendelet és a végrehajtási szabályainak rendelkezéseit ténylegesen végrehajtsák.

2. A Bizottság az 54. cikk (3) bekezdésében meghatározott eljárással összhangban elfogadja az e cikk végrehajtási szabályait, meghatározva különösen a következőket:

- (a) az információgyűjtés és –megosztás feltételeit;
- (b) az utaslépcsőnél végzett vizsgálatok feltételeit;
- (c) az e rendelet és a végrehajtási szabályok előírásainak meg nem felelő légi jármű felszállásának megtiltására vonatkozó feltételeket.”

8. A 8. cikk (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„2. Az 5. cikk (4) bekezdésében, a 7. cikk (5) bekezdésében és a 7bis cikk (3) bekezdésében említett végrehajtási szabályok elfogadásáig, valamint az 57. cikk (2) bekezdésének sérelme nélkül, azon bizonyítványokat, amelyeket e rendelettel összhangban nem lehet kiállítani, az alkalmazandó nemzeti rendeletek alapján ki lehet állítani.”

9. A 10. cikk a következőképpen módosul:

- (a) az (5) bekezdés helyébe a következő rendelkezés lép:

„5. Amennyiben az 5., 6., 7. és 7bis cikk végrehajtási szabályainak alkalmazásával megvalósított védelemmel egyenlő szintű védelmet érnek el más eszközökkel, az állampolgárság alapján történő megkülönböztetés nélkül a tagállamok a végrehajtási szabályoktól eltérve megadhatják a jóváhagyást. Ilyen esetekben az érintett tagállam értesíti a Bizottságot arról, hogy szándékában áll az ilyen jóváhagyás megadása, valamint megnevezi az indokokat, hogy miért van szükség az érintett szabálytól való eltérésre, továbbá a megállapított feltételeket annak biztosítására, hogy elérjék az egyenértékű védelmi szintet.”

- (b) a szöveg a következő (7) bekezdéssel egészül ki:

„7. Az Ügynökség is kiadhat mentesítéseket és jóváhagyásokat a (3) és (5) bekezdésnek megfelelően, amikor illetékes hatóságként jár el. Ez esetben az Ügynökség értesíti a tagállamokat és a Bizottságot, és a (4) és (6) bekezdésben említett határozatot az 54. cikk (3) bekezdésében említett eljárással összhangban hozza meg.”

10. A rendelet a következő 11bis cikkel egészül ki:

„11bis cikk

A biztonságra vonatkozó információk védelme

1. Ha a 11. cikkben említett információt természetes személy, önként biztosította, a kapcsolódó jelentésekből el kell távolítani az információ forrásának személyére vonatkozó azonosítást.

2. A büntetőjog vonatkozó szabályainak sérelme nélkül a tagállamok tartózkodnak eljárás indításától olyan akaratlan vagy figyelmetlenségből elkövetett jogsértések esetében, melyek csak azért jutnak tudomásukra, mert azokat e rendelet és a végrehajtási szabályok alkalmazása keretében jelentik, kivéve a súlyos gondatlanság esetét.

3. A nemzeti jogszabályokban és gyakorlatban meghatározott eljárásokkal összhangban a tagállamok biztosítják, hogy az e rendelet alkalmazása és a végrehajtási szabályok keretében információt szolgáltató alkalmazottakat semmilyen sérelem ne érje munkáltatójuk részéről, kivéve a súlyos gondatlanság esetét.”

11. A 13. cikk c) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

„c) meghozza a 15., 15bis, 15ter, 45. és 46. cikk alkalmazásához megfelelő határozatokat.”

12. A 15. cikk a következőképpen módosul:

(a) a (1) bekezdés első mondata helyébe az alábbi szöveg lép:

„A 4. cikk (1) bekezdés a) és b) pontjában említett termékeket, alkatrészeket és berendezéseket illetően az Ügynökség adott esetben és a Chicagói Egyezményben vagy annak mellékleteiben meghatározott módon, a tagállamok nevében elvégzi a tervező, előállító vagy nyilvántartó állam teendőit és feladatait a tervezési jóváhagyással kapcsolatban. E célból különösen a következőket teszi:”

(b) az (1) bekezdés a következő k) és l) ponttal egészül ki:

“k) létrehozza a megfelelő korlátozásokat minden olyan légi járműre vonatkozóan, melyre egyszeri repülési engedélyt kérnek;

l) kiadja a légi járműveknek szóló repülési engedélyeket, ha az engedélyekre több repülés végrehajtásához van szükség.”

(c) a szöveg a következő (3) bekezdéssel egészül ki:

„3. A 4. cikk (1) bekezdés b) pontjában említett légi járműveket illetően az Ügynökség adott esetben meghatározza a termékek, alkatrészek vagy berendezések karbantartás utáni kibocsátásáért felelős személyek személyzeti bizonyítványába beillesztendő kategóriák kibocsátásához szükséges megfelelő képzési követelményeket”

13. A rendelet a következő 15bis cikkel egészül ki:

„15bis cikk

Személyzeti bizonyítványok kiadása

1. A 4. cikk (1) bekezdés a), b) és c) pontjában említett légi járműveket illetően adott esetben az Ügynökség meghatározza az üzemeltetésükhöz szükséges egyéni kategóriák kiadásához szükséges képzési követelményeket.

2. A 4. cikk (2) bekezdésében említett személyzetre és a szervezetekre való tekintettel az Ügynökség a következőket teszi:

- (a) elvégzi az általa hitelesített szervezetek és elbíráló szervek vizsgálatait és könyvvizsgálását saját maga, vagy a nemzeti légügyi hatóságok, vagy a minősített szervezetek révén;
- (b) kiadja és megújítja a következők bizonyítványait:
 - i. a tagállamok területén található személyzetet képző szervezetek és repülés-egészségügyi központok, ha azt az érintett tagállam kéri; vagy
 - ii. a tagállamok területén kívül található személyzetet képző szervezetek és repülés-egészségügyi központok;
 - iii. elbíráló szervek, ha azt ezek a szervek kérik.
- (c) módosítja, felfüggeszti vagy visszavonja a vonatkozó szervezeti bizonyítványt, amennyiben azon feltételek, amelyeknek megfelelően azt kiadták, nem teljesülnek, vagy ha a bizonyítvánnyal rendelkező jogi vagy természetes személy elmulasztja az e rendelet vagy annak végrehajtási szabályai által ráruházott kötelezettségek teljesítését.

