AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 1108/2009/EK RENDELETE

(2009. október 21.)

a 216/2008/EK rendeletnek a repülőterek, a légiforgalmi szolgáltatás és a léginavigációs szolgálatok tekintetében történő módosításáról, valamint a 2006/23/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére [1],

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére [2],

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően [3],

mivel:

(1) A Tanácsnak, az Európai Parlamentnek, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának címzett, „Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség feladatkörének kiszélesítéséről – 2010-ig szóló menetrend" című, 2005. november 15-i közleményében a Bizottság bejelentette szándékát az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség („az Ügynökség") feladatainak „átfogó rendszerszemlélettel" történő fokozatos kiszélesítésére, hogy az a repülőterek biztonságára és interoperabilitására, a léginavigációs szolgálatokra („ANS") és a légiforgalmi szolgáltatásra („ATM") is kiterjedjen.

(2) Az európai légiforgalom folyamatos növekedése számos kihívást jelent, különösen a repülőterek és az ATM/ANS biztonsági szempontból kulcsfontosságú területein. Ezért ki kell alakítani a szükséges kockázatcsökkentő intézkedéseket, hogy a biztonságot a tagállamokon átívelő összehangolt és a teljes rendszert figyelembe vevő szabályozással biztosítani lehessen.

(3) Az egységes európai égbolt kezdeményezéssel elért eredményeket a repülőterekre és az ATM/ANS-re alkalmazandó összehangolt biztonsági elemekkel kell kiegészíteni. Ennek érdekében megfelelő biztonsági szabályozási keretet is ki kell fejleszteni, tekintettel az új technológiák alkalmazására e területen.

(4) A Közösségnek az 1944. december 7-i, Chicagóban aláírt, a nemzetközi polgári repülésről szóló nemzetközi egyezmény („a Chicagói Egyezmény") előírásaival és ajánlott gyakorlataival összhangban meg kell határoznia a repüléstechnikai termékekre, alkatrészekre, berendezésekre, repülőterekre és ATM/ANS ellátására vonatkozó alapvető követelményeket; a repülőterek üzemeltetésében és az ATM/ANS-ellátásban részt vevő személyekre és szervezetekre vonatkozó alapvető követelményeket; valamint a légiforgalmi irányítók képzésében és egészségügyi értékelésében részt vevő személyekre és termékekre vonatkozó alapvető követelményeket. A Bizottságot fel kell hatalmazni a szükséges kapcsolódó végrehajtási szabályok kidolgozására.

(5) Figyelembe véve, hogy a légi navigáció céljára az adatok előállítását és feldolgozását, formázását és rendelkezésre bocsátását magában foglaló szolgáltatások eltérnek az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról szóló, 2004. március 10-i 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben (keretrendelet) [4] meghatározott ANS-szolgáltatásoktól, a Bizottságnak az ilyen szolgáltatásokra szabott, külön követelményeket kell kidolgoznia.

(6) Nem lenne megfelelő minden repülőteret a közös szabályok hatálya alá vonni. Különösen a nem nyilvános, illetve nagy részben szabadidős célú repülési tevékenységnek otthont adó vagy – a műszeres repülési eljárásokkal összhangban lévőket kivéve – a kereskedelmi célú légi szállítást szolgáló és kevesebb mint 800 méter hosszú burkolattal ellátott kifutópályával rendelkező repülőtereknek továbbra is a tagállamok szabályozási felügyelete alatt kell maradniuk, anélkül, hogy e rendelet kötelezné a többi tagállamot e nemzeti szabályok elismerésére. Ugyanakkor a tagállamoknak arányos intézkedéseket kell hozniuk a szabadidős repülés és mindenfajta kereskedelmi célú légi szállítás biztonsági szintjének általános javítása érdekében. A Bizottság kellő időben modulárisan felül fogja vizsgálni a rendelet hatályának a jelenleg kizárt repülőterekre történő kiterjesztését, teljes mértékben figyelembe véve azt, hogy ez milyen hatással lehet ezekre a repülőterekre.

[1] HL C 182., 2009.8.4., 50. o.
[2] HL C 120., 2009.5.28., 52. o.
[3] Az Európai Parlament 2009. március 25-i véleménye (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2009. szeptember 7-i határozata.

[4] HL L 96., 2004.3.31., 1. o.

(7) Figyelembe véve a repülőterek sokféleségét és infrastruktúrájuk és környezetük nagymértékben egyedi jellegét, a közös repülőtéri biztonsági szabályoknak az egységes betartás tekintetében biztosítaniuk kell a szükséges rugalmasságot azáltal, hogy megfelelő egyensúlyt hoznak létre a végrehajtási szabályok, az engedélyezési előírások és a szabályok betartásának elfogadható módjai között. Ezeknek a szabályoknak arányosnak kell lenniük a repülőtér méretével, forgalmával, kategóriájával és összetettségével, valamint az ott zajló műveletek természetével és terjedelmével, elkerülve ezzel kapcsolatosan a szükségtelen bürokratikus és gazdasági terheket, különösen a rendkívül korlátozott személyforgalmat bonyolító kisebb repülőterek esetében.

(8) A repülőterek infrastruktúráját és üzemeltetését egyetlen engedéllyel kell engedélyezni; a tagállamok azonban megtehetik, hogy külön engedélyezik a repülőtér infrastruktúráját és üzemeltetését. Ebben az esetben az engedélyeket ugyanazon hatóság állítja ki. Több repülőtér üzemeltetője, aki a feladatokat már megfelelő módon központosította, kérelmezhet egyedi engedélyt, amely a felelősségi köre alá tartozó összes repülőtér üzemeltetési és irányítási feladataira kiterjed.

(9) Repüléstechnikai termékeknek, alkatrészeknek és berendezéseknek, a repülőtereknek és felszereléseiknek, a kereskedelmi célú légi szállítás vagy repülőtér üzemeltetésében részt vevő üzemeltetőknek, az ATM/ANS-rendszereknek és a szolgáltatóknak, a pilótáknak és légiforgalmi irányítóknak, illetve az ezek képzésében és egészségügyi értékelésében részt vevő személyeknek, termékeknek és szervezeteknek szakszolgálati vagy egyéb engedélyt kell kiadni, amennyiben megállapítást nyer, hogy a Közösség által a Chicagói Egyezményben megállapított előírásokkal és ajánlott gyakorlattal összhangban meghatározott alapvető követelményeknek megfelelnek. A Bizottságot fel kell hatalmazni az engedély kiadási feltételeinek vagy annak képességnyilatkozattal történő felváltására vonatkozó feltételeinek a megállapításához szükséges végrehajtási szabályok kidolgozására, figyelembe véve a kapcsolódó különböző típusú, üzemeltetéssel és szolgáltatásokkal kapcsolatos kockázatokat.

(10) Az ATM/ANS-rendszerek és -rendszerelemek tervezésére, gyártására és karbantartására, valamint a tervezésben, gyártásban és karbantartásban érintett szervezetekre vonatkozó végrehajtási szabályokat kizárólag akkor kell meghatározni, ha a részletes hatásvizsgálati tanulmányt követően meghatározott, a biztonság szempontjából kritikus kérdésekhez kapcsolódnak.

(11) A Bizottságnak szándékában áll megfelelő időben megkezdeni annak vizsgálatát, hogy megvalósítható-e és szükséges-e akkreditált testületek létrehozása az ATM/ANS-rendszerek engedélyezéséhez, valamint hogy kiértékelje a lehetséges opciókat és hatásokat. A Bizottság adott esetben teljes körű hatásvizsgálat alapján javaslatot tehet e rendelet további felülvizsgálatára.

(12) A közösségi intézményrendszer keretében a közösségi jogszabályok végrehajtása alapvetően a tagállamok feladata. Ezért az e rendeletben és végrehajtási szabályaiban megkövetelt engedélyezési feladatokat nemzeti szinten kell elvégezni. Egyes jól meghatározott esetekben azonban az Ügynökségnek is felhatalmazást kell kapnia az e rendeletben megállapított engedélyezési feladatok elvégzésére. Az Ügynökség számára ugyanezen okból meg kell engedni, hogy az e rendelet által érintett területekhez kapcsolódó szükséges intézkedéseket meghozza, amennyiben ez a legjobb eszköz az egységesség biztosítására és a belső piac működésének megkönnyítésére.

(13) Az Ügynökség által az ATM/ANS területén kidolgozandó végrehajtási szabályokat az Ügynökség egyeztetési eljárásának eredményével összhangban, az új érdekelt felekhez igazítandó alapon, valamint az 549/2004/EK rendelet, a léginavigációs szolgálatoknak az egységes európai égbolt keretében történő ellátásáról szóló, 2004. március 10-i 550/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (léginavigációs-szolgálati rendelet) ([1]), a légtérnek az egységes európai égbolt keretében történő szervezéséről és használatáról szóló, 2004. március 10-i 551/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (légtérrendelet) ([2]), valamint az Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózat átjárhatóságáról szóló, 2004. március 10-i 552/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (átjárhatósági rendelet) ([3]) rendelkezései és különösen az átültetett Eurocontrol biztonsági szabályozási követelmények alapján célszerű kidolgozni. Indokolt, hogy a Bizottság az 549/2004/EK rendelet 5. cikkében meghatározott szabályozási bizottsági eljárással összhangban elfogadja e végrehajtási szabályokat. Az e rendeletekben foglalt szabályok szerint kiadott jóváhagyások folytonosságának biztosítására átmeneti mechanizmusokat kell kialakítani.

(14) Az 549/2004/EK rendelet, az 550/2004/EK rendelet, az 551/2004/EK rendelet és az 552/2004/EK rendelet rendelkezéseket tartalmaz az ATM számos szabályozási feladatára vonatkozóan, így többek között – de nem kizárólag – a kölcsönös átjárhatóságra, valamint a légiforgalmi áramlás szervezésére és a légtérgazdálkodásra. Ezen területek mindegyike magában foglal olyan biztonsági szempontokat, amelyeket megfelelően kell érvényesíteni. Ezért e területek szabályozásakor a tagállamoknak és a Bizottságnak biztosítaniuk kell az említett biztonsági szempontok megfelelő érvényesítését az Ügynökséggel folytatott megfelelő együttműködés révén.

