

Ez a dokumentum kizárólag tájékoztató jellegű, az intézmények semmiféle felelősséget nem vállalnak a tartalmáért

► **B**

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2004/36/EK IRÁNYELVE

(2004. április 21.)

a harmadik országok közösségi repülőtereket használó légi járműveinek biztonságáról

(HL L 143., 2004.4.30., 76. o.)

Módosította:

		Hivatalos Lap		
		Szám	Oldal	Dátum
► <u>M1</u>	Az Európai Parlament és a Tanács 2111/2005/EK rendelete (2005. december 14.)	L 344	15	2005.12.27.
► <u>M2</u>	A Bizottság 2008/49/EK irányelve (2008. április 16.)	L 109	17	2008.4.19.
► <u>M3</u>	Az Európai Parlament és a Tanács 596/2009/EK rendelete (2009. június 18.)	L 188	14	2009.7.18.



**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2004/36/EK
IRÁNYELVE**

(2004. április 21.)

**a harmadik országok közösségi repülőtereket használó légi
járműveinek biztonságáról**

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel a Bizottság javaslatára ⁽¹⁾,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽²⁾,

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak ⁽³⁾ megfelelően, az egyeztetőbizottság által 2004. február 26-án jóváhagyott közös szövegtervezet figyelembevételével,

mivel:

- (1) Az Európai Parlament által 1996. február 15-én elfogadott, a Dominikai Köztársaság partjainál bekövetkezett légi katasztrófáról szóló állásfoglalás ⁽⁴⁾ rávilágít annak szükségességére, hogy a Közösség vállaljon aktívabb szerepet és dolgozzon ki egy stratégiát a légi közlekedésben utasként résztvevő vagy a repülőterek közelében élő polgárai biztonságának javítása érdekében.
- (2) A Bizottság az Európai Parlament és a Tanács részére közleményt adott ki „A repülésbiztonságot javító közösségi stratégia kidolgozása” címmel.
- (3) A közlemény világosan kifejti, hogy a biztonság hatékonyan javítható annak biztosításával, hogy a légi járművek teljes mértékben megfeleljenek az 1944. december 7-én Chicagóban aláírt, Egyezmény a nemzetközi polgári repülésről (a továbbiakban: Chicagói Egyezmény) mellékleteiben foglalt nemzetközi biztonsági előírásoknak.
- (4) Az európai polgári repülés biztonsága egységesen magas szintjének megvalósítása és fenntartása érdekében harmonizált megközelítést kell alkalmazni a nemzetközi biztonsági előírások Közösségen belüli hatékony érvényesítése céljából. Ennek érdekében a harmadik országokból érkező, a tagállamokban található repülőtereken leszálló légi járművek földi ellenőrzésére vonatkozó szabályokat és eljárásokat össze kell hangolni.
- (5) A tagállamok a nemzetközi biztonsági előírások hatékony érvényesítésére irányuló harmonizált megközelítéssel elkerülik a verseny torzulását. A közös álláspont azokkal a harmadik országból érkező repülőgépekkel szemben, amelyek nem teljesítik a nemzetközi biztonsági előírásokat, hasznos a tagállamok helyzetére nézve.
- (6) A tagállamokban leszálló légi járműveket át kell vizsgálni, ha felmerül annak a gyanúja, hogy azok nem teljesítik a nemzetközi biztonsági előírásokat.

⁽¹⁾ HL C 103. E, 2002.4.30., 351. o.

⁽²⁾ HL C 241., 2002.10.7., 33. o.

⁽³⁾ Az Európai Parlament 2002. szeptember 3-i véleménye (HL C 272. E, 2003.11.13., 343. o.), a Tanács 2003. június 13-i közös álláspontja (HL C 233. E, 2003.9.30., 12. o.), és az Európai Parlament 2003. október 9-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé). Az Európai Parlament 2004. április 1-jei jogalkotási állásfoglalása, és a Tanács 2004. március 30-i határozata.

⁽⁴⁾ HL C 65., 1996.3.4., 172. o.

▼B

- (7) Konkrét gyanú hiányában is végezhető szűrőpróbaszerűen átvizsgálás, feltéve, hogy a közösségi és a nemzetközi jog előírásait betartják. Az ellenőrzéseket különösen megkülönböztetéstől mentesen kell végezni.
- (8) Fokozott átvizsgálást lehet tartani olyan légi jármű esetében, amelynél korábban gyakran állapítottak meg hiányosságokat, vagy olyan légitársaságok légi járművei esetében, amelyek járművei gyakran keltették fel a figyelmet.
- (9) Az egyes tagállamokban összegyűjtött információt a többi tagállam és a Bizottság rendelkezésére kell bocsátani annak érdekében, hogy biztosítani lehessen a harmadik országok légi járművei nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelésének leghatékonyabb ellenőrzését.
- (10) Ennek érdekében közösségi szinten létre kell hozni a harmadik országok légi járművei értékelésére szolgáló eljárást, valamint ehhez kapcsolódóan az információcsere érdekében a tagállamok illetékes hatóságai közötti együttműködés megfelelő mechanizmusát.
- (11) A biztonsággal kapcsolatos információ érzékeny jellege megköveteli, hogy a tagállamok nemzeti jogukkal összhangban meghozzák a szükséges intézkedéseket az általuk fogadott információ megfelelően bizalmas kezelése érdekében.
- (12) Az Európai Parlament, a Tanács és a Bizottság dokumentumaihoz való nyilvános hozzáférésről szóló, 2001. május 30-i 1049/2001/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben⁽¹⁾ meghatározott, a nyilvánosságnak a Bizottság dokumentumaihoz történő hozzáférése jogának sérelme nélkül, a Bizottságnak intézkedéseket kell elfogadnia az ilyen információk az érdekelt felek közötti terjesztéséről és az ehhez kapcsolódó feltételekről.
- (13) Azon légi járművek esetében, amelyeknél javító intézkedésekre van szükség, és amelyeknél az azonosított hiányosságok nyilvánvalóan veszélyeztetik a biztonságot, felszállási tilalmat kell kiadni mindaddig, amíg a nemzetközi biztonsági előírások betartásának hiányát nem orvosolják.
- (14) Az átvizsgálás helye szerinti repülőtér létesítményei lehetnek olyanok, hogy az illetékes hatóság köteles engedélyezni a légi jármű átrepülését egy megfelelő repülőtérre, feltéve, hogy a biztonságos átrepülés feltételeit betartják.
- (15) A Bizottságot az ezen irányelv szerinti feladatai elvégzése érdekében a polgári légi közlekedés területén a műszaki előírások és a közigazgatási eljárások összehangolásáról szóló, 1991. december 16-i 3922/91/EGK tanácsi rendelet⁽²⁾ 12. cikkével létrehozott bizottságnak kell segítenie.
- (16) Az ezen irányelv végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal⁽³⁾ összhangban kell elfogadni.
- (17) A Bizottságnak a 3922/91/EGK rendelet 12. cikkével létrehozott bizottság rendelkezésére kell bocsátania azokat a más, különleges eseményekre vonatkozó közösségi intézkedéseknek megfelelően készített statisztikákat és összegyűjtött információkat, amelyek a polgári repülés biztonságát veszélyeztető hiányosságok felderítése szempontjából lényegesek lehetnek.
- (18) Figyelembe kell venni a Társult Légügyi Hatóságok (JAA), valamint az Európai Polgári Repülési Konferencia (ECAC) keretében

⁽¹⁾ HL L 145., 2001.5.31., 43. o.