3 A repülésoktatásban használt berendezésekre való tekintettel az Ügynökség a következőket teszi:

- (a) elvégzi az általa hitelesített berendezések műszaki vizsgálatát saját maga, vagy a nemzeti légügyi hatóságok, vagy a minősített szervezetek révén;
- (b) kiadja és megújítja a következők bizonyítványait:
 - (i) a tagállamok területén található repülésoktatásban használt berendezések, ha azt az érintett tagállam kéri; vagy
 - (ii) az Ügynökség által hitelesített, illetve a tagállamok területén kívül található képző szervezetek által használt repülésoktatásban használt berendezések;
- (c) módosítja, felfüggeszti vagy visszavonja a vonatkozó bizonyítványt, amennyiben azon feltételek, amelyeknek megfelelően azt kiadták, nem teljesülnek, vagy ha a bizonyítvánnyal rendelkező jogi vagy természetes személy elmulasztja az e rendelet vagy annak végrehajtási szabályai által ráruházott kötelezettségek teljesítését.”

14. A rendelet a következő 15ter cikkel egészül ki:

„15ter cikk

Tevékenységek

1. A 4. cikk (1) bekezdés a) és b) pontjában említett légi járműveket illetően az Ügynökség minden egyes légi jármű típusra adott esetben meghatározza azt a standard minimális felszerelés-jegyzéket, melyek az egyes”

2. A kereskedelmi tevékenységet folytató üzemeltetőkre való tekintettel az Ügynökség a következőket teszi:

- (a) elvégzi az általa hitelesített üzemeltetők vizsgálatait és könyvvizsgálását saját maga, vagy a nemzeti légügyi hatóságok, vagy a minősített szervezetek révén;
- (b) kiadja és megújítja a következők bizonyítványait:
 - (i) a tagállamok területén található üzemeltetők, ha azt az érintett tagállam kéri; vagy
 - (ii) a tagállamok területén kívül található üzemeltetők;
- (c) módosítja, felfüggeszti vagy visszavonja a vonatkozó üzemeltetői bizonyítványt, amennyiben azon feltételek, amelyeknek megfelelően azt kiadták, nem teljesülnek, vagy ha a bizonyítvánnyal rendelkező szervezet elmulasztja az e rendelet vagy annak végrehajtási szabályai által ráruházott kötelezettségek teljesítését.”

3. Az Ügynökség a biztonságos üzemeltetés érdekében egy üzemeltetési irányelvben előírhatja az üzemeltetés megtiltását, korlátozását, vagy bizonyos feltételekhez kötését.

4. A repülési idő korlátozására való tekintettel az Ügynökség a következőket teszi:

- (a) létrehozza és bejelenti a szükséges követelményeknek való megfelelést biztosító alkalmazandó típus-alkalmassági előírásokat.
- (b) jóváhagyja az üzemeltetők egyedi repülési idő szabályzatait akkor, ha a szabályzatokat nem lehet az alkalmazandó típus-alkalmassági előírásokat szerint jóváhagyni.”

15. A 29. cikk (3) bekezdés a) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

„(a) az Ügynökség intézkedéseinek elfogadása a 13., 15, 15bis és 15ter cikkben meghatározottaknak megfelelően, az e rendelet, annak végrehajtási szabályai és bármely alkalmazandó törvény által meghatározott korlátokon belül;”

16. A 35. cikk (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„1. Az Ügynökség 15., 15bis, 15ter, 46. vagy 53. cikknek megfelelően hozott határozatai ellen fellebbezni lehet.”

17. A 46. cikk (1) bekezdésének első mondata helyébe az alábbi szöveg lép:

„1. A 15., 15bis és 15ter cikk alkalmazása érdekében az Ügynökség maga elvégezheti a vállalkozások összes szükséges vizsgálatát, vagy arra kijelölhet nemzeti légügyi hatóságokat vagy minősített szervezeteket. A vizsgálatokat azon tagállam jogi előírásainak megfelelően kell elvégezni, amelyben a vizsgálatot végrehajtják. E célból az e rendelet által felhatalmazott személyeket felhatalmazzák a következőkre:”

18. Az 57. cikk a következő (3) bekezdéssel egészül ki:

„3. A 2004/36/CE irányelv ...-tól/től hatályát veszti”

19. Az 58. cikk második bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„Az 5. és 6.. 7., 7bis, 7ter és 7quater cikket a végrehajtási szabályokban meghatározott időponttól kell alkalmazni.”

2. cikk

Az 1592/2002/EK rendelet II. melléklete az e rendelet I. melléklete szerint módosul.

3. cikk

Az 1592/2002/EK rendelet új III. melléklettel egészül ki, az e rendelet II. mellékletének szövege szerint.

4. cikk

Az 1592/2002/EK rendelet új IV. melléklettel egészül ki, az e rendelet III. mellékletének szövege szerint.

5. cikk

Hatálybalépés

Ez a rendelet az Európai Közösségek Hivatalos Lapjában való kihirdetését követő 20. napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, XXXX XX XX-én

*Az Európai Parlament részéről
az Elnök*

*A Tanács részéről
az Elnök*

I. melléklet

„II. melléklet

A 4. cikk (4) bekezdésében említett légi járművekA 4. cikk (1), (2) és (3) bekezdését nem kell alkalmazni az olyan légi járművekre, amelyek a következő kategóriák egyikébe tartoznak

(a) történelmi jelentőségű légi jármű, mely teljesíti az alábbi feltételeket:

i. nem komplex légi jármű, melynek:

- az eredeti terve 1955. 01.01. előtt készült, és
- a gyártását 1975. 01. 01. előtt befejezték.

vagy

ii. egyértelmű történelmi jelentőségű légi jármű, amelyhez a következők kapcsolódnak

- részvétel egy nevezetes történelmi eseményben; vagy
- a repüléstörténet fejlődésének egy jelentős lépése; vagy
- egy tagállam fegyveres erőiben fontos szerep betöltése;

(b) kutatásra, kísérleti vagy tudományos célból tervezett vagy módosított légi jármű, amelyet valószínűleg nagyon kis számban gyártanak;