(15) Általános cél, hogy a funkciók és feladatok átruházását a tagállamokról az Ügynökségre – beleértve azokat, amelyek az Eurocontrol biztonságszabályozási bizottságával való együttműködésből származnak – hatékonyan, a biztonság jelenlegi magas szintjeinek csökkenése nélkül, valamint az engedélyezések ütemezésére gyakorolt negatív hatások nélkül hajtsák végre. Megfelelő intézkedéseket kell elfogadni a szükséges átmenet biztosítása érdekében. Az Ügynökségnek elegendő erőforrással kell rendelkeznie az új feladataihoz, és e források kiutalásának időzítésekor a kapcsolódó végrehajtási szabályok elfogadására és alkalmazhatóságára irányuló meghatározott igényt és ütemezést kell alapul venni.

([1]) HL L 96., 2004.3.31., 10. o.
([2]) HL L 96., 2004.3.31., 20. o.
([3]) HL L 96., 2004.3.31., 26. o.

(16) Az Európai Parlament és a Tanács 216/2008/EK rendelete [1] megfelelő és átfogó keretet hoz létre a polgári repülés terén a közös műszaki követelmények és igazgatási eljárások meghatározására és végrehajtására. A közösségi légiforgalmi irányítói szakszolgálati engedélyről szóló, 2006. április 5-i 2006/23/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet [2] ezért hatályon kívül kell helyezni, a termékek, személyek vagy szervezetek az említett rendelet szerint kiadott tanúsítványainak vagy engedélyeinek sérelme nélkül.

(17) Tekintettel azon szakmák szabályozására, amelyekre ez a rendelet nem vonatkozik, fenn kell tartani a tagállamok számára annak lehetőségét, hogy saját hatáskörükben megállapítsák vagy fenntartsák többek között a személyzet számára kiadott engedélyekre vagy tanúsítványokra vonatkozó előírásokat.

(18) Az ATM/ANS területén az Ügynökség által kialakítandó végrehajtási szabályokat az egységes európai égboltról szóló jogszabályok, így az 549/2004/EK, az 550/2004/EK, az 551/2004/EK és az 552/2004/EK rendelet biztonsági előírásainak átfogó felülvizsgálatával kapcsolatosan kell kialakítani. Egyrészről az ATM/ANS-szolgáltatásokra alkalmazandó biztonsági előírások megkettőzésének elkerülése, másrészről a vonatkozó biztonsági előírások hiányából adódó joghézag elkerülése érdekében az egységes európai égboltról szóló jogszabályokra vonatkozó módosítások hatálybalépésének időpontját össze kell hangolni az e rendelet keretében bevezetett új biztonsági intézkedésekkel.

(19) Az e rendelet 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.

(20) A Bizottságot fel kell hatalmazni különösen arra, hogy elfogadja a légiforgalmi irányítók szakszolgálati engedélyeire és az ezekkel kapcsolatos jóváhagyásokra, a repülőterekre és a repülőtér üzemeltetésére, a légiforgalmi szolgáltatásra és a léginavigációs szolgálatokra, valamint a kapcsolódó engedélyekre, felügyeletre és betartatásra vonatkozó végrehajtási szabályokat, valamint az Ügynökség illetékeire és díjaira vonatkozó rendeletet. Mivel a fenti intézkedések általános hatályúak, és a 216/2008/EK rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányulnak, beleértve annak új, nem alapvető fontosságú elemekkel történő kiegészítését, azokat az 1999/468/EK határozat 5a. cikkében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

(21) A tagállamok hatásköreinek sérelme nélkül, a Bizottság szükség esetén ajánlásokat fogalmazhat meg a Tanácsnak a Közösség és a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) közötti koordinációs keret létrehozására a biztonsági ellenőrzések terén azzal a céllal, hogy elkerüljék a párhuzamos eljárásokat és hatékonyan használják fel az erőforrásokat.

(22) A biztonsági szabályok kidolgozásakor az Ügynökségnek biztosítania kell valamennyi érdekelt fél bevonását. A szabályalkotás szempontjait valamennyi érdekelt teljes körű konzultációja alapján kell kialakítani – beleértve a kisebb ágazati üzemeltetőket is –, továbbá alapul kell venni az adott területeken általuk kiváltott lehetséges hatások megfelelő felmérését is. A döntések meghozatala előtt az Ügynökség – a 216/2008/EK rendeletben előírtaknak megfelelően – konzultál az érdekelt felek tanácsadó testületével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 216/2008/EK rendelet a következőképpen módosul:

1. Az 1. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„*1. cikk*

Hatály

(1) E rendeletet a következőkre kell alkalmazni:

a) a repüléstechnikai termékek, alkatrészek és berendezések tervezése, gyártása, karbantartása és üzemben tartása, valamint a repüléstechnikai termékek, alkatrészek és berendezések gyártásában, előállításában, karbantartásában és üzemben tartásában részt vevő személyzet és szervezetek;

b) légi jármű üzemben tartásában részt vevő személyzet és szervezetek;

c) repülőterek tervezése, karbantartása és üzemeltetése, valamint az ebben részt vevő személyzet és szervezetek, továbbá – a környezetvédelemre és a területrendezésre vonatkozó közösségi és nemzeti jogszabályok sérelme nélkül – a repülőterek környezetének védelme;

d) repülőterek felszerelésének tervezése, gyártása és karbantartása, valamint az ebben részt vevő személyzet és szervezetek;

e) a légiforgalmi szolgáltatás és a léginavigációs szolgálatok (»ATM/ANS«) rendszereinek és rendszerelemeinek tervezése, gyártása és karbantartása, valamint az ebben részt vevő személyzet és szervezetek;

f) az ATM/ANS és az ebben érintett személyzet és szervezetek.

[1] HL L 79., 2008.3.19., 1. o.
[2] HL L 114., 2006.4.27., 22. o.
[3] HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

(2) E rendelet nem alkalmazandó a következőkre:

a) az (1) bekezdés a) és b) pontjában említett olyan termékek, alkatrészek, berendezések, személyzet és szervezetek, amelyek katonai, vámügyi, rendőrségi, kutatásmentési, tűzoltási tevékenységekben, illetve a parti őrség feladataiban vagy hasonló tevékenységekben vagy szolgáltatásban vesznek részt. A tagállamok vállalják annak biztosítását, hogy az ilyen tevékenységek vagy szolgáltatások a lehetséges mértékben figyelembe vegyék e rendelet céljait;

b) az (1) bekezdés c) és d) pontjában említett repülőterek, vagy azok részei, illetve felszerelések, személyzet és szervezetek, amelyeket a katonaság irányít vagy üzemeltet;

c) az (1) bekezdés e) és f) pontjában említett ATM/ANS, beleértve a rendszereket, rendszerelemeket, személyzetet és szervezeteket, amelyeket a katonaság biztosít vagy bocsát rendelkezésre. A tagállamok biztosítják, hogy az e bekezdés a) pontjában említett légi járművek, ahol lehetséges, legyenek elkülönítve a többi légi járműtől.

(3) A tagállamok lehetőség szerint biztosítják, hogy a (2) bekezdés b) pontjában említett, a nyilvánosság számára nyitott katonai létesítmények vagy a (2) bekezdés c) pontjában említett, a katonai állomány által a nyilvánosság számára nyújtott szolgáltatások legalább olyan biztonsági hatékonyságot garantáljanak, mint amilyet az Va. és Vb. mellékletben foglalt alapvető követelmények meghatároznak."

2. A 3. cikk a következőképpen módosul:

a) a d) pont helyébe a következő szöveg lép:

„d) »alkatrészek és berendezések«: minden olyan eszköz, berendezés, mechanizmus, alkatrész, készülék, tartozék, szoftver vagy kiegészítő, beleértve a kommunikációs berendezéseket, amelyet a repülésben lévő légi járművek üzemben tartásához vagy irányításához használnak vagy szándékoznak használni; ezek magukban foglalják a sárkányszerkezet, a hajtómű és a légcsavar alkatrészeit, valamint a légi jármű földön történő mozgatásához használt felszereléseket;";

b) a szövegbe a következő pont kerül beillesztésre:

„da) »ATM/ANS- rendszerelemek«: az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról szóló, 2004. március 10-i 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (keretrendelet) (*) 2. cikkének 19. pontjában meghatározott bármely rendszerelem;

(*) HL L 96., 2004.3.31., 1. o.";

c) a h) pont helyébe a következő szöveg lép:

„h) »üzemben tartó«: bármely jogi vagy természetes személy, amely/aki egy vagy több légi járművet üzemben tart vagy repülőteret üzemeltet, vagy szándékozik üzemben tartani, illetve üzemeltetni;";

d) a szöveg a következő pontokkal egészül ki:

„m) »repülőtér«: bármely olyan kijelölt terület (beleértve mindenfajta épületet, berendezést és felszerelést) a földön, vagy a vízen, illetve rögzített, parthoz rögzített vagy úszó építmény felületén, amelyet részben vagy teljes egészében légi járművek leszállásához, felszállásához és földi mozgásához használnak;

n) »repülőtéri felszerelés«: bármely olyan berendezés, készülék, tartozék, szoftver vagy kiegészítő, amelyet repülőtéren a légi járművek üzemben tartására használnak vagy használni szándékoznak;

o) »előtér«: az a kijelölt terület, ahol a légi jármű az utasok ki- és beszállítása, a posta vagy áru ki- és berakodása, tüzelőanyag-ellátás, parkolás vagy karbantartás érdekében tartózkodhat;

p) »előtér-irányítói szolgáltatás«: a légi és egyéb járművek előtéren történő tevékenységeinek és mozgásának irányítását biztosító szolgáltatás;

q) »ATM/ANS«: az 549/2004/EK rendelet 2. cikke 10. pontjában meghatározott légiforgalmi szolgáltatási funkciók, és az e rendelet 2. cikke 4. pontjában meghatározott léginavigációs szolgálatok, valamint az általános légi forgalom biztonság-kritikus jellegű légi navigációja számára adatokat létrehozó, feldolgozó, formázó és rendelkezésre bocsátó szolgálatok;

r) »ATM/ANS- rendszer«: a biztonsági felszereléseknek és az 549/2004/EK rendelet 2. cikke 39. pontjában meghatározott rendszereknek bármilyen kombinációja;

s) »repüléstájékoztató szolgálat«: a repülések biztonságos és hatékony végrehajtását segítő tanácsadás és információnyújtás céljából nyújtott szolgáltatás."

3. A 4. cikkbe a következő bekezdések kerülnek beillesztésre:

„(3a) A Szerződés rendelkezéseinek hatálya alá tartozó területen található olyan nyilvános repülőtereknek, beleértve a felszereléseket, amelyek a kereskedelmi célú légi szállítást szolgálják, és ahol műszer szerinti megközelítési és indulási eljárásokat alkalmaznak, valamint

a) legalább 800 méter hosszú, burkolattal ellátott futópályával rendelkeznek; vagy

b) kizárólag a helikopterforgalmat szolgálják,

meg kell felelniük e rendeletnek. E repülőterek üzemeltetésében részt vevő személyzetnek és szervezeteknek meg kell felelniük e rendeletnek.