⁽²⁾ HL L 373., 1991.12.31., 4. o. A legutóbb az 1592/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel (HL L 240., 2002.9.7., 1. o.) módosított rendelet.

⁽³⁾ HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

▼B

megvalósuló együttműködést és információcserét. Ezen kívül, a lehető legnagyobb mértékben ki kell használni a külföldi légi járművek biztonsági értékelése (SAFA) eljárásaiban meglévő szakértelmet.

- (19) A polgári repülésbiztonsági politikában figyelembe kell venni az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) szerepét, beleértve azon eljárások létrehozását, amelyek célja az európai polgári repülés biztonsága egységesen magas szintjének kialakítása és fenntartása.
- (20) A Spanyol Királyság és az Egyesült Királyság 1987. december 2-án Londonban, a két ország külügyminisztereinek együttes nyilatkozatában megállapodott a gibraltári repülőtér használatával kapcsolatos bővebb együttműködésről, ez a megállapodás azonban még nem hatályos,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

Alkalmazási kör és célkitűzés

- (1) Ez az irányelv a Közösségnek az európai polgári repülés biztonsága egységesen magas szintjének létrehozására és fenntartására irányuló átfogó stratégiájának a keretében összehangolt megközelítést vezet be a Közösségen belül a nemzetközi biztonsági előírások hatékony érvényesítésére a harmadik országokból a tagállamokban lévő repülőtereken leszálló légi járművek földi ellenőrzésére vonatkozó szabályok és eljárások összehangolásával.
- (2) Ez az irányelv nem sérti a tagállamok azon jogát, hogy ezen irányelv alkalmazási körébe nem tartozó ellenőrzéseket végezzenek, továbbá a közösségi és nemzetközi joggal összhangban a repülőtereiken leszálló bármilyen légi jármű esetében felszállási tilalmat vagy berepülési tilalmat rendeljenek el, vagy más feltételeket szabjanak meg.
- (3) A Chicagói Egyezményben meghatározott állami légi járművek, valamint a kevesebb, mint 5 700 kg maximális felszállótömegű, nem kereskedelmi jellegű légi szállítást végző légi járművek nem tartoznak ezen irányelv alkalmazási körébe.
- (4) Ezen irányelvnek a gibraltári repülőtérre történő alkalmazása nem sérti a Spanyol Királyság, illetve az Egyesült Királyság jogi álláspontját az azon terület fölötti szuverenitásra vonatkozó jogvita tekintetében, amelyen a repülőtér található.
- (5) Ennek az irányelvnek a gibraltári repülőtérre történő alkalmazását fel kell függeszteni mindaddig, amíg a Spanyol Királyság, illetve az Egyesült Királyság külügyminisztereinek 1987. december 2-i együttes nyilatkozatában szereplő megállapodás nem lép hatályba. Spanyolország és az Egyesült Királyság Kormánya tájékoztatja a Tanácsot e hatálybalépés időpontjáról.

2. cikk

Fogalommeghatározások

Ennek az irányelvnek az alkalmazásában:

- a) „repülés megtiltása”: a repülőtér elhagyásának hivatalos megtiltása valamely légi jármű számára és szükség esetén intézkedések megtétele a repülőtér elhagyásának megakadályozása érdekében;
- b) „nemzetközi biztonsági előírások”: a Chicagói Egyezményben és mellékleteiben szereplő, az ellenőrzés időpontjában hatályos biztonsági előírások;

▼B

- c) „földi ellenőrzés”: a harmadik országok légi járműveinek a II. melléklet szerinti vizsgálata;
- d) „harmadik ország légi járműve”: olyan légi jármű, amelyet nem valamely tagállam illetékes hatóságának ellenőrzése alatt használnak, illetve üzemeltetnek.

*3. cikk***Információgyűjtés**

A tagállamok egy mechanizmust hoznak létre az 1. cikkben megállapított cél elérése szempontjából hasznosnak ítélt információ összegyűjtése érdekében, ideértve a következőket:

- a) különösen az alábbiakon keresztül elérhető fontos biztonsági információk:
 - a pilóták jelentései,
 - a karbantartó szervezetek jelentései,
 - eseményekről szóló jelentések,
 - a tagállamok illetékes hatóságaitól független egyéb szervezetek, — panaszok;
- b) a földi ellenőrzést követően meghozott intézkedésekre vonatkozó információk, például:
 - légi járműnek repülés folytatásától való eltiltása,
 - az érintett tagállamból kitiltott légi jármű vagy üzemben tartó,
 - az előírt korrekciós intézkedések,
 - kapcsolatok az üzemben tartó illetékes hatóságával;
- c) az üzemben tartóra vonatkozó nyomon követési információ, például:
 - végrehajtott korrekciós intézkedés,
 - a hiányosság ismételt felmerülése.

Ezeket az információkat az I. mellékletben szereplő mintában felsorolt tételeket tartalmazó szabványos bejelentő űrlapon kell írásba foglalni.

*4. cikk***Földi ellenőrzés**

(1) Valamennyi tagállam megfelelő eszközök bevezetésével biztosítja, hogy földi ellenőrzésnek vessék alá a harmadik országok olyan légi járműveit, amelyek a tagállamnak a nemzetközi légi közlekedés számára nyitva álló valamely repülőterén szállnak le, és esetükben felmerül annak a gyanúja, hogy nem felelnek meg a nemzetközi biztonsági előírásoknak. Az ilyen eljárások végrehajtása során az illetékes hatóság különös figyelmet fordít az olyan légi jármű átvizsgálására, amelyre vonatkozóan:

- a nem megfelelő karbantartási állapotra, illetve nyilvánvaló károsodásra vagy hibákra utaló információt kapott,
- jelentést kapott, hogy a légi jármű a tagállam légterébe történt belépés óta olyan szokatlan manővereket hajt végre, amelyek súlyos biztonsági aggályokat vetnek fel,
- a korábbi földi ellenőrzés olyan hiányosságokat tárt fel, amelyek alapján súlyos aggályok merülnek fel a légi jármű nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfeleléséről, és a tagállam e hiányosságok megszüntetésének az elmulasztását vélelmezi,