(c) légi jármű, amelynek legalább 51 %-át egy amatőr vagy amatőrök egy nonprofit szervezete építette saját céljára, kereskedelmi célok nélkül;

(d) légi jármű, melyet a katonai erők alkalmaztak, kivéve, ha a légi jármű olyan típusú, amelyre az Ügynökség tervezési szabványt fogadott el;

(e) repülőgépek, helikopterek és motoros ejtőernyők legfeljebb két ülésel, amelyek maximális felszálló-tömege (MTOM) a tagállamok nyilvántartása szerint nem több, mint a következő:

(i) 300 kg szárazföldi, együléses repülőgép/helikopter esetében; vagy

(ii) 450 kg szárazföldi, kétüléses repülőgép/helikopter esetében; vagy

(iii) 330 kg kétültű vagy úszótestes, együléses repülőgép/helikopter esetében; vagy

(iv) 495 kg kétültű vagy úszótestes, kétüléses repülőgép/helikopter esetében, feltéve hogy amennyiben úszótestes és szárazföldi repülőgépként/helikopterként is üzemel, adott esetben mindkét MTOM-határ alá tartozik;

(v) 472,5 kg szárazföldi, törzsre szerelt teljes ejtőernyő-rendszerrel rendelkező repülőgép/helikopter esetében; vagy

(vi) 315 kg szárazföldi, törzsre szerelt teljes ejtőernyő-rendszerrel rendelkező együléses repülőgép/helikopter esetében.

és repülőgépek, amelyeknél az átesési sebesség vagy a minimális állandósult repülősebesség landolásnál nem haladja meg a 35 csomós levegőhöz viszonyított sebességet (CAS)

(f) egy- és kétüléses könnyű helikopterek, melyek maximális felszálló-tömege nem több, mint 560 kg;

(g) az együléses, 80 kg-nál kevesebb vagy a kétüléses, 100 kg-nál kevesebb üres tömegű vitorlázó repülő, beleértve a lábbal indítottakat is;

(h) a fenti a) vagy d) követelménynek megfelelő légi járművek másolatai, melyek szerkezeti terve hasonló az eredeti jégi járműéhez;

(i) pilóta nélküli légi járművek 150 kg-nál kevesebb üzemelési tömeggel;

(j) bármely más típusú légi jármű, melynek maximális üres tömege, üzemanyaggal együtt, kevesebb, mint 70 kg.”

„II. melléklet

„III. melléklet

Alapvető követelmények a pilóták szakszolgálati engedélyének megszerzéséhez

1. Képzés
 - 1.a. Általános követelmények
 - 1.a.1. A légi jármű vezetésére vonatkozó képzésre vállalkozó személynek tudás tekintetében, fizikailag és szellemileg kellően érettnek kell lennie a megfelelő elméleti és gyakorlati ismeretek elsajátításához, megőrzéséhez és bizonyításához.
 - 1.b. Elméleti ismeretek
 - 1.b.1. A pilótának el kell sajátítania és fenn kell tartania a légi jármű fedélzetén betöltött feladatainak megfelelő és az adott típusú tevékenységhez kapcsolódó kockázatokkal arányos tudásszintet. Ezek az ismeretek minimálisan az alábbiakat tartalmazzák:
 - (i) légi-közlekedési jog;
 - (ii) légi járművekre vonatkozó általános ismeretek;
 - (iii) a légi jármű kategóriájához kapcsolódó műszaki kérdések;
 - (iv) repülési teljesítmény és tervezés;
 - (v) emberi teljesítmény és korlátai;
 - (vi) meteorológia;
 - (vii) navigáció;
 - (viii) üzemeltetési eljárások, köztük erőforrás-gazdálkodás;
 - (ix) a repülés elvei; és
 - (x) kommunikáció.
 - 1.c. Az elméleti tudás bizonyítása és fenntartása
 - 1.c.1. Az elméleti ismeretek elsajátítását és megtartását a képzés során folyamatos értékeléssel, és adott esetben vizsgákkal kell bizonyítani.
 - 1.c.2. Fenn kell tartani az elméleti ismeretek megfelelő szintjét. A megfelelést rendszeres értékeléssel, vizsgákkal, tesztekkel és ellenőrzéssel kell bizonyítani. A vizsgák, tesztek és ellenőrzések gyakoriságának arányosnak kell lennie a tevékenységhez kötődő kockázatok nagyságával.
 - 1.d. Gyakorlati ismeretek
 - 1.d.1. A pilótának el kell sajátítania és fenn kell tartania a légi jármű fedélzetén betöltött feladatainak megfelelő gyakorlati ismereteket. Ezeknek az ismereteknek arányosnak

kell lenniük az adott típusú tevékenységhez kapcsolódó kockázatokkal, és, amennyiben az a légi jármű fedélzetén betöltött feladatokat tekintve megfelelő, az alábbiakat kell tartalmazniuk.

- (i) felszállás előtti és repülés közbeni tevékenységek, ideértve a légi jármű teljesítményének, tömegének és egyensúlyának meghatározását, a légi jármű vizsgálatát és javítását, üzemanyag-tervezést, az időjárás felmérését, útvonaltervezést, légtérre vonatkozó korlátozásokat és a kifutópályák rendelkezésre állását;
- (ii) repülőtéri és forgalomirányítási eljárások;
- (iii) óvintézkedések és eljárások az ütközések elkerülésére;
- (iv) a légi jármű irányítása külső vizuális adatok alapján;
- (v) repülési manőverek, köztük a kritikus helyzetekben végzett manőverek is, és a kapcsolódó "felborulási" manőverek, a műszaki lehetőségek függvényében;
- (vi) fel- és leszállás normál és oldalszélben;
- (vii) csak műszerek alapján történő repülés, a tevékenység típusának megfelelően;
- (viii) üzemeltetési eljárások, köztük csapatmunka és erőforrás-gazdálkodás, az üzemeltetés jellegének megfelelően, egy- illetve többfős személyzetnél;
- (ix) navigáció és a légügyi szabályok és kapcsolódó eljárások végrehajtása, adott esetben vizuális adatok vagy navigációs segédeszközök használatával;
- (x) teendők rendellenes működés, illetve vészhelyzet esetén, ideértve a légi jármű berendezéseinek szimulált meghibásodását;
- (xi) megfelelés a légiforgalmi és kommunikációs eljárásoknak;
- (xii) a légi jármű típusa vagy osztálya szerinti specifikus kérdések; és
- (xiii) további gyakorlati képzések, melyek a konkrét tevékenységekhez kötődő kockázatok csökkentéséhez szükségesek.