(3b) A (3a) bekezdéstől eltérve, a tagállamok dönthetnek úgy, hogy mentesítik e rendelet előírásai alól az olyan repülőtereket, amelyek

— éves utasforgalma legfeljebb 10 000 fő, és

— évente legfeljebb 850 teherszállítási műveletet végeznek.

Ha ez a tagállam által biztosított mentesség nem felel meg e rendelet általános biztonsági céljainak vagy a közösségi jog valamely egyéb szabályának, a Bizottság a 65. cikk (7) bekezdésében említett védintézkedési eljárással összhangban határozhat úgy, hogy nem engedélyezi az adott mentességet. Ebben az esetben a tagállam visszavonja a mentességet.

(3c) A Szerződés rendelkezéseinek hatálya alá tartozó területhez tartozó légtérben, vagy bármely más olyan légtérben, amelyben a tagállamok a légtérnek az egységes európai égbolt keretében történő szervezéséről és használatáról szóló, 2004. március 10-i 551/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletet (légtérrendelet) (*) alkalmazzák a rendelet 1. cikkének (3) bekezdésével összhangban, az ATM/ANS-nak meg kell felelnie e rendeletnek. Az ilyen ATM/ANS hozzáférhetővé tételében részt vevő rendszereknek és rendszerelemeknek, személyzetnek és szervezeteknek is meg kell felelniük e rendeletnek.

(*) HL L 96., 2004.3.31., 20. o.".

4. Az 5. cikk (2) bekezdésének b) és c) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„b) Az (5) bekezdésben említett intézkedések meghatározhatják az alkatrészek és berendezések engedélyezésének követelményeit. Az alkatrészek és berendezések bizonyítványa akkor adható ki, ha a kérelmező bizonyította, hogy az alkatrészek és berendezések megfelelnek az (1) bekezdésben említett alapvető követelmények teljesítését biztosító részletes légialkalmassági előírásoknak.

c) Légialkalmassági bizonyítvány nélkül egyetlen légi jármű sem tartható üzemben. Ezt a bizonyítványt akkor adják ki, ha a kérelmező bizonyította, hogy a légi jármű megfelel az alkalmassági bizonyítványában jóváhagyott típustervnek, valamint ha a vonatkozó dokumentumok, vizsgálatok és tesztek bizonyítják, hogy a légi jármű megfelel a biztonságos üzemben tartásához szükséges feltételeknek. E légialkalmassági bizonyítvány érvényes marad mindaddig, amíg azt fel nem függesztik, vissza nem vonják vagy meg nem szüntetik, és amíg a légi járművet az I. melléklet 1.d. pontjában meghatározott, folyamatos légialkalmassággal kapcsolatos alapvető követelményeknek és az (5) bekezdés szerint elfogadott intézkedéseknek megfelelően tartják karban."

5. A 7. cikk (4) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(4) A pilóták képzésére használt minden repülésszimulációs oktatóeszköznek bizonyítvánnyal kell rendelkeznie. A bizonyítvány akkor állítható ki, ha a kérelmező bizonyítja, hogy az eszköz eleget tesz a III. mellékletben foglalt vonatkozó alapvető követelményeknek való megfelelés biztosítása érdekében meghatározott szabályoknak."

6. A 8. cikk a következőképpen módosul:

a) Az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A 4. cikk (1) bekezdésének b) és c) pontjában említett légi járművet a IV. mellékletben és adott esetben az Vb. mellékletben foglalt alapvető követelmények szerint kell üzemben tartani.";

b) az (5) bekezdés a következőképpen módosul:

i. az a) pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) a légi járművek üzemben tartásának feltételei a IV. mellékletben és adott esetben az Vb. mellékletben foglalt alapvető követelményeknek megfelelően;";

ii. a g) pont helyébe a következő szöveg lép:

„g) a II. melléklet a) pontjának ii. alpontjában, valamint d) és h) pontjában említett, kereskedelmi célú légi szállításban használt légi járművek üzemben tartása hogyan felel meg a IV. mellékletben és adott esetben az Vb. mellékletben foglalt vonatkozó alapvető követelményeknek.";

c) a (6) bekezdés a következő francia bekezdéssel egészül ki:

„— figyelembe veszik az ATM/ANS-szel kapcsolatos biztonsági szempontokat;".

7. A szövegbe a következő cikkek kerülnek beillesztésre:

„8a. cikk

Repülőterek

(1) A repülőtereknek és a repülőtéri felszereléseknek meg kell felelniük az Va. és adott esetben az Vb. mellékletben foglalt alapvető követelményeknek, és a repülőtereket is ezek szerint kell üzemeltetni.

(2) A repülőtereknek és a repülőtéri felszereléseknek, valamint a repülőterek üzemeltetésének meg kell felelniük az alapvető követelményeknek, és azokat az alábbiaknak megfelelően kell megállapítani:

a) Minden repülőtérnek engedéllyel kell rendelkeznie. Az engedély és ezen engedély módosításáról szóló igazolások akkor adhatók ki, ha a kérelmező bizonyította, hogy a repülőtér megfelel a b) pontban meghatározott repülőtér-engedélyezési feltételeknek, és a repülőtér nem rendelkezik olyan jellemzővel vagy tulajdonsággal, amely az üzemeltetését veszélyessé teszi. Az engedély a repülőtérre, annak üzemeltetésére és biztonsági felszereléseire is vonatkozik.

b) A repülőtér engedélyezésének alapja a következő:

i. a repülőtér típusára vonatkozó megfelelő engedélyezési előírások;

ii. azon előírások, amelyek elfogadott módon biztosítják a biztonság egyenértékű szintjét; valamint

iii. a különös részletes műszaki előírások, amelyek akkor szükségesek, ha az adott repülőtér kialakítási jellemzői vagy az üzemeltetési tapasztalatok fényében az i. pontban említett bármely előírás nem megfelelő vagy nem alkalmas az Va. mellékletben foglalt alapvető követelményeknek való megfelelés biztosítására.

c) A (5) bekezdésben említett intézkedések előírhatják az engedélyezés szükségességét a biztonsági szempontból létfontosságú repülőtéri felszerelés tekintetében is. Az ilyen felszerelés engedélye akkor adható ki, ha a kérelmező bizonyította, hogy a felszerelés megfelel az (1) bekezdésben említett alapvető követelményeknek való megfelelés biztosítására hozott részletes előírásoknak.

d) A repülőtér üzemeltetéséért felelős szervezeteknek igazolniuk kell, hogy képesek a jogosultságaikkal járó kötelezettségeknek megfelelni, és rendelkeznek a felelősségi körük teljesítéséhez szükséges eszközökkel. E képesség és eszközök meglétét az a) pontban említett engedély kiadásával ismerik el. Amennyiben a repülőtér helye szerinti tagállam úgy határoz, a fenti szervezetek önálló engedély kiadásával is elismerhetők. Az engedély meghatározza az engedélyezett szervezetnek adott jogosultságokat és az engedély hatályát, beleértve az üzemeltetendő repülőterek listáját.

e) A d) ponttól eltérően a tagállamok határozhatnak úgy, hogy az előtér-irányítói szolgálatok nyilatkozhassanak arról, hogy képesek a jogosultságaikkal járó kötelezettségeknek megfelelni, és rendelkeznek a felelősségi körük teljesítéséhez szükséges eszközökkel.

(3) A tagállamok biztosítják azon előírások meglétét, amelyek védik a repülőtereket azon tevékenységekkel és fejleményekkel szemben, amelyek a repülőterek környezetében esetlegesen a repülőteret használó légi járművekre nézve elfogadhatatlan kockázatot jelentenek.

(4) A repülőtér-üzemeltetők nyomon követik azokat a tevékenységeket és fejleményeket, amelyek elfogadhatatlan biztonsági kockázatot jelentenek a repülőtér környéki légi közlekedésre nézve, és adott esetben a hatáskörükön belül a kockázatot mérséklő intézkedéseket hoznak.

(5) Az e cikkben említett követelmények nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására irányuló intézkedéseket a 65. cikk (4) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

Ezen intézkedések különösen a következőket határozzák meg:

a) a repülőtérre vonatkozó engedélyezési alap megállapítását és a kérelmező erről történő értesítését érintő feltételek;

b) a repülőtéri felszerelésre vonatkozó részletes előírások megállapítását és a kérelmező erről történő értesítését érintő feltételek;

c) a repülőtéri engedélyek és a repülőtéri felszerelés engedélyeinek kiadási, meghosszabbítási, módosítási, felfüggesztési vagy visszavonási feltételei, beleértve a repülőtér különleges kialakításából adódó üzemeltetési korlátozásokat;

d) a repülőterek üzemeltetésének feltételei az Va. és adott esetben az Vb. mellékletben foglalt alapvető követelményeknek megfelelően;

e) a (2) bekezdés d) pontjában említett engedélyek kiadására, meghosszabbítására, módosítására, felfüggesztésére vagy visszavonására vonatkozó feltételek;

f) az engedélyek jogosultjainak felelőssége;

g) a tagállamok által kiadott repülőtéri engedélyek elfogadásának és átalakításának feltételei, beleértve azokat az intézkedéseket, amelyeket az érintett tagállamok a Chicagói Egyezmény 14. mellékletében kiemelt eltérések alapján, e rendelet hatálybalépését megelőzően már engedélyeztek;

h) a 4. cikk (3b) bekezdésében említettek szerinti mentességek engedélyezésének megtagadásáról szóló határozatra vonatkozó feltételek, beleértve a teherforgalmi repülőtereket, a mentesített repülőterekről való értesítést és a megadott mentességek felülvizsgálatát;

i) azon feltételek, amelyek esetén az üzemeltetést meg kell tiltani, korlátozni kell, valamint amelyek esetén a biztonság érdekében az üzemeltetésre egyedi feltételek vonatkoznak;

j) a (2) bekezdés e) pontjában említett szolgáltatók nyilatkozattételének és felügyeletének feltételei és eljárásai.