▼B

- bizonyítékok utalnak arra, hogy a lajstromozó ország illetékes hatósága nem megfelelően végzi el a szükséges biztonsági ellenőrzéseket, vagy
 - a 3. cikk szerinti valamelyik információ aggályokat vet fel az üzemben tartóval kapcsolatban, vagy az ugyanazon üzemben tartó által használt légi jármű korábbi földi ellenőrzése hiányosságokat tárt fel.
- (2) A tagállamok szabályokat vezethetnek be annak érdekében, hogy a földi ellenőrzéseket szűrőpróbaszerűen konkrét gyanú hiányában is végrehajthassák, feltéve, hogy az ilyen szabályok összhangban vannak a közösségi és a nemzetközi joggal. Mindazonáltal az ilyen eljárást megkülönböztetéstől mentesen kell végrehajtani.
- (3) A tagállamok biztosítják a 8. cikk (3) bekezdésében előírt földi ellenőrzések és más felügyeleti intézkedések megfelelő végrehajtását.
- (4) A földi ellenőrzést a II. mellékletben leírt eljárásnak megfelelően és legalább a II. mellékletben szereplő úrlapon megadott tételeket tartalmazó földi ellenőrzési jelentés felhasználásával kell elvégezni. A földi ellenőrzés befejeztével a légi jármű parancsnokát vagy a légi jármű üzemben tartójának képviselőjét tájékoztatni kell a földi ellenőrzés eredményeiről, és amennyiben lényeges hibákat találtak, a jelentést meg kell küldeni a légi jármű üzemben tartójának és az érintett illetékes hatóságoknak.
- (5) Az érintett illetékes hatóságnak, amikor ezen irányelv alapján földi ellenőrzést végez, minden tőle telhetőt meg kell tennie annak érdekében, hogy az ellenőrzött légi jármű indokolatlan késedelmét elkerülje.

*5. cikk***Információcsere**

- (1) A tagállamok illetékes hatóságai kölcsönös információcserében vesznek részt. Valamelyik illetékes hatóság kérésére ez az információ tartalmazza azoknak az érintett tagállamban található repülőtereknek a jegyzékét, amelyek nyitva állnak a nemzetközi légi közlekedés előtt, naptári évenként jelezve a végrehajtott földi ellenőrzések számát, valamint a harmadik országok légi járműveinek a jegyzéken szereplő valamennyi repülőtéren végzett mozgásainak a számát.
- (2) A 3. cikkben említett valamennyi szabványos jelentést, valamint a 4. cikk (4) bekezdésében említett földi ellenőrzési jelentéseket késedelem nélkül a Bizottság, valamint kérésükre a tagállamok illetékes hatóságai és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) rendelkezésére kell bocsátani.
- (3) Ha egy szabványos jelentés lehetséges biztonsági kockázatra utal, vagy a földi ellenőrzési jelentés szerint a légi jármű nem felel meg a nemzetközi biztonsági előírásoknak, és ezért a biztonságot veszélyeztetheti, a jelentést késedelem nélkül meg kell küldeni a tagállamok valamennyi illetékes hatóságának és a Bizottságnak.

*6. cikk***Az információ védelme és továbbadása**

- (1) A tagállamok nemzeti jogszabályaikkal összhangban megteszik a szükséges intézkedéseket az 5. cikk alapján általuk fogadott információ bizalmas jellegének megfelelő biztosítására. Ezt az információt kizárólag ezen irányelv céljaira használhatják.
- (2) A Bizottság évente a nyilvánosság és az érdekelt gazdasági ágazatok számára hozzáférhető átfogó jelentést tesz közzé, amely tartalmazza az 5. cikk szerint kézhez vett összes információ elemzését. Az ilyen elemzésnek egyszerűnek és könnyen érthetőnek kell lennie, és jeleznie kell,

▼B

hogy fennáll-e megnövekedett biztonsági kockázat a légi utasok számára. Az elemzésben az információ forrását anonimá tenni.

▼M3

(3) A nyilvánosságnak az 1049/2001/EK rendeletben megállapított, a Bizottság dokumentumaihoz történő hozzáférése jogának sérelme nélkül, a Bizottság saját kezdeményezésére intézkedéseket fogad el az (1) bekezdésben említett információk az érdekelt felek számára a kapcsolódó feltételekkel együtt történő továbbadására. Az intézkedéseket, amelyek lehetnek általánosak vagy egyediek, az alábbiak szükségességére tekintettel kell meghozni:

- személyek és szervezetek ellátása olyan információval, amelyre a polgári repülés biztonságának javításához van szükségük,
- az információ továbbadásának a felhasználók céljaihoz feltétlenül szükséges mértékűre korlátozása az ilyen információ bizalmas jellegének megfelelő biztosítása érdekében.

Az egyedi intézkedéseket a 10. cikk (3) bekezdésében említett tanácsadó bizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

Az általános, ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására vonatkozó intézkedéseket a 10. cikk (4) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

▼B

(4) Ha a valamely légi jármű hiányosságaira vonatkozó információt önkéntesen adják, a 4. cikk (4) bekezdésében említett földi ellenőrzési jelentésekben az ilyen információ forrását anonimá tenni.

*7. cikk***Légi járműre vonatkozó felszállási tilalom elrendelése**

(1) Ha a nemzetközi biztonsági előírások be nem tartása nyilvánvalóan veszélyezteti a repülés biztonságát, a légi jármű üzemben tartójának még a gép felszállása előtt intézkedéseket kell tennie a hiányosságok megszüntetésére. Ha a földi ellenőrzést végző illetékes hatóság nincs meggyőződve arról, hogy a korrekciós intézkedést még a felszállás előtt el fogják végezni, a légi járműre vonatkozóan a veszély megszüntetéséig felszállási tilalmat mond ki, és azonnal tájékoztatja az érintett üzemben tartó, valamint a légi jármű lajstromozó állama illetékes hatóságait.

(2) A földi ellenőrzést végző tagállam illetékes hatósága az érintett jármű üzemeltetéséért felelős állammal vagy a légi jármű lajstromozása szerinti állammal összehangolva előírhatja azokat a szükséges feltételeket, amelyek szerint a légi jármű számára engedélyezhetik az átrepülést olyan repülőterre, ahol a hiányosságokat kijavíthatják. Ha a hiányosság érinti a légi jármű légialkalmassági bizonyítványának érvényességét, a felszállási tilalom csak akkor szüntethető meg, ha az üzemben tartó megszerzi azon állam vagy államok engedélyét, amely(ek) fölött az adott repülés során a légi jármű átrepül.