1.e. A gyakorlati tudás bizonyítása és fenntartása

1.e.1. A pilótának bizonyítania kell, hogy a légi jármű fedélzetén betöltött feladatainak megfelelő hozzáértéssel képes végrehajtani az eljárásokat és manővereket, azzal, hogy:

- (i) a légi járművet az arra vonatkozó korlátozások között üzemelteti;
- (ii) minden manővert zökkenőmentesen és pontosan hajt végre;
- (iii) jó ítélőképességgel és repülőszaktudással cselekszik;
- (iv) alkalmazza a repüléssel kapcsolatos ismereteit; és

- (v) a légi jármű mindenkor úgy irányítása alatt tartja, hogy az biztosítsa az eljárás vagy manőver sikeres végrehajtását.

1.e.2. Fenn kell tartani a gyakorlati ismeretek megfelelő szintjét. A megfelelést rendszeres értékeléssel, vizsgákkal, tesztekkel és ellenőrzéssel kell bizonyítani. A vizsgák, tesztek és ellenőrzések gyakoriságának arányosnak kell lennie a tevékenységhez kötődő kockázatok nagyságával.

1.f. Nyelvtudás

Hacsak a kapcsolódó biztonsági kockázat más módon nem csökkenthető, a pilótának bizonyítania kell az angol nyelv ismeretét, amelynek ki kell terjednie a következőkre:

- (i) az időjárással kapcsolatos dokumentumok megértése;
- (ii) a repülési útvonalra, felszállásra és megközelítésre vonatkozó térképek és a kapcsolódó repülési tájékoztató dokumentumok használata; és
- (iii) képesség más repülőszeméllyel és a légiirányító szolgálatokkal való angol nyelvű kommunikációra a repülés minden fázisában, ideértve a repülésre való felkészülést is.

1.g. Repülésoktatásra használt berendezések

A képzésben vagy a gyakorlati ismeretek elsajátításának vagy fenntartásának bizonyításában használt repülésoktatásra használt berendezésnek bizonyos teljesítményszintet kell teljesíteniük azokon a területeken, amelyek a kapcsolódó feladat elvégzése szempontjából relevánsak. Különösen a térbeli elrendezést, kezelési tulajdonságokat, a légi jármű teljesítményét és a rendszer viselkedését úgy kell utánozni, hogy az kellően leképezze a légi járművet.

1.h. Tanfolyam

1.h.1. A képzést tanfolyami formában kell kivitelezni.

1.h.2. A tanfolyamoknak az alábbi feltételeknek kell megfelelniük:

- (i) minden tanfolyamtípusra ki kell dolgozni egy tanmenetet; és
- (ii) a tanfolyam adott esetben tartalmazza az elméleti ismeretek és gyakorlati repülés-oktatás lebontását (ideértve a repülésoktatásra használt berendezésekkel végzett képzést is).

1.i. Oktatók

1.i.1. Elméleti oktatás.

Az elméleti oktatást megfelelően képzett oktatóknak kell tartaniuk. Akik:

- (i) megfelelő ismeretekkel rendelkeznek az oktatott területen; és
- (ii) képesek megfelelő oktatási technikák alkalmazására.

1.i.2. Repülésoktatás és repülésoktatásra használt berendezésekkel végzett oktatás

A repülésoktatást és repülésoktatásra használt berendezésekkel végzett oktatást megfelelően képzett oktatóknak kell tartaniuk, akik teljesítik az alábbiakat:

- (i) teljesítik a nyújtott oktatásnak megfelelő, elméleti ismeretekre és gyakorlati tapasztalatra vonatkozó követelményeket;
- (ii) képesek megfelelő oktatási technikák alkalmazására;
- (iii) gyakorlatot szereztek az oktatni kívánt repülési manőverek és eljárások során használt oktatási technikák terén;
- (iv) bizonyították képességüket az oktatni kívánt repülési területek oktatására, ideértve a repülés előtti és utáni, valamint földi oktatást; és
- (v) rendszeres ismeretfrissítő képzésen vesznek részt az oktatás színvonalának fenntartása érdekében.

A repülésoktatóknak emellett jogosultnak kel lenniük az oktatni kívánt légi jármű pilótaként történő vezetésére is, kivéve az új típusú légi járműveken végzett oktatást.

1.j. Vizsgáztatók

1.j.1. A pilóták hozzáértésének elbírálásáért felelős személyeknek:

- (i) teljesíteniük kell vagy kellett a repülőoktatókra vonatkozó követelményeket;
- (ii) képesnek kell lenniük a pilóták teljesítményének megítélésére és repülési tesztek és ellenőrzések lefolytatására.

2. Képző szervezetek

2.a. Képző szervezetekre vonatkozó követelmények

2.a.1. A pilótaképzést nyújtó képző szervezeteknek az alábbi feltételeknek kell megfelelniük:

- (i) rendelkezniük kell a tevékenységükhöz kötődő kötelezettségekhez szükséges összes eszközzel. Ezek az eszközök a következőkből állnak, de nincsenek ezekre korlátozva: berendezések, személyzet, felszerelések, szerszámok és anyagok, feladatok dokumentációi, felelősségek és eljárások, a vonatkozó adatokhoz való hozzáférés és feljegyzések;
- (ii) a biztonságra és az oktatás színvonalára vonatkozó igazgatási rendszert kell létrehozniuk és fenntartaniuk, és törekedniük kell e rendszer folyamatos fejlesztésére;
- (iii) adott esetben megállapodást kell kötniük egyéb érintett szervezetekkel, hogy biztosítsák a fenti követelményeknek való megfelelést.

3. Egészségügyi alkalmasság

3.a. Egészségügyi alkalmassági követelmények

3.a.1. Minden pilótának rendszeresen bizonyítani kell a feladatai megfelelő ellátásához szükséges egészségügyi alkalmasságát, figyelembe véve a tevékenység típusát. A megfelelés bizonyítása a legjobb repülés-egészségügyi gyakorlaton alapuló megfelelő értékelés útján történik, figyelembe véve a tevékenység típusát és az életkorból adódó esetleges szellemi és fizikai leromlást.