(6) Az (5) bekezdésben említett intézkedéseknek:

a) tükrözniük kell a technika állását és a legjobb gyakorlatot a repülőterekkel kapcsolatban, valamint figyelembe kell venniük az ICAO-előírásokat és javasolt gyakorlatokat;

b) arányban kell állniuk a repülőtér méretével, forgalmával, kategóriájával és összetettségével, valamint az ott folyó műveletek jellegével és volumenével;

c) figyelembe kell venniük a repülőterek üzemeltetésével kapcsolatban világszerte felhalmozódott tapasztalatot, valamint a tudományos és műszaki fejlődést;

d) lehetővé kell tenniük az azonnali intézkedést a balesetek és a komoly repülőesemények bizonyított okaival kapcsolatban;

e) biztosítaniuk kell a szabályok egységes betartása tekintetében a szükséges rugalmasságot.

8b. cikk

ATM/ANS

(1) Az ATM/ANS-t az Vb. mellékletben - és lehetőség szerint az Va. mellékletben – foglalt alapvető követelményeknek megfelelően kell biztosítani.

(2) Az ATM/ANS-szolgáltatóknak engedéllyel kell rendelkezniük. Az engedélyt ki kell adni, ha a szolgáltató bizonyította, hogy képes a szolgáltatói jogosultságaival járó kötelezettségeknek megfelelni, és rendelkezik a szolgáltató felelősségi körének teljesítéséhez szükséges erőforrásokkal. Az engedélyben meg kell határozni a szolgáltató jogosultságait és a nyújtott szolgáltatás érvényességi területét.

(3) A (2) bekezdéstől eltérve a tagállamok határozhatnak úgy, hogy engedélyezik azt, hogy a repüléstájékoztató szolgálatok nyilatkozhassanak arról, hogy képesek-e a kötelezettségeiknek megfelelni, és rendelkeznek a nyújtott szolgáltatásokhoz kapcsolódó feladataik elvégzéséhez szükséges eszközökkel.

(4) A (6) bekezdésben említett intézkedések előírhatnak engedélyezési követelményeket a biztonság szempontjából kritikus ATM/ANS-rendszerek és -rendszerelemek tervezésében, gyártásában vagy karbantartásában érintett szervezetek számára. Az engedélyt ki kell adni e szervezetek számára, ha bizonyították, hogy képesek a jogosultságaikkal járó kötelezettségeknek megfelelni, és rendelkeznek a felelősségi körük teljesítéséhez szükséges erőforrásokkal. Az engedélyben meg kell határozni az abban biztosított jogosultságokat.

(5) A (6) bekezdésben említett intézkedések előírhatnak az engedélyezésre vagy pedig az ATM/ANS szolgáltatója általi jóváhagyásra vonatkozó követelményeket a biztonság szempontjából kritikus ATM/ANS-rendszerek és -rendszerelemek tekintetében. E rendszerek és rendszerelemek engedélyét vagy jóváhagyását ki kell adni, ha a kérelmező bizonyította, hogy a rendszerek és rendszerelemek megfelelnek az (1) bekezdésben említett alapvető követelmények teljesítését biztosító részletes előírásoknak.

(6) Az e cikk végrehajtásához szükséges intézkedéseket az 549/2004/EK rendelet 5. cikkének (3) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

Ezen intézkedések különösen a következőket határozzák meg:

a) az ATM/ANS rendelkezésre bocsátásának feltételei az Vb. mellékletben – és adott esetben az Va. mellékletben – foglalt alapvető követelményeknek megfelelően;

b) az ATM/ANS rendszereire és rendszerelemeire vonatkozó részletes előírások megállapítását és a kérelmező erről történő értesítését érintő feltételek;

c) a (2) és (4) bekezdésben említett engedélyek kiadására, meghosszabbítására, módosítására, felfüggesztésére vagy visszavonására vonatkozó feltételek;

d) az engedélyek jogosultjainak felelőssége;

e) a (3) bekezdésben említett szolgáltatók nyilatkozattételének és felügyeletének feltételei és eljárásai;

f) azon feltételek, amelyek esetén az üzemeltetést meg kell tiltani, korlátozni kell, valamint amelyek esetén a biztonság érdekében az üzemeltetésre egyedi feltételek vonatkoznak.

(7) A (6) bekezdésben említett intézkedéseknek:

a) tükrözniük kell a technika állását és a legjobb gyakorlatot az ATM/ANS-szel kapcsolatban;

b) arányosnak kell lenniük a nyújtott szolgáltatás típusával és összetettségével;

c) figyelembe kell venniük az ATM/ANS-szel kapcsolatban világszerte felhalmozódott tapasztalatot, valamint a tudományos és műszaki fejlődést;

d) lehetőség szerint az 549/2004/EK rendeletben, a léginavigációs szolgálatoknak az egységes európai égbolt keretében történő ellátásáról szóló, 2004. március 10-i 550/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben (léginavigációs-szolgálati rendelet) (*), az 551/2004/EK rendeletben és az Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózat átjárhatóságáról szóló, 2004. március 10-i 552/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben (átjárhatósági rendelet) (**) foglalt rendelkezések felhasználásával kell kidolgozni őket, és rendelkezniük kell átmeneti mechanizmusokról az e rendeletek szerint már kiadott engedélyek folytonosságának biztosítására. Kezdetben tartalmazniuk kell e rendeletek biztonsági rendelkezéseit, valamint adott esetben a jövőbeli módosítások esetén figyelembe kell venniük a legfrissebb tudományos és technikai eredményeket;

e) lehetővé kell tenniük az azonnali intézkedést a balesetek és a súlyos repülőesemények bizonyított okaival kapcsolatban.

8c. cikk

Légiforgalmi irányítók

(1) A légiforgalmi irányítóknak, illetve az ő képzésükben, vizsgáztatásukban, ellenőrzésükben és egészségügyi értékelésükben részt vevő személyeknek és szervezeteknek meg kell felelniük az Vb. mellékletben foglalt követelményeknek.

(2) A légiforgalmi irányítóknak rendelkezniük kell a szolgálati tevékenységüknek megfelelő szakszolgálati engedéllyel és orvosi minősítéssel.

(3) A (2) bekezdésben említett szakszolgálati engedély kizárólag akkor adható ki, ha a szakszolgálati engedély kérelmezője bizonyítja, hogy megfelel az Vb. mellékletben meghatározott elméleti ismeretekkel, gyakorlati képességekkel, nyelvismerettel és szakmai tapasztalattal kapcsolatos alapvető követelményeknek való megfelelés biztosítása céljából hozott szabályoknak.

(4) A (2) bekezdésben említett orvosi minősítés kizárólag akkor adható ki, ha a légiforgalmi irányító megfelel az egészségügyi alkalmasság Vb. mellékletben foglalt alapvető követelményeinek való megfelelés biztosítására hozott szabályoknak. Az orvosi minősítést repülőorvos-szakértők vagy repülőorvosi központok állíthatják ki.

(5) A szakszolgálati engedélyben és az orvosi minősítésben fel kell tüntetni a légiforgalmi irányító jogosultságait, és az említett engedély, illetve minősítés érvényességét.

(6) Engedély kiállításával kell elismerni a légiforgalmi irányítók képzését végző szervezetek, repülőorvos szakértők és a repülőorvosi központok azon képességét, amely a szakszolgálati engedélyek és orvosi minősítések kiállításával kapcsolatos kiváltságaikhoz kötődő kötelezettségeik teljesítésére vonatkozik.

(7) A légiforgalmi irányítók képzését végző szervezeteknek, repülőorvos szakértőknek és repülőorvosi központoknak engedélyt kell kiadni, ha azok bizonyították, hogy eleget tesznek az Vb. mellékletben foglalt vonatkozó alapvető követelményeknek való megfelelés biztosítása érdekében meghatározott szabályoknak. Az engedélyen fel kell tüntetni az engedély által biztosított jogosultságokat.

(8) A gyakorlati képzést tartó vagy a légiforgalmi irányítók képességeit értékelő személyeknek engedéllyel kell rendelkezniük. Az engedély akkor állítható ki, ha az érintett személy bizonyította, hogy eleget tesz az Vb. mellékletben foglalt vonatkozó alapvető követelményeknek való megfelelés biztosítása érdekében meghatározott szabályoknak. Az engedélyben fel kell tüntetni az engedély által biztosított jogosultságokat.

(9) A repülésszimulációs oktató eszközöknek meg kell felelniük az Vb. mellékletben foglalt vonatkozó alapvető követelményeknek.

(10) Az e cikk nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására irányuló intézkedéseket a 65. cikk (4) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő bizottsági szabályozási eljárással összhangban kell elfogadni.

Ezen intézkedések különösen a következőket határozzák meg:

a) a légiforgalmi irányítók szakszolgálati engedélyeinek különböző jogosításai és kiterjesztései;

b) a szakszolgálati engedélyeknek, jogosításainak, kiterjesztésének, valamint az orvosi minősítéseknek, jóváhagyásoknak és engedélyeknek a kiadására, meghosszabbítására, módosítására, korlátozására, felfüggesztésére vagy visszavonására vonatkozó feltételek, valamint azon körülmények, amikor nem szükséges ezen engedélyeket és jóváhagyásokat megkövetelni, ezzel egyidejűleg átmeneti mechanizmusok kialakítása az e rendeletek szerint kiadott jóváhagyások folytonosságának biztosítására;

c) a szakszolgálati engedélyek jogosultjainak jogosultságai és felelősségi köre, valamint a szakszolgálati engedélyek, jóváhagyások és orvosi minősítés, engedélyek jogosításai és kiterjesztései;

d) a légiforgalmi irányítók szakszolgálati engedélyei elfogadásának és átalakításának feltételei, valamint a nemzeti orvosi minősítések elfogadásának és általánosan elismert orvosi minősítéssé való átalakításának feltételei.

(11) A (10) bekezdésben említett intézkedéseknek tükrözniük kell a technika állását a légiforgalmi irányítók képzésével kapcsolatban, ideértve a bevált gyakorlatokat, valamint a tudományos és a műszaki fejlődést. Az intézkedéseket kezdetben a közösségi légiforgalmi irányítói szakszolgálati engedélyről szóló, 2006. április 5-i 2006/23/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben (***) foglalt rendelkezések alapján kell kidolgozni.

(*) HL L 96., 2004.3.31., 10. o.
(**) HL L 96., 2004.3.31., 26. o.
(***) HL L 114., 2006.4.27., 22. o.".

8. A 9. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A 4. cikk (1) bekezdésének d) pontjában említett légi járműveknek, valamint azok személyzetének és üzemben tartásuknak meg kell felelniük az alkalmazandó ICAO-előírásoknak. Amennyiben nincsenek ilyen előírások, e légi járműveknek és üzemben tartásuknak az I., III., IV. és adott esetben az Vb. mellékletben foglalt követelményeknek kell megfelelniük, feltéve, hogy ezek a követelmények nem ellentétesek a harmadik országok nemzetközi egyezményekben rögzített jogaival.";

b) az (5) bekezdés a következő ponttal egészül ki:

„e) ATM/ANS-hez kapcsolatos biztonsági szempontokat figyelembe vegyék.".