*8. cikk***A biztonság javítása és végrehajtási intézkedések**

(1) A tagállamok jelentést tesznek a Bizottságnak a 3., a 4. és az 5. cikk előírásainak végrehajtása érdekében hozott gyakorlati intézkedésekről.

▼M3

(2) Az (1) bekezdés alapján összegyűjtött információk alapján a Bizottság:

a) a 10. cikk (2) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárással összhangban bármely megfelelő intézkedést megtehet a 3., 4. és 5. cikk végrehajtásának elősegítése érdekében, például:

- meghatározhatja az adatok tárolásának és terjesztésének formátumát,
- létrehozhatja vagy támogathatja az információgyűjtéshez és -cseréhez szükséges eszközök kezeléséért vagy üzemeltetéséért felelős megfelelő szerveket.

b) részletesen meghatározhatja a földi ellenőrzések feltételeit, beleértve a rendszeres ellenőrzéseket is, és elkészítheti az összegyűjtendő adatok jegyzékét. Az ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására irányuló ezen intézkedéseket a 10. cikk (4) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

▼B

(3) A 3., 4. és 5. cikk alapján átvett információ alapján, valamint a 10. cikk (2) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően határozatot lehet hozni a megfelelő földi ellenőrzésekről és egyéb felügyeleti intézkedésekről, különösen meghatározott harmadik ország meghatározott üzemben tartója vagy üzemben tartói tekintetében mindaddig, amíg az érintett harmadik ország illetékes hatósága nem fogadja el a kielégítő javító intézkedéseket.

(4) A Bizottság bármilyen megfelelő intézkedést megtehet annak érdekében, hogy együttműködjön harmadik országokkal és támogassa azokat a repülésbiztonsági felügyeleti lehetőségeik javításában.

▼M1**▼M3***10. cikk*

(1) A Bizottságot munkájában a 3922/91/EGK rendelet 12. cikkével létrehozott bizottság segíti.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 5. és 7. cikkét kell alkalmazni, 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.

Az 1999/468/EK határozat 5. cikkének (6) bekezdésében meghatározott határidő három hónap.

(3) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 3. és 7. cikkét kell alkalmazni, 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.

(4) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének (1)–(4) bekezdését és 7. cikkét kell alkalmazni, 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.

(5) A Bizottság továbbá konzultálhat a bizottsággal az ezen irányelv alkalmazásával kapcsolatos bármely más ügyben.

▼B*11. cikk***Végrehajtás**

A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek 2006. április 30. előtt megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

▼ B

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket az intézkedéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

▼ M3*12. cikk*

A Bizottság módosíthatja ezen irányelv mellékleteit.

Az ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányuló ezen intézkedéseket a 10. cikk (4) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

▼ B*13. cikk***Jelentés**

A Bizottság legkésőbb 2008. április 30-ig jelentést terjeszt az Európai Parlament és a Tanács elé ezen irányelv és különösen annak 9. cikkének alkalmazásáról, amelyben egyebek között figyelembe veszi a Közösségben és a nemzetközi fórumokon tapasztalható fejlődést. A jelentést ezen irányelv módosítására irányuló javaslatok is kísérhetik.

*14. cikk***Hatálybalépés**

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetésének napján lép hatályba.

15. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.



I. MELLÉKLET



Nemzeti Légitársasági Hatóság (név)

(állam)

SAFA

Szabvány jelentés

¹ Szám: _____² Forrás: SR³ Dátum: _____⁴ Hely: _____⁵ (Törölve)⁶ Üzemben tartó: _ _ _⁷ AOC-szám: _____⁸ Állam: _____⁹ Útvonal: -ból _ _ _¹⁰ Járatszám: _ _ _ _ _¹¹ Útvonal: -ba/-be _ _ _¹² Járatszám: _ _ _ _ _¹³ Bérleti üzemben tartó *: _ _ _¹⁴ A bérbevevő állama: _ _ _

* (értelemszerűen)

¹⁵ A légi jármű típusa: _ _ _¹⁶ Lajstromjel: _ _ _ _ _¹⁷ Gyári száma: _ _ _ _ _¹⁸ Hajózó személyzet: engedélyt kibocsátó állam _ _ _¹⁹ Megjegyzések:

.....

.....

.....

.....

²⁰ Megtett intézkedések:

.....

.....

.....

.....

²¹ (Törölve)²² Nemzeti koordinátor neve: _ _ _ _ _²³ Alírás: _ _ _ _ _

▼M2

II. MELLÉKLET

Az Európai Közösség SAFA földi ellenőrzési eljárásai kézikönyvének fő elemei

1. ÁLTALÁNOS ÚTMUTATÁS

- 1.1. A SAFA földi ellenőrzést olyan ellenőröknek kell végezniük, akik azon a szakterületen, amelyre az ellenőrzés kiterjed, a szükséges ismeretek birtokában vannak, azaz az ellenőrzőlista valamennyi tételének megvizsgálása esetén egyaránt rendelkezniük kell műszaki, légialkmassági és üzemeltetési ismeretekkel. Ha a földi ellenőrzést két vagy több ellenőr végzi, az ellenőrök eloszthatják egymás között a fő ellenőrzési területeket; ezek: a légi jármű külső szemrevételezése, a pilótafülke ellenőrzése, az utaskabin és/vagy a rakodóterek ellenőrzése.
- 1.2. Az ellenőrzés fedélzeten való megkezdését megelőzően az ellenőrök kötelesek igazolniuk magukat a légi jármű parancsnoka vagy annak távollétében a repülőszemélyzet egy tagja vagy az üzemeltető rangidős képviselője előtt. Ha az ellenőröknek nem áll módjukban értesíteni az üzemeltető képviselőjét vagy ilyen képviselő nincs jelen a légi jármű fedélzetén vagy közelében, akkor általános alapelv szerint a SAFA földi ellenőrzés elmarad. Indokolt esetben az ellenőrök dönthetnek a SAFA földi ellenőrzés elvégzése mellett, ám ez csak a légi jármű külső szemrevételezésére korlátozódhat.
- 1.3. Az ellenőrzésnek a rendelkezésre álló idő és források keretén belül a lehető legátfogóbbnak kell lennie. Ez egyúttal azt is jelenti, hogy ha nem áll rendelkezésre kellő mennyiségű idő és forrás, nem vizsgálható meg valamennyi ellenőrzési tétel, csupán egy részük. A megvizsgálandó tételeket ekkor – a SAFA földi ellenőrzéshez rendelkezésre álló időhöz és forrásokhoz mérten – az EK SAFA programjának célkitűzéseivel összhangban kell kiválasztani.
- 1.4. A földi ellenőrzés nem vezethet az ellenőrizendő légi jármű indulásának indokolatlan késleltetéséhez. Az indulás késleltetésének lehetséges – de nem kizárólagos – oka, ha aggály merül fel a repülés előkészítésének megfelelőségével, a légi jármű légi alkalmasságával vagy bármely, a légi jármű és utasai biztonságát közvetlenül érintő körülménnyel kapcsolatban.