Az egészségügyi alkalmasság, melybe a fizikai és szellemi alkalmasság tartozik, azoknak a betegségeknek és akadályozottságoknak a hiányát jelenti, amelyek a pilótát megakadályoznák abban, hogy:

- (i) elvégezze a légi jármű üzemeltetéséhez szükséges feladatokat; vagy
- (ii) bármikor végrehajtsa a rá kiosztott kötelezettségeket; vagy
- (iii) helyesen érzékelje környezetét.

3.a.2. Ha az egészségügyi alkalmasság nem mutatható ki teljes körűen, egyenlő mértékű repülési biztonságot nyújtó intézkedések alkalmazhatók.

3.b. Repülés-egészségügyi szakorvosok

3.b.1 A repülés-egészségügyi szakorvosnak

- (i) orvosi képesítéssel és engedéllyel kell rendelkeznie;
- (ii) repülés-egészségügyi képzésben és rendszeres repülés-egészségügyi továbbképzéseken kellett részt vennie, az elbírálás színvonalának fenntartása érdekében;
- (iii) gyakorlati ismeretekkel és tapasztalattal kell rendelkeznie azokról a körülményekről, amelyek között a pilóták feladataikat ellátják.

3.c Repülés-egészségügyi központok

3.c.1 A repülés-egészségügyi központoknak az alábbi feltételeknek kell megfelelniük:

- (i) rendelkezniük kell a kiváltságaikhoz kötődő kötelezettségekhez szükséges összes eszközzel. Ezek az eszközök a következőkből állnak, de nincsenek ezekre korlátozva: berendezések, személyzet, felszerelések, szerszámok és anyagok, feladatok dokumentációi, felelőségek és eljárások, a vonatkozó adatokhoz való hozzáférés és feljegyzések;
- (ii) az egészségügyi vizsgálat biztonságára és színvonalára vonatkozó igazgatási rendszert kell létrehozniuk és fenntartaniuk, és törekedniük kell e rendszer folyamatos fejlesztésére;
- (iii) adott esetben megállapodást kell kötniük egyéb érintett szervezetekkel, hogy biztosítsák az e követelményeknek való megfelelést.”

III. melléklet

„IV. melléklet

Légi műveletekre vonatkozó szükséges követelmények

1. Általános követelmények
 - 1.a. A repülés nem hajtható végre akkor, ha a személyzet tagjai, és adott esetben az előkészítésben és kivitelezésben részt vevő minden más személy nem ismeri a kötelezettségeire vonatkozóan lefektetett alkalmazandó törvényeket, szabályokat és eljárásokat, melyek az átszelendő területekre, az igénybe venni tervezett repülőterekre és az azokhoz kapcsolódó légi navigációs berendezésekre vonatkoznak.
 - 1.b. A repülést úgy kell végrehajtani, hogy a repülés előkészítésére és végrehajtására vonatkozóan a repülési kézikönyvben, illetve ahol az üzemeltetési kézikönyv megléte szükséges, ott az abban meghatározott üzemeltetési eljárásokat betartsák. Ennek megkönnyítése céljából egy ellenőrzőlista rendszernek kell rendelkezésre állnia, melyet adott esetben a személyzet tagjai a repülőgép üzemeltetésének minden fázisában használhatnak normál, rendellenes és vészhelyzeti körülmények között és helyzetekben. Minden ésszerűen feltételezhető vészhelyzetre eljárást kell kidolgozni.
 - 1.c. Minden repülés előtt meg kell határozni a személyzet minden egyes tagjának feladatkörét és kötelességeit. A parancsnokló pilóta felel a légi jármű üzemeltetéséért és biztonságáért, és a fedélzeten lévő minden személyzeti tag, utas és rakomány biztonságáért.
 - 1.d. Azok az anyagok, melyek jelentős kockázatot jelenthetnek az emberi egészségre, a biztonságra, az anyagi javakra vagy a környezetre, például a veszélyes áruk, fegyverek és lőszer, nem szállíthatók légi járművön, kivéve, ha konkrét biztonsági eljárásokat és utasításokat alkalmaznak a kapcsolódó kockázatok csökkentésére.
 - 1.e. Minden repülés esetében rögzíteni kell a 2.c pont követelményei teljesítésének rögzítéséhez szükséges adatokat, dokumentumokat, feljegyzéseket és információkat, és azokat az üzemeltetés jellege szerinti minimális időtartamig rendelkezésre kell tartani.
2. A repülés előkészítése
 - 2.a. A repülés csak akkor kezdhető meg, ha minden ésszerű eszközzel meggyőződtek az alábbi feltételek teljesüléséről:
 - 2.a.1. A repüléshez és a légi jármű biztonságos üzemeltetéséhez közvetlenül kapcsolódó berendezések, köztük a kommunikációs berendezések és navigációs segédeszközök rendelkezésre állnak a repülés végrehajtásához, figyelembe véve a rendelkezésre álló AIS dokumentációt.
 - 2.a.2. A személyzet ismeri, és az utasokat tájékoztatták a megfelelő mentőeszközök helyéről és használatáról. A vészhelyzeti eljárásokról és az utasfülke biztonsági felszereléseiről elegendő kapcsolódó információt áll a személyzet és az utasok rendelkezésére, specifikus tájékoztatás formájában.
 - 2.a.3. A parancsnokló pilóta meggyőződött az alábbiakról:

- (i) a légi jármű 6. pontban megadottak szerinti légi-alkalmasságáról;
- (ii) ha szükséges, arról, hogy a légi jármű megfelelően nyilvántartásba van véve, és az erre vonatkozó megfelelő igazolások a légi jármű fedélzetén vannak;
- (iii) az 5. pontban meghatározott, az adott repüléshez szükséges műszerek és berendezések a légi járművön üzembe vannak helyezve és működnek, kivéve, ha ez alól az alkalmazandó minimális felszerelés-jegyzék vagy ezzel egyenértékű más dokumentum felmentést ad;
- (iv) a légi jármű tömege és súlypontja olyan, hogy a repülés a légi-alkalmasságra vonatkozó dokumentációban előírt határértékek között végrehajtható;
- (v) az utasfülkében és a raktérben található minden poggyász, és minden rakomány megfelelően be van rakodva és rögzítve van; és
- (vi) a légi jármű üzemeltetésére a 4. pontban meghatározott korlátozásokat a repülés során semmikor nem lépik át.