9. A 10. cikk (1) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A tagállamok, a Bizottság és az Ügynökség együttműködnek egymással annak érdekében, hogy az e rendeletnek és végrehajtási szabályainak való megfelelést biztosítsák.".

10. A 11. cikk a következőképpen módosul:

a) a (4) és (5) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(4) Az 5. cikk (5) bekezdésében, a 7. cikk (6) bekezdésében és a 9. cikk (4) bekezdésében említett intézkedések hatálybalépéséig, valamint az ezen intézkedések által biztosított bármilyen átmeneti időszak lejártáig – a 69. cikk (4) bekezdésének sérelme nélkül – azokat az engedélyeket, amelyeket e rendelettel összhangban nem lehet kiadni, a vonatkozó nemzeti jogszabályok szerint is ki lehet adni.

(5) A 8. cikk (5) bekezdésében említett intézkedések hatálybalépéséig, valamint az ezen intézkedések által biztosított bármilyen átmeneti időszak lejártáig – a 69. cikk (4) bekezdésének sérelme nélkül – azokat az engedélyeket, amelyeket e rendelettel összhangban nem lehet kiadni, a vonatkozó nemzeti jogszabályok szerint is ki lehet adni.";

b) a cikk a következő bekezdésekkel egészül ki:

„(5a) A 8a. cikk (5) bekezdésében és a 8c. cikk (10) bekezdésében említett intézkedések hatálybalépéséig, valamint az ezen intézkedések által biztosított bármilyen átmeneti időszak lejártáig – a 69. cikk (4) bekezdésének sérelme nélkül – azokat az engedélyeket, amelyeket e rendelettel összhangban nem lehet kiadni, a vonatkozó nemzeti jogszabályok szerint is ki lehet adni.

(5b) A 8b. cikk (6) bekezdésében említett intézkedések hatálybalépéséig, valamint az ezen intézkedések által biztosított bármilyen átmeneti időszak lejártáig – a 69. cikk (4) bekezdésének sérelme nélkül – azokat az engedélyeket, amelyeket e rendelettel összhangban nem lehet kiadni, a vonatkozó nemzeti jogszabályok szerint vagy adott esetben a léginavigációs szolgálatok ellátására vonatkozó közös követelmények megállapításáról szóló, 2005. december 20-i 2096/2005/EK bizottsági rendelet (*) vonatkozó előírásai alapján is ki lehet adni.

(*) HL L 335., 2005.12.21., 13. o."

11. A 13. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„A minősített szervezetek nem adhatnak ki engedélyeket."

12. A 18. cikk c) és d) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„c) engedélyezési előírásokat ad ki és meghatározza a megfelelés elfogadható eszközeit, továbbá útmutató dokumentumokat ad ki e rendelet és végrehajtási szabályainak alkalmazására vonatkozóan;

d) meghozza a 20., 21., 22., 22a., 22b., 23., 54. és 55. cikk alkalmazásához szükséges határozatokat, beleértve a mentességek megadását az általa kiadott bizonyítványok jogosultjainak az e rendeletben és annak végrehajtási szabályaiban megállapított lényeges követelmények alól előre nem látható sürgős üzemeltetési körülmények vagy korlátozott időtartamú üzemeltetési szükségletek esetén, feltéve, hogy ez a biztonság szintjét nem érinti hátrányosan, és hogy legfeljebb két hónapos időszakra adják meg, valamint hogy a mentességekről tájékoztatták a Bizottságot, és azokat nem újítják meg;".

13. A 19. cikk (2) bekezdésének a) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„a) az engedélyezési előírásokat és a megfelelés elfogadható eszközeit; valamint".

14. A szövegbe a következő cikkek kerülnek beillesztésre:

„22a. cikk

ATM/ANS

A 4. cikk (3c) bekezdésében említett ATM/ANS tekintetében az Ügynökség:

a) önállóan, illetve nemzeti légiközlekedési hatóságok vagy minősített szervezetek révén vizsgálatokat és ellenőrzéseket folytat le az általa engedélyezendő szervezeteknél;

b) kiadja és meghosszabbítja a Szerződés rendelkezéseinek hatálya alá nem tartozó területeken található azon szervezetek engedélyeit, amelyek a Szerződés hatálya alá tartozó területek légterében nyújtott szolgáltatásokért felelősek;

c) kiadja és meghosszabbítja a páneurópai szolgáltatást biztosító szervezetek engedélyeit;

d) módosítja, felfüggeszti vagy visszavonja a vonatkozó engedélyt, amennyiben azon feltételek, amelyeknek megfelelően azt kiadták, a továbbiakban nem teljesülnek, vagy ha az engedély jogosultja elmulasztja az e rendelet vagy annak végrehajtási szabályai által ráruházott kötelezettségek teljesítését.

22b. cikk

Légiforgalmi irányítók engedélyei

A 8c. cikk (1) bekezdésében említett személyek és szervezetek tekintetében az Ügynökség:

a) önállóan, illetve nemzeti légiközlekedési hatóságok vagy minősített szervezetek révén vizsgálatokat és ellenőrzéseket folytat le az általa engedélyezendő szervezeteknél, illetve adott esetben ezek személyzete tekintetében;

b) kiadja és meghosszabbítja a tagállamok területén kívül található és a légiforgalmi irányítóknak képzést nyújtó szervezetek engedélyeit, valamint adott esetben ezek személyzetének engedélyeit;

c) módosítja, felfüggeszti vagy visszavonja a megfelelő engedélyeket, amennyiben azon feltételek, amelyeknek megfelelően azt kiadták, már nem teljesülnek, vagy ha az engedéllyel rendelkező jogi vagy természetes személy nem teljesíti az e rendelet vagy annak végrehajtási szabályai által előírt kötelezettségeket."

15. A 33. cikk (2) bekezdésének c) pontjában a „szeptember 30." időpont helyébe „november 30." lép.

16. A 44. cikk (1) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Az Ügynökségnek a 20., 21., 22., 22a., 22b., 23., 55. vagy 64. cikknek megfelelően hozott határozatai ellen fellebbezés nyújtható be."

17. Az 50. cikk (2) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Az Ügynökségnek a 20., 21., 22., 22a., 22b., 23., 55. vagy 64. cikk alapján elfogadott határozataira vonatkozó megsemmisítésre irányuló keresetet csak az Ügynökségen belüli valamennyi fellebbviteli eljárás lezárását követően lehet benyújtani az Európai Közösségek Bíróságához."

18. Az 52. cikk a következőképpen módosul:

a) Az (1) bekezdés első albekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„E rendelet hatálybalépését követően az igazgatóság haladéktalanul kialakítja a 18. cikk a) és c) pontjában említett vélemények, engedélyezési előírások, a megfelelés elfogadható eszközei és útmutató dokumentumok kiadásának áttekinthető eljárásait.";

b) a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Amennyiben az Ügynökség a 19. cikknek megfelelően a tagállamok által alkalmazandó véleményeket, engedélyezési előírásokat és útmutatókat dolgoz ki, valamint meghatározza a megfelelés elfogadható eszközeit, akkor eljárást kell kialakítania a tagállamokkal való tanácskozásra. E célból létrehozhat egy munkacsoportot, amelybe minden egyes tagállam jogosult egy szakértőt jelölni."

19. Az 55. cikk (1) bekezdése első mondatának helyébe a következő szöveg lép:

„A 7., 20., 21., 22., 22a., 22b., 23. cikkel, valamint a 24. cikk (2) bekezdésével összhangban az Ügynökség önállóan, illetve kijelölt nemzeti légiközlekedési hatóságok vagy minősített szervezetek révén elvégezheti a vállalkozások bármilyen szükséges vizsgálatát."

20. A szövegbe a következő cikk kerül beillesztésre:

„65a. cikk

Módosítások

A rendelet követelményinek figyelembevétele céljából a Bizottság a Szerződés rendelkezéseivel összhangban, javaslatot tesz az 549/2004/EK, az 550/2004/EK, az 551/2004/EK és az 552/2004/EK rendelet módosítására."

21. Az V. melléklet címe helyébe a következő szöveg lép:

„A 13. cikkben említett minősített szervezetekre (»minősített szervezet« vagy »szervezet«) vonatkozó követelmények".

22. A szöveg az e rendelet mellékletében foglaltak szerint az Va. és Vb. melléklettel egészül ki.

2. cikk

A 2006/23/EK irányelv hatályát veszti.

A 2006/23/EK irányelv rendelkezései átmeneti jelleggel alkalmazandók maradnak az e rendelettel módosított 216/2008/EK rendelet 8c. cikkének (10) bekezdésében említett intézkedések alkalmazási időpontjának kezdetéig.

3. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

A Bizottság 2013. december 31. előtt meghozza az e rendelettel módosított 216/2008/EK rendelet 8a. cikkének (5) bekezdésében említett intézkedéseket. A 8a. cikk az ezen intézkedésekben meghatározott időponttól alkalmazandó.

A Bizottság 2012. december 31. előtt meghozza az e rendelettel módosított 216/2008/EK rendelet 8b. cikkének (6) bekezdésében és 8c. cikkének (10) bekezdésében említett intézkedéseket. A 8b. és a 8c. cikk az ezen intézkedésekben meghatározott időponttól alkalmazandó.