2. AZ ELLENŐRÖK KÉPESÍTÉSE

- 2.1. A tagállamok gondoskodnak arról, hogy 2009. január 1-jei hatállyal a területükön végzett valamennyi SAFA földi ellenőrzést képesített ellenőrök végezzék.
- 2.2. Gondoskodnak továbbá arról, hogy ellenőreik megfeleljenek az alábbiakban meghatározott képesítési feltételeknek.

2.3. Képesítési feltételek

2.3.1. Jogosultsági feltételek

A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a SAFA-ellenőri képesítésre jelentkezők a képesítésre való jogosultság előfeltételeként rendelkezzenek a szükséges légiközlekedési képzettséggel és/vagy az alábbi ellenőrzési területtel/területekkel kapcsolatos gyakorlati ismeretekkel:

- a) légi jármű üzemeltetése;
- b) személyzet szakszolgálati engedélyei;
- c) légi jármű légi alkalmassága;
- d) veszélyes áruk.

2.3.2. Képzési követelmények

A képesítés megszerzésének feltétele az alábbi elemeket tartalmazó képzésen való sikeres részvétel:

- a 2.4. bekezdésben meghatározott SAFA oktatási szervezet által tartott elméleti képzés,
- a 2.4. bekezdésben meghatározott SAFA oktatási szervezet által tartott vagy a tagállam által kinevezett, a 2.5. bekezdésben meghatá-

▼ **M2**

rozott, SAFA oktatási szervezettől független vezető ellenőr által tartott gyakorlati képzés,

- a tagállam által kinevezett, a 2.5. bekezdésben meghatározott vezető ellenőr által végzett ellenőrzéssorozatból álló munkahelyi képzés.

2.3.3. *A képzítés érvényességének megőrzéséhez szükséges követelmények*

A tagállamok gondoskodnak arról, hogy képesített ellenőreik megőrizzék képesítésük érvényességét az alábbiak révén:

- a) rendszeres továbbképzések a 2.4. bekezdésben meghatározott SAFA oktatási szervezet által végzett elméleti képzés formájában;
- b) bizonyos minimális számú földi ellenőrzés végrehajtása az utoljára teljesített SAFA-képzést követő 12-hónapos időszakon belül, kivéve ha az illető ellenőr egyúttal valamely tagállam nemzeti légiközlekedési hatóságának képesített légi üzemeltetési vagy légialkalmassági ellenőre, és rendszeresen végzi honi üzemeltetők légi járműveinek ellenőrzését.

2.3.4. *Útmutató dokumentum*

Az EASA legkésőbb 2008. szeptember 30-ig kidolgozza és közzéteszi részletes útmutató dokumentumát, amely a tagállamokat a 2.3.1., 2.3.2. és 2.3.3. bekezdésben foglaltak gyakorlati megvalósításában segíti.

2.4. **SAFA oktatási szervezetek**

- 2.4.1. A SAFA oktatási szervezet részét képezheti a tagállami illetékes hatóságnak, vagy lehet külső szervezet.

Külső szervezatként:

- részét képezheti egy másik tagállam illetékes hatóságának,
- lehet független.

- 2.4.2. A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a 2.3.2. bekezdésben és a 2.3.3. bekezdés (a) pontjában említett, nemzeti hatóságok által szervezett képzések összhangban legyenek legalább az EASA által kidolgozott és közzétett vonatkozó tanmenettel.

- 2.4.3. A SAFA-képzés során külső szervezetet foglalkoztató tagállam értékelési rendszert dolgoz ki az illető szervezet értékelésére. Kívánatos, hogy e rendszer egyszerű, átlátható és arányos legyen, valamint hogy vegye figyelembe a vonatkozó, az EASA által kidolgozott és közzétett mindenkori útmutató dokumentumot. A rendszer figyelembe veheti a más tagállamok által végzett értékeléseket.

- 2.4.4. Külső oktatási szervezet csak abban az esetben alkalmazható, ha az értékelés alapján megállapítható, hogy az általa tartott képzés összhangban van az EASA által kidolgozott és közzétett vonatkozó tanmenettel.

- 2.4.5. A tagállamok biztosítják, hogy illetékes hatóságaik képzési programjai és/vagy a külső oktatási szervezeteket értékelő rendszerei módosíthatók legyenek, ha ez szükségesnek látszik azon javaslatok alapján, amelyek a 736/2006/EK bizottsági rendeletben ⁽¹⁾ előírt munkamódszerekkel összhangban végzett EASA szabványosítási vizsgálatok következtében felmerülnek.

- 2.4.6. A tagállamok felkérhetik az EASA-t az oktatási szervezet értékelésére, illetve olyan tanácsadásra, amely alapján a tagállam önálló értékelést végezhet.

- 2.4.7. Az EASA legkésőbb 2008. szeptember 30-ig kidolgozza és közzéteszi részletes útmutató dokumentumát, amely a tagállamokat az e bekezdésben foglaltak gyakorlati megvalósításában segíti.

2.5. **Vezető ellenőrök**

- 2.5.1. A tagállamok vezető ellenőröket nevezhetnek ki, amennyiben azok megfelelnek az adott tagállam által kidolgozandó vonatkozó képzési feltételeknek.

⁽¹⁾ HL L 129., 2006.5.17., 10. o.

▼ **M2**

- 2.5.2. A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a 2.5.1. bekezdésben említett feltételek magukba foglalják legalább az alábbi követelményeket, ahol a jelölt:
- a kinevezését megelőző három éves időszakban képesített SAFA-ellenőrként tevékenykedett,
 - a kinevezését megelőző három éves időszakban legalább 36 alkalommal végzett SAFA-ellenőrzést.
- 2.5.3. A tagállamok biztosítják, hogy a vezető ellenőreik által végzett gyakorlati képzés és/vagy munkahelyi képzés a vonatkozó, az EASA által kidolgozott és közzétett tanmenet alapján folyjon.
- 2.5.4. A tagállamok kijelölhetik vezető ellenőreiket arra a feladatra is, hogy gyakorlati képzést és/vagy munkahelyi képzést tartsanak más tagállamok képzésben résztvevőinek.

Az EASA legkésőbb 2008. szeptember 30-ig kidolgozza és közzéteszi részletes útmutató dokumentumát, amely a tagállamokat az e bekezdésben foglaltak gyakorlati megvalósításában segíti.