2.a.4. A repülőszemélyzet rendelkezésére állnak a felszállás, az úticél, adott esetben az alternatív repülőterek meteorológiai viszonyaira, valamint az útvonalon fennálló viszonyokra vonatkozó információk. Kiemelt figyelmet kell fordítani a potenciálisan veszélyes légköri viszonyokra.

2.a.5. Amennyiben a repülés előre ismertén vagy várhatóan jegesedéssel járó körülmények között történik, a légi jármű bizonyítvánnyal rendelkezik arról, hogy biztonságosan üzemeltethető ilyen körülmények között, vagy az ezt biztosító felszereléssel és/vagy kezeléssel lett ellátva.

2.a.6. Csak akkor hajtható végre a vizuális repülési szabályokon alapuló repülés, ha a követendő útvonalon a meteorológiai viszonyok olyanok, hogy lehetővé teszik ezeknek a repülési szabályoknak a betartását. A műszeres repülési szabályokon alapuló repülésnél ki kell választani a cél repülőteret és adott esetben az alternatív repülőtere(ke)t, ahol a légi jármű leszállhat, figyelembe véve különösen a meteorológiai viszonyokra vonatkozó előrejelzést, a légi navigációs berendezések meglétét, a földi berendezések meglétét és annak az államnak a műszeres repülésre vonatkozóan elfogadott eljárásait, ahol a cél repülőtér és/vagy az alternatív repülőtér található.

2.a.7 A fedélzeten lévő üzemanyag és olaj mennyisége elegendő a tervezett repülés biztonságos végrehajtásához, figyelembe véve a meteorológiai viszonyokat, a légi jármű teljesítményét befolyásoló bármely körülményt, és a repülés során várható minden késedelmet. Emellett előre nem látott esetekre tartalék üzemanyagot kell vinni. Ha szükséges, eljárást kell kidolgozni a repülés közbeni üzemanyag-gazdálkodásra.

3. Repülési műveletek

3.a. A repülési műveleteket illetően az alábbi feltételek mindegyikének teljesülnie kell:

3.a.1. Figyelembe véve a légi jármű típusát, amennyiben a fel- vagy leszállás közben a pilóta a biztonság érdekében bármikor szükségesnek ítéli, a személyzet minden tagjának a személyzeti állomáshelyén lévő üléseken helyet kell foglalnia és használnia kell az övrendszereket, figyelembe véve a légi jármű típusát.

- 3.a.2. A repülőszemélyzet minden tagjának, akinek szolgálatban kell lennie a repülőfedélzeten, az állomáshelyén kell tartózkodnia és ott kell maradnia, bekötött biztonsági övvel, kivéve, ha az út során fiziológiai vagy üzemeltetési okok mást tesznek szükségessé.
- 3.a.3. Figyelembe véve a légi jármű típusát, amennyiben a fel- vagy leszállás előtt, gurulás közben, vagy bármikor máskor a pilóta a biztonság érdekében szükségesnek ítéli, biztosítani kell, hogy minden utas helyet foglaljon egy ülésen vagy fekhelyen, és bekapcsolja a biztonsági övet.
- 3.a.4. A repülést úgy kell végrehajtani, hogy a repülés minden fázisa során folyamatosan biztosítva legyen a más járművektől való kellő távolság és az akadályok kellő távolságból való elkerülése. A kellő távolság legalább annyi, amennyit az alkalmazandó légügyi szabályok előírnak.
- 3.a.5. A repülés nem folytatható akkor, ha az ismert viszonyok továbbra is legalább megfelelnek a 2. pontban leírt körülményeknek. A műszeres repülési szabályokon alapuló repülésnél emellett a repülőtér felé való közelítés nem folytatható bizonyos meghatározott magasságértékek alatt, illetve bizonyos meghatározott pozíciók túl akkor, ha az előírt látási követelmények nem teljesülnek.
- 3.a.6. Vészhelyzetben a parancsnokló pilótának biztosítani kell, hogy minden utast utasítsanak a körülményeknek megfelelő vészhelyzeti teendőkről.
- 3.a.7. A parancsnokló pilótának minden szükséges intézkedést meg kell tennie azért, hogy minimálisra csökkentse bármely utas zavaró cselekedeteinek hatását a repülésre.
- 3.a.8. Légi jármű csak akkor gurulhat a repülőtér földi mozgásterületén, illetve rotorja csak akkor kapcsolható be, ha a kezelőszerveknél megfelelő képesítésű személy tartózkodik.
- 3.a.9. Ha szükséges, alkalmazni kell a repülés közbeni üzemanyag-gazdálkodásra vonatkozó eljárásokat.
4. Légi járművek teljesítménye és az üzemeltetés korlátai
 - 4.a. A légi járművet a légi-alkalmasságára vonatkozó dokumentumokkal és az elfogadott repülési kézikönyvben vagy más ezzel egyenértékű dokumentumban rögzített összes üzemeltetési eljárással és korlátozással összhangban kell üzemeltetni. A repülési kézikönyvnek vagy ezzel egyenértékű dokumentumnak minden jármű esetében a személyzet rendelkezésére kell állnia, és azt folyamatosan aktualizálni kell.
 - 4.b. A légi járművet az alkalmazandó környezetvédelmi dokumentációval összhangban kell üzemeltetni.
 - 4.c. A repülés csak akkor kezdhető meg, illetve folytatható, ha a légi jármű tervezett teljesítménye, figyelembe véve a teljesítményt lényegesen befolyásoló minden tényezőt, lehetővé teszi a repülés minden fázisának a megfelelő távolságokon/területeken belül és az akadályok megfelelő távolságban történő kikerülésével történő végrehajtását a tervezett üzemi súly mellett. A felszállást, utazást és közelítést/leszállást lényegesen befolyásoló tényezők különösen az alábbiak:
 - (i) üzemeltetési eljárások;