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

Kelt Strasbourgban, 2009. október 21-én.

az Európai Parlament részéről
az elnök
J. BUZEK

a Tanács részéről
az elnök
C. MALMSTRÖM

MELLÉKLET

„Va. MELLÉKLET

A REPÜLŐTEREKRE VONATKOZÓ ALAPVETŐ KÖVETELMÉNYEK

A. — **Fizikai jellemzők, infrastruktúra és felszerelés**

1. *Forgalmi terület*

a) A repülőtereken ki kell jelölni egy olyan területet a légi járművek le- és felszállására, amely megfelel a következő feltételeknek:

i. a fel- és leszállóterület méreteinek és jellemzőinek igazodniuk kell a létesítményt használni szándékozó légi járművekhez;

ii. a fel- és leszállóterületnek adott esetben megfelelő teherbíró képességgel kell rendelkeznie, hogy az ezt használni szándékozó légi járművek ismétlődő műveleteit lehetővé tegye. A nem ismétlődő műveletek céljaira használni kívánt területeknek csak a légi járművek megtartására kell alkalmasnak lenniük;

iii. a fel- és leszállóterületet úgy kell kialakítani, hogy a vizet elvezesse, és meg kell akadályozni, hogy az összegyűlő víz a légi járművek műveleteire nézve elfogadhatatlan kockázatot jelentsen;

iv. a fel- és leszállóterület meredeksége és meredekségének változásai nem jelenthetnek elfogadhatatlan kockázatot a légi járművek műveleteire nézve;

v. a fel- és leszállóterület felületi jellemzőinek használatra alkalmasnak kell lenniük az ezt használni szándékozó légi járművek számára; és

vi. a fel- és leszállóterületnek mentesnek kell lennie a légi járművek műveleteire nézve elfogadhatatlan kockázatot jelentő tárgyaktól.

b) Ha több kijelölt fel- és leszállóterület van, akkor ezeket úgy kell kialakítani, hogy a légi járművek műveleteire nézve ne jelentsenek elfogadhatatlan kockázatot.

c) A fel- és leszállóterületeket kijelölt területeknek kell határolniuk. E területek célja megvédeni a felszállási és leszállási műveletek során felettük elhaladó légi járműveket, enyhíteni a figyelmetlenségből rövid leszállási úthosszal történő földet érés, a pálya szélén vagy a fel- és leszállási terület végén való túlfutás következményeit, valamint meg kell felelnie a következő feltételeknek:

i. e területek méreteinek igazodniuk kell a légi járművek várható műveleteihez;

ii. e területek meredekségei és meredekségeinek változásai nem jelenthetnek elfogadhatatlan kockázatot a légi járművek műveleteire nézve;

iii. e területeknek mentesnek kell lenniük a légi járművek műveleteire nézve elfogadhatatlan kockázatot jelentő tárgyaktól. Ez nem zárja ki könnyen törő felszerelések elhelyezését e területeken, ha a légi járművek műveleteinek segítéséhez ezekre szükség van;

iv. minden ilyen területnek az adott cél kiszolgálása szempontjából alkalmas teherbíró képességgel kell rendelkeznie.

d) A repülőtereknek a légi járművek gurulására vagy parkolására használt területeit a közvetlen környezetükkel együtt úgy kell kialakítani, hogy az adott létesítményt várhatóan használni szándékozó légi járművek biztonságos üzemeltetését minden tervezett körülmény esetén lehetővé tegyék, valamint meg kell felelniük a következő feltételeknek:

i. e területeknek megfelelő teherbíró képességgel kell rendelkezniük, hogy a használni kívánt légi járművek ismétlődő műveleteit lehetővé tegyék, kivéve a csak esetenként használt területeket, ezeknek csak a légi járművek megtartására kell alkalmasnak lenniük;

ii. e területeket úgy kell kialakítani, hogy a vizet elvezessék, és meg kell akadályozni, hogy az összegyűlő víz a légi járművek műveleteire nézve elfogadhatatlan kockázatot jelentsen;

iii. e területek meredekségei és meredekségeinek változásai nem jelenthetnek elfogadhatatlan kockázatot a légi járművek műveleteire nézve;

iv. e területek felületi jellemzőinek megfelelőnek kell lenniük az azokat használni szándékozó légi járművek számára;

v. e területeknek mentesnek kell lenniük a légi járművekre nézve elfogadhatatlan kockázatot jelentő tárgyaktól. Ez nem zárja ki a parkoláshoz e területeken szükséges felszerelések jelenlétét a kifejezetten kijelölt helyeken vagy zónákban.

e) A légi járművek által használni szándékozott egyéb infrastruktúrát úgy kell kialakítani, hogy ezen infrastruktúra használata ne jelentsen elfogadhatatlan kockázatot az azt használó légi járművekre nézve.

f) Az építkezéseket, épületeket, felszereléseket és tároló területeket úgy kell elhelyezni és kialakítani, hogy ne jelentsenek elfogadhatatlan kockázatot a légi járművek műveleteire nézve.

g) Megfelelő eszközökkel meg kell akadályozni az illetéktelen személyek, járművek és a légi járművek műveleteire elfogadhatatlan kockázatot jelentő méretű állatok belépését a forgalmi területre, a nemzeti és nemzetközi állatvédelmi intézkedések sérelme nélkül.

2. *Akadálymentesség*

a) A repülőteret leszállás céljából megközelítő, vagy repülőteret elhagyó légi járművek védelme érdekében megközelítési és indulási útvonalakat vagy területeket kell kialakítani. Az ilyen útvonalaknak vagy területeknek biztosítaniuk kell a repülőtér környezetében található akadályoktól való szükséges távolság meglétét, megfelelően figyelembe véve a helyi fizikai jellemzőket.

b) Ennek az akadálymentességnek megfelelőnek kell lennie az adott repülési fázis és a végrehajtott művelet szempontjából. Tekintettel kell lennie a légi jármű helyzetének meghatározására használt felszerelésre is.

3. *Vizuális és nem vizuális segédeszközök, repülőtéri felszerelés*

a) A segédeszközöknek felismerhetőknek és a céljuknak megfelelőnek kell lenniük, valamint minden tervezett üzemeltetési körülmény esetén egyértelmű információt kell szolgáltatniuk a felhasználóknak.

b) A repülőtéri felszerelésnek a tervezett üzemeltetési körülmények között rendeltetésszerűen kell működnie. A repülőtéri felszerelés sem az üzemeltetési körülmények, sem meghibásodás folytán nem jelenthet elfogadhatatlan kockázatot a légi közlekedés biztonságára nézve.

c) A segédeszközöket és áramellátásukat úgy kell kialakítani, hogy meghibásodás esetén a felhasználók ne kapjanak nem megfelelő, félrevezető vagy elégtelen információkat, és az alapvető szolgáltatás szünetmentes legyen.

d) Megfelelő védelmi eszközöket kell alkalmazni az ilyen segédeszközök károsodásának vagy zavarának elkerülése érdekében.

e) A sugárzási források és a mozgó, vagy rögzített tárgyak jelenléte nem interferálhat a repülési kommunikációs, navigációs és légtérellenőrző rendszerekkel, valamint nem befolyásolhatja károsan működésüket.

f) Az érintett személyzet számára rendelkezésre kell bocsátani a repülőtéri felszerelés üzemeltetéséről és használatáról szóló tájékoztatást, világosan megjelölve azokat a körülményeket, amelyek a repülés biztonságára nézve elfogadhatatlan kockázatot jelenthetnek.

4. *Repülőtéri adatok*

a) Össze kell állítani és naprakészen kell tartani a repülőtérre és a rendelkezésre álló szolgáltatásokra vonatkozó adatokat.

b) Ezen adatoknak pontosaknak, olvashatóknak, hiánytalanoknak és egyértelműeknek kell lenniük. Az integritás megfelelő szintjeit fenn kell tartani.

c) Ezen adatokat megfelelő időben, a kommunikáció biztonságos és hatékony módjainak használatával a felhasználók és az ANS-szolgáltatók rendelkezésére kell bocsátani.

B. — **Üzemeltetés és igazgatás**

1. *A repülőtér üzemeltetője felelős a repülőtér üzemeltetéséért. A repülőtér üzemeltetőjének felelőssége a következő:*

a) a repülőtér üzemeltetőjének – közvetlenül vagy szerződések által – rendelkeznie kell a légi járművek repülőtéren történő biztonságos üzemben tartásához szükséges összes eszközzel. Ez magában foglalja például, de nem kizárólagosan, a szükséges létesítményeket, személyzetet, felszereléseket, eszközöket, a feladatok, felelősségi körök és eljárások dokumentálását, a vonatkozó adatokhoz és nyilvántartásokhoz való hozzáférést;

b) a repülőtér üzemeltetőjének meg kell bizonyosodnia róla, hogy az A. rész előírásai mindig teljesülnek, vagy megfelelő intézkedéseket kell hoznia a nem teljesülő előírásokból adódó kockázatok csökkentésére. Eljárásokat kell kialakítania és bevezetnie annak érdekében, hogy valamennyi felhasználó időben értesüljön ezekről az intézkedésekről;

c) a repülőtér üzemeltetőjének megfelelő intézkedéscsomagot kell kialakítania és bevezetnie a vadon élő állatok jelentette kockázat kezelésére;

d) a repülőtér üzemeltetőjének biztosítania kell, hogy a járművek és személyek mozgása a forgalmi területen és az egyéb üzemeltetési területeken össze van hangolva a légi járművek mozgásával, és így elkerülhető a légi járművekkel történő ütközés vagy azok károsodása;

e) a repülőtér üzemeltetőjének biztosítania kell, hogy adott esetben léteznek kialakított és bevezetett eljárások a téli üzemeltetéssel, a rossz időjárási körülményekkel, a csökkent látótávolsággal vagy az éjszakai üzemeltetéssel kapcsolatos kockázatok csökkentésére;

f) a repülőtér üzemeltetőjének adott esetben megállapodásokat kell kötnie az egyéb érintett szervezetekkel, hogy biztosítsa a repülőterekre vonatkozó alapvető követelményeknek való folyamatos megfelelést. Ilyen szervezetek például, de nem kizárólagosan, a légijármű-üzemben tartók, a léginavigációs szolgáltatók, a földi kiszolgálást végző szolgáltatók és egyéb szervezetek, amelyeknek tevékenysége vagy termékei hatással lehetnek a légi járművek biztonságára;

g) a repülőtér üzemeltetőjének saját magának vagy harmadik személyekkel kötött szerződéseken keresztül biztosítania kell eljárások kialakítását a légi járművek szennyeződésmentes és megfelelő összetételű tüzelőanyaggal való ellátására;

h) a repülőtéri felszerelés karbantartására vonatkozóan rendelkezésre kell állniuk a gyakorlatban is használt kézikönyveknek, ezeknek tartalmazniuk kell a karbantartási és javítási utasításokat, a szervizelési és hibaelhárítási információkat, valamint az ellenőrzési eljárásokat;

i) a repülőtér üzemeltetőjének ki kell alakítani és végre kell hajtania egy repülőtérre vonatkozó vészhelyzeti tervet, amely kitér azokra a vészhelyzetekre, amelyek a repülőtéren vagy a környezetében előfordulhatnak. Ezt a tervet megfelelő módon össze kell hangolni a helyi önkormányzati katasztrófaelhárítási tervvel;