2.6. **Átmeneti intézkedések**

- 2.6.1. Azokat a SAFA-ellenőröket, akik a 2008/49/EK bizottsági irányelv 3. cikkében meghatározott időpontban megfelelnek mind a 2.3.1. bekezdésben említett jogosultsági feltételeknek, mind a 2.3.3. bekezdés b) pontja szerinti, aktuális gyakorlattal kapcsolatos feltételeknek, úgy kell tekinteni, hogy az e fejezetben meghatározott követelményekkel összhangban megfelelnek az ellenőri feladatok ellátására.
- 2.6.2. A 2.3.3. bekezdés a) pontja ellenére azok az ellenőrök, akik a 2.6.1. bekezdés szerint képesített ellenőröknek minősülnek, kötelesek részt venni egy SAFA oktatási szervezet által legkésőbb 2010. július 1-ig, majd ezt követően a 2.3.3. bekezdés a) pontjában előírtak szerint tartott rendszeres továbbképzésen.

3. **SZABVÁNYOK**

- 3.1. Az ICAO szabványai és európai regionális kiegészítő eljárásai jelentik azt a normát, amely alapján a légi járművek és az üzemeltetők ellenőrzésre kerülnek. Egy adott légi jármű műszaki állapotának ellenőrzése során vizsgálatot kell végezni továbbá a légi jármű gyártójának szabványai alapján is.

4. **ELLENŐRZÉSI ELJÁRÁS**

Az ellenőrzőlista tételei

- 4.1. Az ellenőrizendő tételeket a SAFA földi ellenőrzési jelentés ellenőrzőlistáján szereplő összesen 54 tételből kell kiválasztani (*lásd I. függelék*).
- 4.2. Miután az ellenőrzés lezárult, a SAFA földi ellenőrzési jelentésben be kell számolni az ellenőrzésről és az esetleges megállapításokról.

Részletes SAFA-útmutatás

- 4.3. A SAFA földi ellenőrzési jelentés ellenőrző listájának minden egyes tételére vonatkozóan részletes leírást kell készíteni, amely megadja az ellenőrzés hatókörét és módszerét. Utolni kell az ICAO-függelékben szereplő, vonatkozó követelményekre is. Ezt az EASA dolgozza ki és teszi közzé részletes útmutató dokumentumként, szükség esetén hozzáigazítva a legfrissebb alkalmazandó szabványokhoz.

A jelentések felvétele a központi SAFA-adatbázisba

- 4.4. A jelentéseket haladéktalanul, de legkésőbb 15 munkanappal az ellenőrzés időpontját követően be kell vinni a központi SAFA-adatbázisba, akkor is, ha nem történtek megállapítások.

5. **A MEGÁLLAPÍTÁSOK KATEGORIZÁLÁSA**

- 5.1. Az egyes ellenőrzési tételekre a 3.1. bekezdésben meghatározott szabványtól való lehetséges eltérések három kategóriája vonatkoztatható megállapításként. A megállapítások kategóriái:
- az 1. kategóriába tartozó megállapítások biztonsági szempontból kis jelentőségűnek tekinthetők,
 - a 2. kategóriába tartozó megállapítások biztonsági szempontból jelentősnek tekinthetők,

▼ **M2**

— a 3. kategóriába tartozó megállapítások biztonsági szempontból nagy jelentőségűnek tekinthetők.

- 5.2. A megállapítások kategorizálásával kapcsolatos útmutatásokat az EASA dolgozza ki és teszi közzé részletes útmutató dokumentumként, szükség esetén hozzáigazítva őket a vonatkozó tudományos és technikai fejlődéshez.

6. KÖVETŐ INTÉZKEDÉSEK

- 6.1. Az 1.2. bekezdés sérelme nélkül ki kell tölteni egy ellenőrzési tanúsítványt, amely legalább a 2. függelékben szereplő elemeket tartalmazza, majd a tanúsítvány egy másolatát át kell adni a légi jármű parancsnokának vagy annak távollétében a repülőszemélyzet egy tagjának vagy az üzemeltető rangidős képviselőjének, aki a SAFA-ellenőrzés végrehajtásakor a légi jármű fedélzetén vagy közelében tartózkodott. Az ellenőr az ellenőrzési tanúsítvány átvételéről szóló, kézjeggyel ellátott elismervényt kér a tanúsítvány átvevőjétől, amelyet megőriz. Ha az átvevő megtagadja az aláírást, ezt a tényt rögzíteni kell a dokumentumban. A vonatkozó részletes útmutatásokat az EASA dolgozza ki és teszi közzé részletes útmutató dokumentumként.

- 6.2. A további intézkedések jellegét a megállapítások kategóriái határozzák meg. A megállapítások kategóriái és a követő intézkedések közötti viszonyt az intézkedés típusa jelzi; a skálát az EASA dolgozza ki és teszi közzé részletes útmutató dokumentumként.

- 6.3. 1. típusú intézkedés: Ezen intézkedés során a légi jármű parancsnoka vagy annak távollétében a repülőszemélyzet egy tagja vagy az üzemeltető rangidős képviselője tájékoztatást kap a SAFA földi ellenőrzés eredményéről. Az intézkedés a szóbeli tájékoztatásra és az ellenőrzési tanúsítvány átadására terjed ki. 1. típusú intézkedésre minden ellenőrzés után sor kerül, függetlenül attól, hogy történt-e megállapítás vagy sem.

- 6.4. 2. típusú intézkedés: Ezen intézkedés során

1. az érintett üzemeltető írásbeli értesítést kap, amelyben a korrekciós intézkedésekre vonatkozó bizonyítékok bemutatására kötelezik; illetve
2. a felelős állam (az üzemeltető székhelye vagy a lajstromozás szerinti állam) írásbeli értesítést kap, amelyben ismertetik az illető állam biztonsági felügyelete alatt üzemeltetett légi jármű ellenőrzésének eredményét. Az értesítés adott esetben annak megerősítésére vonatkozó kérést is tartalmaz, hogy kielégítőnek találják-e az 1. pont szerinti korrekciós intézkedést.

A tagállamok havi jelentést küldenek az EASA részére a földi ellenőrzéseket követő intézkedések állásáról.

2. típusú intézkedésre minden olyan ellenőrzést követően sor kerül, amely során 2. vagy 3. kategóriájú megállapítás történt.

A vonatkozó részletes útmutatásokat az EASA dolgozza ki és teszi közzé részletes útmutató dokumentumként.