- (ii) a repülőter tengerszint feletti magassága;
 - (iii) hőmérséklet;
 - (iv) szél;
 - (v) a felszállási/leszállási terület mérete, lejtése és állapota; és
 - (vi) a légi jármű törzsének, a hajtóműnek és a rendszereknek az állapota, figyelembe véve azok esetleges leromlását.
- 4.c.1. Ezeket a tényezőket közvetlenül, mint üzemeltetési paramétereket, vagy közvetetten, tolerancia vagy eltérések megadásával kell figyelembe venni, melyeket a teljesítmény adatok tervezésében kell megadni, az üzemeltetés típusának megfelelően.
5. Műszerek, adatok és berendezések
- 5.a. A légi járművet fel kell szerelni a tervezett repüléshez szükséges minden navigációs, kommunikációs és egyéb berendezéssel, figyelembe véve a repülés minden fázisára vonatkozó légi irányítási előírásokat és légügyi szabályokat.
- 5.b. Adott esetben a légi járművet fel kell szerelni minden szükséges biztonsági, egészségügyi, menekülési és túlélő felszereléssel, figyelembe véve a működési területekhez, a repült útvonalakhoz, a repülési magassághoz és a repülés időtartamához kötődő kockázatokat.
- 5.c. Minden adatot, melyre a repülésnek a személyzet általi végrehajtásához szükség van, folyamatosan aktualizálni kell, és a légi jármű fedélzeten elérhetővé kell tenni, figyelembe véve a vonatkozó légi közlekedési előírásokat, légügyi szabályokat, repülési magasságokat és működési területeket.
6. A légi alkalmasság folyamatossága
- 6.a. A légi jármű csak akkor üzemeltethető, ha:
- (i) a légi jármű repülésre alkalmas állapotban van;
 - (ii) a tervezett repüléshez szükséges üzemeltetési és vészhelyzeti felszerelések üzemképesek;
 - (iii) a légi jármű légi alkalmassági dokumentuma érvényes; és
 - (iv) a légi jármű karbantartását a karbantartási programmal összhangban végezték el.
- 6.b. A légi járművet minden repülés előtt felszállás előtti ellenőrzés keretében meg kell vizsgálni, és meg kell állapítani, hogy alkalmas-e a tervezett repülésre.
- 6.c. A karbantartási programnak tartalmaznia kell különösen a karbantartási feladatokat és gyakoriságokat, különösen azokat, amelyeket a légi alkalmasság folyamatosságára vonatkozó utasítások kötelezően előírnak.

- 6.d. A légi jármű csak akkor üzemeltethető, ha azok karbantartását és üzemeltetésre való kiadását erre képesített személyek vagy szervezetek végzik. Az aláírt üzemeltetésre való kiadásnak tartalmaznia kell különösen az elvégzett karbantartás alapadatait.
- 6.e. A légi jármű légi alkalmasságát bizonyító minden feljegyzést meg kell őrizni addig, amíg az azokban foglalt információk helyébe nem lép a hasonló tárgyú és részletességű új információk, de a részletes karbantartási feljegyzéseket legalább egy éven keresztül meg kell őrizni. A szolgálatból véglegesen kivont járművekre minimum 90 napos időszakot kell alkalmazni. A bérbe adott járművek esetén a légi jármű légi alkalmasságát bizonyító minden feljegyzést legalább a bérlet időtartamára meg kell őrizni.
- 6.f. Minden módosításnak és javításnak meg kell felelnie a szükséges légi alkalmassági követelményeknek. A légi alkalmassági követelményeknek való megfelelést alátámasztó adatokat meg kell őrizni.
7. A személyzet tagjai
- 7.a. A személyzet tagjainak számát és összetételét az alábbiak figyelembevételével kell meghatározni:
- (i) a légi jármű bizonyítványában szereplő korlátozások, köztük adott esetben a vonatkozó vészhelyzeti evakuációs igazolás;
 - (ii) a légi jármű elrendezése; és
 - (iii) a művelet típusa és időtartama.
- 7.b. A légiutas-kísérő személyzet tagjait:
- (i) ki kell képezni és rendszeresen ellenőrizni kell a megfelelő képzettség eléréséhez és fenntartásához annak érdekében, hogy elláthassák a rájuk kiosztott biztonsági feladatokat; és
 - (ii) rendszeresen ellenőrizni kell az egészségügyi alkalmasság megállapítása érdekében, annak érdekében, hogy biztonságosan elláthassák a rájuk kiosztott biztonsági feladatokat. A megfelelés bizonyítása a legjobb repülés-egészségügyi gyakorlaton alapuló megfelelő értékelés útján történik.
- 7.c. A parancsnokló pilótát fel kell hatalmazni minden szükséges parancs kiadására és minden megfelelő intézkedés megtételére a légi jármű és a benne lévő személyek és/vagy tárgyak üzemének, illetve biztonságának biztosítására.
- 7.d. A légi jármű és a fedélzetén lévő személyek és/vagy tárgyak üzemét, illetve biztonságát veszélyeztető vészhelyzetben a parancsnokló pilótának meg kell tennie a biztonság érdekében szükségesnek ítélt minden intézkedést. Ha ez az intézkedés sérti a helyi jogszabályokat vagy eljárásokat, a parancsnokló pilóta felel a megfelelő helyi hatóság haladéktalan értesítéséért.
- 7.e. Vészhelyzet, rendellenes helyzet nem szimulálható utasok vagy rakomány szállítása során.