j) a repülőtér üzemeltetőjének biztosítania kell, hogy megfelelő mentési és tűzoltási szolgálat álljon rendelkezésre. E szolgálatoknak megfelelő sürgősséggel kell reagálniuk egy repülési eseményre vagy balesetre, és legalább a megfelelő felszereléssel, oltóanyaggal, valamint elegendő létszámú személyzettel kell rendelkezniük;

k) a repülőtér üzemeltetője csak képzett és minősített személyzetet alkalmazhat a repülőtér üzemeltetésére és karbantartására, továbbá a vonatkozó személyzet képességeinek folyamatos szinten tartása végett képzési és ellenőrzési programokat kell bevezetnie és rendszeresen végrehajtania;

l) a repülőtér üzemeltetőjének biztosítania kell, hogy bármely személy, aki a mozgási területre vagy más üzemeltetési területre kíséret nélkül bejuthat, ehhez megfelelő képzettséggel és minősítéssel rendelkezzen;

m) a mentési és tűzoltási szolgálat személyzetének megfelelő képzettséggel és minősítéssel kell rendelkeznie a repülőtéri környezetben való munkára. A repülőtér üzemeltetőjének képzési és ellenőrzési programokat kell bevezetnie és rendszeresen végrehajtania e személyzet képességeinek folyamatos szinten tartása végett; valamint

n) a mentési és tűzoltási szolgálatok esetlegesen légiközlekedési vészhelyzetben szolgálatot teljesítő valamennyi alkalmazottjának rendszeresen igazolnia kell egészségi alkalmasságát a feladatainak kielégítő végrehajtására, figyelembe véve az adott tevékenység típusát. Ebben az összefüggésben az egészségi alkalmasság, beleértve a fizikai és szellemi alkalmasságot is, azt jelenti, hogy az adott személy nem szenved olyan betegségben vagy fogyatékosságban, amely képtelenné tenné arra, hogy:

i. a légiközlekedési vészhelyzetekben adódó szükséges feladatokat végrehajtsa;

ii. bármikor végrehajtsa a rábízott feladatokat; vagy

iii. a környezetét helyesen érzékelje.

2. *Igazgatási rendszerek*

a) A repülőtér üzemeltetőjének megfelelő igazgatási rendszert kell bevezetnie és fenntartania, ezzel biztosítva a repülőterekre vonatkozó alapvető követelményeknek való megfelelés folyamatosságát; célul tűzve ki a biztonság és a minőség folyamatos és kezdeményező fejlesztését. Az igazgatási rendszernek ki kell terjednie a szervezeti struktúrákra, az elszámoltathatóságra, a felelősségi körökre, a politikák és az eljárások kialakítására.

b) Az igazgatási rendszernek tartalmaznia kell egy balesetek és repülési események megakadályozására irányuló programot, amely az esetek jelentését és elemzését is lehetővé teszi. Az elemzésnek adott esetben ki kell terjednie a fenti 1. pont f) alpontjában felsorolt felekre is.

c) A repülőtér üzemeltetőjének ki kell dolgoznia egy repülőtéri kézikönyvet, és a repülőteret ennek megfelelően kell üzemeltetnie. Ezeknek a kézikönyveknek tartalmazniuk kell minden szükséges utasítást, információt és eljárást, amelyekre a repülőtérnek, az igazgatási rendszernek és az üzemeltetésben részt vevő személyzetnek a feladataik ellátásához szükségük van.

C. — **A repülőtér környezete**

1. A repülőtér mozgási területeit körülvevő légteret akadálymentesen kell tartani, hogy így a légi járműveknek a repülőtéren végrehajtani szándékozott műveletei lehetővé váljanak, anélkül hogy a repülőtér környezetében az akadályok megjelenése elfogadhatatlan kockázatot okozna. Ezért akadálymonitorozási felületeket kell kijelölni és folyamatosan ellenőrizni, hogy bármilyen szabálytalan behatolás azonnal azonosítható legyen.

a) Ezen területek bármilyen megsértése egy elemzés elvégzését teszi szükségessé, amelynek meg kell állapítania, hogy az adott tárgy elfogadhatatlan kockázatot jelent-e. Bármilyen elfogadhatatlan kockázatot jelentő tárgyat el kell távolítani, vagy megfelelő enyhítő intézkedéseket kell hozni a repülőteret használó légi járművek védelmére.

b) Bármely ilyen akadályról tájékoztatást kell kiadni, és ha szükséges, meg kell jelölni, valamint szükség esetén fényekkel kell láthatóvá tenni.

2. Az emberi tevékenységgel és földhasználattal kapcsolatos kockázatokat, úgymint, de nem kizárólag a következő listán szereplő eseményeket, ellenőrizni kell. Az általuk okozott kockázatot fel kell mérni, és adott esetben mérsékelni kell:

a) bármely fejlesztést vagy változást a repülőtér környezetében fekvő földterületek használatában;

b) az akadály okozta turbulencia lehetőségét;

c) a veszélyes, zavaró vagy megtévesztő fények használatát;

d) a nagy kiterjedésű, erősen tükröződő felületek okozta káprázást;

e) olyan területek létrehozását, amelyek a repülőtér mozgási területének környezetében ösztönzőleg hatnának a vadon élő állatok jelenlétére;

f) nem látható tartományban sugárzó források és mozgó, vagy rögzített tárgyak jelenlétét, amelyek interferálhatnak a repülési kommunikációs, navigációs és légtérellenőrző rendszerekkel, valamint károsan befolyásolhatják működésüket.

3. Ki kell alakítani egy helyi önkormányzati katasztrófaelhárítási tervet a repülőtér környezetében történő légiközlekedési vészhelyzetek kezelésére.

D. — **Egyebek**

A repülőteret és részeit nem használhatják olyan légi járművek, amelyek rendes körülmények között történő használatát a repülőtér és az üzemeltetési eljárások kialakításakor nem tervezték, kivéve a vészhelyzetben lévő légi járműveket, a repülőteret kitérő repülőtérként használó légi járműveket vagy az olyan légi járműveket, amelyek adott egyedi esetében jól meghatározott körülmények érvényesülnek.

Vb. MELLÉKLET

AZ ATM/ANS-RE ÉS A LÉGIFORGALMI IRÁNYÍTÓKRA VONATKOZÓ ALAPVETŐ KÖVETELMÉNYEK

1. **Légtérhasználat**

a) Valamennyi légi járművet – kivéve az 1. cikk (2) bekezdésének a) pontjában meghatározott tevékenységekben részt vevő légi járműveket – a repülés minden szakaszában és a repülőtér mozgási területén a közös általános üzemben tartási szabályoknak és az adott légtér használatához meghatározott valamennyi eljárásnak megfelelően kell üzemben tartani.

b) Az összes légi járművet – kivéve az 1. cikk (2) bekezdésének a) pontjában meghatározott tevékenységekben részt vevő légi járműveket – fel kell szerelni a szükséges alkotórészekkel, és ezeknek megfelelően kell üzemben tartani. Az ATM/ANS- rendszerben használt alkotórészeknek meg kell felelniük a 3. pontban meghatározott követelményeknek.

2. **Szolgálatok**

a) Légiforgalmi tájékoztató adatok és információk légtérfelhasználóknak légi navigáció céljaira

i. A légiforgalmi tájékoztatásra használt adatoknak megfelelő minőségűnek, teljesnek, naprakésznek kell lenniük, és megfelelő időben rendelkezésre kell állniuk.

ii. A légiforgalmi tájékoztató információnak pontosnak, teljesnek, naprakésznek, egyértelműnek, és a felhasználók számára megfelelő formátumban, változatlan tartalommal elérhetőnek kell lennie.

iii. Az ilyen légiforgalmi tájékoztató információkat megfelelő időben, kellőképpen megbízható és hatékony, beavatkozástól védett és csorbítatlan kommunikációs csatornán keresztül kell a légtérfelhasználók rendelkezésére bocsátani.

b) Meteorológiai tájékoztatás

i. A repülésmeteorológiai tájékoztatásra használt adatoknak megfelelő minőségűnek, teljesnek, naprakésznek kell lenniük.

ii. Lehetőség szerint a repülésmeteorológiai tájékoztatásnak a felhasználók igényeit kielégítendő, kellően pontosnak, teljesnek, naprakésznek, csorbítatlannak és egyértelműnek kell lennie.

iii. Az ilyen repülésmeteorológiai tájékoztatást megfelelő időben, kellőképpen megbízható és hatékony, beavatkozástól védett és csorbítatlan kommunikációs csatornán keresztül kell a légtérfelhasználók rendelkezésére bocsátani.

c) Légiforgalmi szolgálatok (ATS)

i. A légiforgalmi szolgálatok által használt adatoknak megfelelő minőségűnek, teljesnek, naprakésznek kell lenniük.

ii. A légiforgalmi szolgálatoknak a felhasználók biztonsági szükségleteinek megfelelően kellően pontosnak, teljesnek, naprakésznek és egyértelműnek kell lenniük.

iii. A felhasználók számára információval vagy tanáccsal szolgáló automatizált eszközök tervezésének, gyártásának és karbantartásának alkalmasnak kell lennie annak biztosítására, hogy ezek a tervezett használatra megfelelők.

iv. A légiforgalmi irányító szolgálatnak (ATC) és a kapcsolódó eljárásoknak biztosítaniuk kell a megfelelő elkülönítést a légi járművek között, és, ahol lehetséges, a légi járművek és az akadályok, valamint a levegőben található egyéb veszélyforrások között, valamint biztosítaniuk kell a haladéktalan és időben történő koordinációt az összes érintett légtérfelhasználóval és a szomszédos légterekkel.

v. A légiforgalmi irányítási szolgálatok és a légi jármű, valamint az érintett légiforgalmi irányító szolgálatok közötti kommunikációnak időszerűnek, világosnak, pontosnak és egyértelműnek, beavatkozástól védettnek, továbbá az összes érintett szereplő számára érthetőnek kell lennie, és azt – amennyiben szükséges – valamennyi érintett félnek nyugtáznia kell.

vi. Rendelkezésre kell állniuk a megfelelő erőforrásoknak az esetleges vészhelyzetek felismerésére és adott esetben a hatékony kutatási és mentési tevékenység elindítására. Ezen erőforrásoknak magukban kell foglalniuk legalább a megfelelő riasztási mechanizmusokat, koordinálási intézkedéseket és eljárásokat, valamint a felelősségi körbe tartozó terület hatékony lefedéséhez szükséges eszközöket és személyzetet.

d) Kommunikációs szolgálat

A kommunikációs szolgálatoknak elérhetőségük, sérülésmentességük, folyamatosságuk és pontosságuk érdekében megfelelő kommunikációs teljesítményt kell nyújtaniuk. Gyorsnak és befolyásmentesnek kell lenniük.