- 6.5. 3. típusú intézkedés: 3. típusú intézkedésre minden olyan ellenőrzést követően sor kerül, amely során 3. kategóriájú megállapítás történt. Tekintettel arra, hogy a 3. kategóriájú megállapítások nagy jelentőségűek a légi járművek és utasaik biztonságára gyakorolt lehetséges hatásuk szempontjából, az intézkedésekre nézve további alkategóriákat határoztak meg:

1. 3a. típus – A légi jármű repülési üzemének korlátozása: A földi ellenőrzést végző illetékes hatóság arra a következtetésre jut, hogy a légi jármű az ellenőrzés során megállapított hiányosságok miatt csak a repülési üzem korlátozása mellett szállhat fel.
2. 3b. típus – Repülési engedély kiadását megelőző korrekciós intézkedések: A földi ellenőrzés során olyan hiányosságokat állapítanak meg, amelyek korrekciós intézkedéseket tesznek szükségessé a tervezett felszállást megelőzően.
3. 3c. típus – A felügyeletet ellátó nemzeti légiközlekedési hatóság felszállási tilalmat rendel el: Repülési tilalmat akkor rendelnek el egy légi járműre vonatkozóan, ha a 3. kategóriájú megállapítások következtében a földi ellenőrzést végző illetékes hatóság feltételezése szerint a légi jármű üzemeltetője nem tesz korrekciós intézkedéseket a hiányosságok felszámolására a felszállást megelőzően, közvetlen

▼M2

biztonsági kockázatot idézve elő ezzel a légi járműre és utasaira nézve. Ilyen esetben a földi ellenőrzést végző illetékes nemzeti légi-közlekedési hatóság repülési tilalmat rendel el mindaddig, amíg a veszély el nem hárul, és azonnal tájékoztatja az érintett üzemeltető, valamint a légi jármű lajstromozó állama szerinti illetékes hatóságokat.

A 2. és 3. bekezdés szerinti intézkedések magukban foglalhatják egy csupán helyváltoztatásra szolgáló, azaz nem kereskedelmi célú repülőút engedélyezését az üzemeltetési karbantartóbázisra.

4. 3d. típus – Az üzemeltetés azonnali tilalma: A közvetlen és nyilvánvaló biztonsági kockázatra a tagállamok a hatályos nemzeti és közösségi jog előírásai szerint azonnali üzemeltetési tilalommal is válaszolhatnak.

▼ M2

1. függelék

SAFA Földi ellenőrzési jelentés



Nemzeti légitársasági hatóság név)

(állam)

SAFA

Földi ellenőrzési jelentés

Szám: _____

Forrás:	RI		
Dátum:	____	Hely:	_____
Helyi idő:	____		
Üzemeltető:	_____	AOC-szám:	_____
Állam:	_____	Üzemeltetés típusa:	_____
Útvonal:-ból	_____	Járatszám:	_____
Útvonal: -ba/-be	_____	Járatszám:	_____
Bérlő üzemeltető*:	_____	A bérbvevő állama*:	_____
* (értelemszerűen)			
A légi jármű típusa:	_____	Lajstromjel:	_____
A légi jármű konfigurációja:	_____	Gyári száma:	_____
Repülőszemélyzet: Szakszolgálati engedélyt kibocsátó állam:	_____		
Szakszolgálati engedélyt kibocsátó második állam*:	_____		
* (értelemszerűen)			

Megállapítások:

Kód / Std / Hiv. / Kat. / Megállapítás	Részletes leírás
____ - ____ - ____ - ____
____ - ____ - ____ - ____
____ - ____ - ____ - ____
____ - ____ - ____ - ____
____ - ____ - ____ - ____

A végrehajtott intézkedés típusa:	Részletes leírás
<input type="checkbox"/> 3d) Az üzemeltetés azonnali tilalma
<input type="checkbox"/> 3c) Az ellenőrző hatóság megtiltja a felszállást
<input type="checkbox"/> 3b) Felszállás előtti korrekciós intézkedések
<input type="checkbox"/> 3a) A légi járművek repülési üzemének korlátozása
<input type="checkbox"/> 2) A hatóság és az üzemeltető tájékoztatása
<input type="checkbox"/> 1) A parancsnok tájékoztatása

További információk (ha vannak)

Az ellenőrzést végző neve vagy azonosítója:

- Ez a jelentés azt jelzi, hogy ez alkalommal az ellenőrzés során mit állapítottak meg, és nem tekinthető annak megállapításának, hogy a légi jármű alkalmas a tervezett repülésre.
- A jelentésben benyújtott adatokon változtathatnak annak érdekében, hogy helyes szövegezéssel kerüljenek a SAFA-adatbázisba.

▼ M2

Nemzeti légitörvényhatóság (név)

(állam)

Tétel	Ellenőrizve	Megjegyzés
A. Pilótafülke		
Általános		
1. Általános állapot	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Vészkiárat	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Felszerelés	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
Dokumentáció		
4. Kézikönyvek	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
5. Ellenőrző isták	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
6. Rádiónavigációs térképek	6 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>
7. Minimálisan szükséges berendezések listája	7 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>
8. Lajstromozási bizonyítvány	8 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>
9. Zajbizonyítvány (adott esetben)	9 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>
10. AOC vagy ezzel egyenértékű dokumentum	10 <input type="checkbox"/>	10 <input type="checkbox"/>
11. Rádióengedély	11 <input type="checkbox"/>	11 <input type="checkbox"/>
12. Légitörvényhatósági bizonyítvány	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>
Repülési adatok		
13. Repülés előkészítése	13 <input type="checkbox"/>	13 <input type="checkbox"/>
14. Terhelési és súlypontszámítási adatlap	14 <input type="checkbox"/>	14 <input type="checkbox"/>
Biztonsági berendezések		
15. Kézi tűzoltó készülékek	15 <input type="checkbox"/>	15 <input type="checkbox"/>
16. Mentőmellények/mentőgyűrűk	16 <input type="checkbox"/>	16 <input type="checkbox"/>
17. Biztonsági heveder	17 <input type="checkbox"/>	17 <input type="checkbox"/>
18. Oxigénberendezés	18 <input type="checkbox"/>	18 <input type="checkbox"/>
19. Kézilámpa	19 <input type="checkbox"/>	19 <input type="checkbox"/>
Repülőszemélyzet		
20. Repülőszemélyzet szakszolgálati engedélyei	20 <input type="checkbox"/>	20 <input type="checkbox"/>
Repülési utasítás /Műszaki napló vagy ezzel egyenértékű dokumentum		
21. Repülési utasítás vagy ezzel egyenértékű dokumentum	21 <input type="checkbox"/>	21 <input type="checkbox"/>
22. Karbantartások jegyzéke	22 <input type="checkbox"/>	22 <input type="checkbox"/>
23. A hibákat és kijavításukat rögzítő napló (beleértve a műszaki naplót)	23 <input type="checkbox"/>	23 <input type="checkbox"/>
24. Repülés előtti ellenőrzés	24 <input type="checkbox"/>	24 <input type="checkbox"/>
B. Biztonság/utaskabín		
1. Általános belső állapot	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Utaskísérő állomáshelye és a személyzet pihenőhelye	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Elsősegélykészlet/Sürgősségi orvosi készlet	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
4. Kézi tűzoltó készülékek	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
5. Mentőmellények /Mentőeszközök	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
6. A biztonsági övek és az ülések állapota	6 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>
7. A vészkiárat, a vészkiárat világítása és jelölése, zseblámpák	7 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>
8. Csúszdák/mentőtutajok (ha szükséges), vészrádió	8 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>
9. Oxigénellátás (a személyzeté és az utasoké)	9 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>
10. Biztonsági utasítások	10 <input type="checkbox"/>	10 <input type="checkbox"/>
11. Utaskísérők	11 <input type="checkbox"/>	11 <input type="checkbox"/>
12. Hozzáférés a vészkiáratokhoz	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>
13. Utasok kézipoggyászának biztonsága	13 <input type="checkbox"/>	13 <input type="checkbox"/>
14. Elegendő ülőhely	14 <input type="checkbox"/>	14 <input type="checkbox"/>