- 7.f. A személyzet egyetlen tagja sem engedheti meg, hogy feladatteljesítési / döntéshozatali képessége fáradtság, a fáradtság felgyülemzése, elégtelen alvás, az átrepült időzónák száma, az éjszakai munkavégzés stb. hatására annyira leromoljon, hogy az veszélyeztesse a repülés biztonságát. A pihenőidőszakoknak elegendő időt kell biztosítaniuk a személyzet tagjai számára ahhoz, hogy felülkerekedjenek az előző feladatok hatásain, és a következő repülési szolgálati időszak kezdetére kipihenhessék magukat.
- 7.g. A személyzet tagjai nem láthatják el a rájuk kiosztott feladatokat a légi jármű fedélzetén akkor, ha pszichoaktív anyagok vagy alkohol hatása alatt állnak, vagy ha sérülés, fáradtság, gyógyszerek, rosszullét vagy hasonló ok miatt arra alkalmatlanok.
8. Kereskedelmi célú üzemeltetésre és komplex motoros meghajtású légi járművek üzemeltetésére vonatkozó további rendelkezések.
- 8.a. Kereskedelmi célú üzemeltetése, illetve komplex motoros meghajtású légi jármű üzemeltetése csak az alábbi feltételek teljesülése esetén végezhető:
- 8.a.1. az üzemeltetőnek közvetlenül vagy közvetve, szerződések révén rendelkeznie kell a műveletek kiterjedéséhez és köréhez szükséges eszközökkel. Ezek az eszközök a következőkből állnak, de nincsenek ezekre korlátozva: légi járművek, berendezések, személyzet, felszerelések, feladatok, felelőségek és eljárások dokumentációi, a vonatkozó adatokhoz való hozzáférés és feljegyzések.
- 8.a.2. az üzemeltető csak megfelelő képesítéssel és képzettséggel rendelkező személyzetet használhat, képzési és ellenőrzési programokat kell létrehoznia és fenntartania a személyzet tagjai és egyéb kapcsolódó személyzet vonatkozásában.
- 8.a.3. az üzemeltetőnek létre kell hoznia egy minimális felszerelés-jegyzéket vagy ennek megfelelő dokumentumot, az alábbiak figyelembe vételével:
- (i) a dokumentumnak elő kell írnia a légi jármű meghatározott körülmények között, történő üzemeltetését, úgy, hogy a repülés kezdetekor megadott műszerek, felszerelések vagy berendezések nem működnek;
 - (ii) a dokumentumot minden egyes légi járműre külön kell kidolgozni, figyelembe véve az üzemeltető vonatkozó üzemeltetési és karbantartási feltételeit; és
 - (iii) a minimális felszerelés-jegyzéknek a standard minimális felszerelés-jegyzéken kell alapulnia, ha van ilyen, és nem tartalmazhat több korlátozást, mint az;
- 8.a.4. az üzemeltetőnek szervezetnek igazgatási rendszert kell létrehoznia és fenntartania annak érdekében, hogy biztosítsa az üzemeltetés e szükséges követelményeinek való megfelelést, és megcélozza e rendszer folyamatos fejlesztését; és
- 8.a.5. az üzemeltetőnek létre kell hoznia és fenn kell tartania egy baleset-megelőzési és biztonsági programot, ezen belül egy az események jelentésére vonatkozó programot, amelyet az igazgatási rendszernek fel kell használnia annak érdekében, hogy hozzájáruljon a műveletek biztonságának folyamatos fejlesztésére vonatkozó célhoz.
- 8.b. Kereskedelmi célú üzemeltetése, illetve komplex motoros meghajtású légi jármű üzemeltetése csak az üzemeltető üzemeltetési kézikönyvével összhangban végezhető.

Ezeknek a kézikönyveknek tartalmazniuk kell minden szükséges utasítást, információt és eljárást minden üzemeltetett járműre, és minden üzemeltető személyzetre feladataik ellátásához. Rögzíteniük kell az alkalmazandó repülési időkre, repülési szolgálati időkre és a személyzet tagjainak pihenőidejére vonatkozó korlátozásokat. Az üzemeltetési kézikönyvnek és felülvizsgált változatainak meg kell felelnie az elfogadott repülési kézikönyvnek, és azt szükség szerint módosítani kell.

- 8.c. Az üzemeltetőnek adott esetben eljárásokat kell létrehoznia azért, hogy minimálisra csökkentse bármely utas zavaró cselekedeteinek hatását a repülés biztonságára.
- 8.d. Az üzemeltetőnek a légi járműnek megfelelő és az üzemeltetés jellegéhez illeszkedő biztonsági programokat kell létrehoznia és fenntartania, melyeknek tartalmazniuk kell különösen az alábbiakat:
- (i) a repülőszemélyzet fülkájének biztonsága;
 - (ii) a légi jármű átkutatási eljárására vonatkozó ellenőrzőlista;
 - (iii) képzési programok;
 - (iv) az elektronikus és számítógépes rendszerek védelme a rendszerbe való szándékos beavatkozás és hibaokozás megelőzésére; és
 - (v) a jogsértő beavatkozások jelentése.

Ha a biztonsági intézkedések negatív hatással lehetnek a műveletek biztonságára, a kockázatokat fel kell mérni, és megfelelő eljárásokat kell kidolgozni a biztonsági kockázatok csökkentésére, amihez speciális felszerelésre lehet szükség.

- 8.e. Az üzemeltetőnek a repülőszemélyzetben található egyik pilótát parancsnokló pilótának kell kineveznie.
- 8.f. A fáradtságot szolgálati beosztási rendszerrel kell megelőzni. Ennek a szolgálati beosztási rendszernek egy repülésre vagy egy repüléssorozatra meg kell szabnia a repülési időt, a repülő szolgálati időszakokat, a szolgálati és pihenőidőszakokat. A szolgálati beosztási rendszerben meghatározott korlátozásoknak figyelembe kell venniük a fáradtságához hozzájáruló minden tényezőt, így különösen az átrepült szektorok számát, az időzóna-váltásokat, az elégtelen alvást, a huszonnégy órás ciklus felborítását, az éjszakai munkavégzést, a testhelyzetet, az adott idő alatti összes szolgálati időt, a kiosztott feladatoknak a személyzet tagjai közötti megosztását, és a szokásosnál több tagú személyzet biztosítását is.
- 8.g. A 6.a pontban meghatározott és a 6.d. és 6.e. pontban leírt feladatokat egy olyan szervezetnek kell ellenőriznie, mely a légi alkalmasság folyamatosságának irányításáért felel, és melynek az I. melléklet 3.a pontjában szereplő követelmények mellett a következő feltételeket is teljesítenie kell:
- (i) a szervezetnek rendelkeznie kell a felelősségi körébe tartozó termékek, alkatrészek és berendezések karbantartására vonatkozó minősítéssel, vagy egy ilyen minősítéssel rendelkező szervezettel kötött, ezekre a termékekre, alkatrészekre és berendezésekre kötött szerződéssel; és

- (ii) a szervezetnek létre kell hoznia egy szervezeti kézikönyvet, mely az érintett személyzet általi használat és a nekik nyújtott iránymutatás céljából tartalmazza a szervezetnek a légi alkalmasság folyamatosságával kapcsolatos eljárásainak leírását, adott esetben ideértve a szervezet és a jóváhagyott karbantartó szervezet közötti adminisztratív megállapodásokat.”