▼ **M2**

Tétel	Ellenőrizve	Megjegyzés
C. A légi jármű állapota		
1. Általános külső állapot	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Ajtók és nyílások	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Kormányfelületek	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
4. Kerekek, gumiabroncsok és fékek	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
5. Futómű csúszó- vagy úszótalpa	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
6. Futóműgondola	6 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>
7. Hajtómű és felfüggesztése	7 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>
8. Ventilátorlapátok	8 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>
9. Légcsavarok, (fő- és farok-) rotorok	9 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>
10. Nyilvánvaló javítások	10 <input type="checkbox"/>	10 <input type="checkbox"/>
11. Nyilvánvaló, meg nem javított károsodások	11 <input type="checkbox"/>	11 <input type="checkbox"/>
12. Szivárgás	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>
D. Teheráru		
1. A poggyásztér általános állapota	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Veszélyes áruk	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. A fedélzeten lévő teheráru biztonsága	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
E. Általános		
1. Általános	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>



2. függelék

Ellenőrzési tanúsítvány – űrlap

Ellenőrzési tanúsítvány			
Dátum:	Idő:	Hely:	
Üzemeltető:	Állam:	AOC-szám:	
Útvonal: -ból	Járatszám:	Útvonal: -ba/-be	Járatszám:
Repülés típusa:	Bérlő üzemben tartó:	A légi jármű típusa:	A légi jármű konfigurációja
A bérbevevő állama:		Lajstromjel:	Gyári száma:
Szakszolgálati engedélyt kibocsátó állam(ok):	Az átvétel igazolása (*)		
	Név:	Aláírás:	
	Beosztás:		

Az ellenőrző hatóság adatai tetszőleges formátumban (logo, kapcsolat, tel./fax/email)

A		EII. Megj.		B		EII. Megj.		C		EII. Megj.	
Pilótafülke				Repülőszemélyzet				A légi jármű állapota			
1	Általános állapot			20	Repülőszemélyzet szakszolgálati engedélyei			1	Általános külső állapot		
2	Vészkijárat			Repülési utasítás/Műszaki napló vagy ezzel egyenértékű dokumentum				2	Ajtók és nyílások		
3	Felszerelés			21	Repülési utasítás vagy ezzel egyenértékű dokumentum			3	Kormányfelületek		
Dokumentáció				22	Karbantartások jegyzéke			4	Kerekek, gumibroncsok és fékek		
4	Kézikönyvek			23	A hibákat és kijavításukat rögzítő napló (beleértve a műszaki naplót)			5	Futómű csúszó- vagy úszótalpa		
5	Ellenőrző listák			24	Repülés előtti ellenőrzés			6	Futóműgondola		
6	Rádió navigációs térképek			B Biztonság/utaskabin				7	Hajtómű és felfüggesztése		
7	Minimálisan szükséges berendezések listája			1	Általános belső állapot			8	Ventillátorlapátok		
8	Lajstromozási bizonyítvány			2	Utaskísérő állomáshelye és a személyzet pihenőhelye			9	Légcsavarok, (fő- és fark-) rotorok		
9	Zajbizonyítvány (adott esetben)			3	Elsősegélykészlet/Sürgősségi orvosi készlet			10	Nyilvánvaló javítások		
10	AOC vagy ezzel egyenértékű dokumentum			4	Kézi tűzoltó készülékek			11	Nyilvánvaló, meg nem javított károsodások		
11	Rádióengedély			5	Mentőmellények /Mentőeszközök			12	Szivárgás		
12	Légialkalmassági bizonyítvány			6	A biztonsági övek és az ülések állapota			D Teherárú			
Repülési adatok				7	A vészkijárat, a vészkijárat világlátása és jelölése, zseblámpák			1	A poggyásztér általános állapota		
13	Repülés előkészítése			8	Csúszdák/mentőtutajok (ha szükséges), vészradlók			2	Veszélyes áruk		
14	Térhelési és súlypontszámítási adatlap			9	Oxigénellátás (a személyzeté és az utasoké)			3	A fedélzeten lévő teherárú biztonsága		
Biztonsági berendezések				10	Biztonsági utasítások			E Általános			
15	Kézi tűzoltó készülékek			11	Utaskísérők			1	Általános		
16	Mentőmellények/mentőgyűrűk			12	Hozzáférés a vészkijáratokhoz						
17	Biztonsági heveder			13	Utások kézipoggyászának biztonsága						
18	Oxigén berendezés			14	Elegendő ülőhely						
19	Kézilámpa										

A végrehajtott intézkedés típusa	Tétel	Megjegyzés(ek)
(3c) Az ellenőrző hatóság megtiltja a felszállást		
(3b) Felszállás előtti korrekciós intézkedések		
(3a) A légi járművek repülési üzemének korlátozása		
(2) A hatóság és az üzemeltető tájékoztatása		
(1) A parancsnok tájékoztatása		
(0) Nincs megjegyzés		

Az ellenőrzést végző(k) neve(i) és azonosító(i)

(*) Bármely személyzeti tagnak vagy az ellenőrzött üzemeltető más képviselőjének aláírása ezen a dokumentumon semmi esetre sem jelenti azt, hogy az illető elfogadja a felsorolt megállapításokat, csupán annak megerősítését, hogy a dokumentumon jelzett helyen és időpontban a légi járművet ellenőrizték. Ez a jelentés azt jelzi, hogy ez alkalommal az ellenőrzés során mit állapítottak meg, és nem tekinthető annak megállapításának, hogy a légi jármű alkalmas a tervezett repülésre.
A jelentésben megadott adatokon változtathatnak annak érdekében, hogy helyes szövegezéssel kerüljenek a SAFA-adatbázisba."