e) Navigációs szolgálat

Az irányítási, helymeghatározási és – adott esetben – az időzítési információkra tekintettel a navigációs szolgáltatásokat folyamatosan kellően magas színvonalon kell biztosítani. A szolgáltatás ismérvei többek között a pontosság, a csorbítatlanság, a rendelkezésre állás és a folyamatosság.

f) Légtérellenőrzés

A légtérellenőrzésnek kellően magas színvonalon kell megállapítania az egyes légi járművek helyzetét a légtérben, illetve a repülőtér területén lévő más légi járművekhez vagy földi járművekhez viszonyítva a pontosság, a csorbítatlanság, a folyamatosság és az észlelés valószínűsége tekintetében.

g) Légiforgalmi áramlásszervezés

Közösségi szinten a légiforgalmi áramlásszervezés taktikai irányításának a szolgáltatásnyújtást befolyásoló tervezett légiforgalom nagyságáról és természetéről elegendően pontos és aktuális információkat kell felhasználnia és rendelkezésre bocsátania; továbbá össze kell hangolnia és meg kell tárgyalnia a légiforgalom új útvonalakra történő áthelyezését vagy késleltetését, így csökkentve a légtér vagy a repülőterek túltelítettségének kockázatát.

h) Légtérgazdálkodás

Folyamatosan ellenőrizni kell egy adott nagyságú légtér bizonyos használatra történő kijelölését, a légterek használatát össze kell hangolni és kialakításukat időben ki kell hirdetni, hogy a légi járművek közötti elkülönítés hiányának kockázata minden körülmények között csökkenjen.

i) A légtér kialakítása

A légtér szerkezetét és a repülési eljárásokat megfelelően meg kell tervezni, ellenőrizni kell, és jóvá kell hagyni, mielőtt a légteret besorolják és a légi járművek használhatják.

3. **Rendszerek és rendszerelemek**

a) Általános megjegyzések

A légi járműről vagy a légi járműnek szóló, illetve a földi információkat rendelkezésre bocsátó ATM/ANS-rendszereket és -rendszerelemeket megfelelően kell tervezni, gyártani, beépíteni, karbantartani és üzemeltetni, így biztosítva, hogy a tervezett céloknak megfeleljenek.

b) A rendszer és a rendszerelemek integritása, teljesítménye és megbízhatósága

Mind a légi járművön, mind a földön és a világűrben lévő rendszerek és rendszerelemek integritásának, valamint a biztonságot érintő teljesítményének meg kell felelnie a tervezett céloknak. Az összes előre látható üzemeltetési körülményre tekintettel, és teljes élettartamuk alatt meg kell felelniük az előírt működési teljesítményszintnek.

c) A rendszerek és rendszerelemek tervezése

i. A rendszereket és rendszerelemeket úgy kell megtervezni, hogy megfeleljenek az alkalmazandó biztonsági követelményeknek.

ii. A rendszereket és a rendszerelemeket együtt, külön-külön és egymáshoz viszonyítva is úgy kell megtervezni, hogy fordított arányosság álljon fenn egyrészt annak valószínűsége, hogy bármely meghibásodás a teljes rendszer meghibásodását okozhatja, másrészt a szolgáltatások biztonságára gyakorolt hatásának súlyossága között.

iii. A rendszereket és a rendszerelemeket külön-külön és egymáshoz viszonyítva is úgy kell megtervezni, hogy tekintettel legyenek az emberi képességek és teljesítmény korlátaira.

iv. A rendszereket és rendszerelemeket úgy kell megtervezni, hogy védettek legyenek a külső elemekkel történő nem szándékos, káros kölcsönhatásoktól.

v. A rendszerek és rendszerelemek gyártásához, beépítéséhez, üzemeltetéséhez és karbantartásához szükséges, illetve a veszélyes körülményekről szóló információt világos, összefüggő és egyértelmű módon a személyzet rendelkezésére kell bocsátani.

d) Folyamatos szolgáltatási színvonal

A rendszerek és rendszerelemek biztonsági szintjét fenn kell tartani a szolgáltatás és az abban bekövetkező bármilyen változás ideje alatt.

4. **A légiforgalmi irányítók képzése**

a) Általános megjegyzések

A légiforgalmi irányítói képzésre vállalkozó személynek vagy a gyakornok légiforgalmi irányítónak képzettségében, valamint fizikailag és szellemileg kellően érettnek kell lennie a megfelelő elméleti ismeretek és gyakorlati készségek elsajátításához, megőrzéséhez és meglétének bizonyításához.

b) Elméleti ismeretek

i. A légiforgalmi irányítónak el kell sajátítania és folyamatosan birtokában kell lennie a betöltött feladatainak megfelelő és az adott típusú szolgáltatáshoz kapcsolódó kockázatokkal arányos tudásszintnek.

ii. Az elméleti ismeretek megszerzését és állandó meglétét a képzés során történő folyamatos értékeléssel vagy megfelelő vizsgákkal kell bizonyítani.

iii. A légiforgalmi irányítónak folyamatosan birtokában kell lennie a megfelelő szintű elméleti ismereteknek. A követelményeknek való megfelelést rendszeres értékeléseken vagy vizsgákon kell bizonyítania. A vizsgák gyakoriságának arányosnak kell lennie a szolgálat típusához kötődő kockázatok nagyságával.

c) Gyakorlati készségek

i. A légiforgalmi irányítónak el kell sajátítania és folyamatosan birtokában kell lennie a feladatai ellátáshoz szükséges gyakorlati készségeknek. Ezeknek a készségeknek arányosnak kell lenniük az adott típusú szolgálathoz kapcsolódó kockázatokkal és az alábbiakat kell tartalmazniuk, ha az irányító feladatait tekintve ezek relevánsak:

i. üzemeltetési eljárások;

ii. a feladatokkal kapcsolatos megfontolások;

iii. rendellenes és vészhelyzeti szituációk;

iv. emberi tényezők.

ii. A légiforgalmi irányítónak bizonyítania kell, hogy képes a kapcsolódó eljárásokat és feladatokat az adott ellátott feladatkörnek megfelelő színvonalon végrehajtani.

iii. A légiforgalmi irányítónak folyamatosan és kielégítő módon birtokában kell lennie a gyakorlati készségeknek. A követelményeknek való megfelelést rendszeres értékeléseken kell ellenőrizni. Az értékelések gyakoriságának arányosnak kell lennie a szolgálat típusának és az ellátott feladatoknak az összetettségével és a hozzájuk kötődő kockázatok nagyságával.

d) Nyelvismeret

i. A légiforgalmi irányítónak bizonyítania kell, hogy olyan szinten beszél és ért angolul, amely lehetővé teszi, hogy hatékonyan kommunikáljon mind a csak hallott szövegek (telefon/rádiótávközlés) esetében, mind a szemtől szembeni helyzetekben, konkrét és a munkával kapcsolatos témákban, továbbá vészhelyzetekben is.

ii. Ha egy adott nagyságú légtérben történő ATS szolgáltatásnyújtás céljaira szükséges, akkor a légiforgalmi irányítónak képesnek kell lennie a nemzeti nyelv(ek)et a fent meghatározott szinten beszélni és megérteni.

e) Repülésszimulációs oktató eszközök (STD)

A helyzetfelismerő képesség vagy az emberi tényezőkre irányuló gyakorlati képzés, illetve a megszerzett vagy meglévő készségek bizonyítása során használt STD-nek olyan kialakításúnak kell lennie, ami lehetővé teszi a munkakörnyezet és a képzés szempontjából releváns üzemeltetési helyzetek megfelelő szimulációját.

f) Tanfolyam

i. A képzést tanfolyam keretében kell folytatni, amely tartalmazhat elméleti, valamint gyakorlati oktatást és adott esetben STD-n történő gyakorlatot is magában foglalhat.

ii. A tanfolyamot minden képzéstípusra össze kell állítani és jóvá kell hagyatni.

g) Oktatók

i. Az elméleti oktatást megfelelően képzett oktatóknak kell tartaniuk. Ezek az oktatók:

i. megfelelő ismeretekkel rendelkeznek az oktatott területen; valamint

ii. bizonyították, hogy képesek a megfelelő oktatási technikákat alkalmazni.

ii. A gyakorlati oktatást megfelelően képzett oktatóknak kell tartaniuk, akik:

i. teljesítik az adott oktatásnak megfelelő, elméleti ismeretekre és gyakorlati tapasztalatra vonatkozó követelményeket;

ii. bizonyították, hogy képesek oktatni és a megfelelő oktatási technikákat alkalmazni;

iii. gyakorlatot szereztek az oktatni kívánt eljárásokhoz alkalmazható oktatási technikák terén; és

iv. rendszeres ismeretfrissítő képzésen vesznek részt az oktatási alkalmasságuk szinten tartása érdekében.

iii. Gyakorlati oktató olyan személy lehet, aki fel van, vagy valamikor fel volt jogosítva légiforgalmi irányítói szerepkör betöltésére.

h) Értékelők

i. A légiforgalmi irányítók ismereteinek értékeléséért felelős személyek:

i. bizonyították, hogy képesek felmérni a légiforgalmi irányítók teljesítményét, és őket vizsgáztatni, valamint ellenőrizni; valamint

ii. rendszeres ismeretfrissítő képzésen vesznek részt az értékelési szabványok naprakészségének fenntartása érdekében.

ii. A gyakorlati készségeket olyan személy mérheti fel, aki fel van, vagy valamikor fel volt jogosítva légiforgalmi irányítói tevékenység betöltésére azokon a területeken, amelyekre az értékelés vonatkozik.

i) Légiforgalmi irányítók egészségi alkalmassága

i. Egészségi alkalmassági követelmények

i. Minden légiforgalmi irányítónak rendszeres időközönként igazolnia kell, hogy egészségileg alkalmas feladatainak kielégítő ellátására. A követelménynek való megfelelést a korral járó potenciális szellemi és fizikai leépülést figyelembe vevő alkalmas értékelésnek kell kimutatnia.

ii. A fizikai és szellemi alkalmasságot is felölelő egészségi alkalmasság bizonyítása magában foglalja annak igazolását, hogy nincs olyan betegsége vagy fogyatékossága, amely az (ATC-) szolgáltatást nyújtó személyt alkalmatlanná teszi:

— az ATC-szolgáltatás nyújtásához szükséges összes feladat megfelelő ellátására, vagy

— a rábízott feladatok mindenkori ellátására, vagy

— környezete helyes érzékelésére.

ii. Ha az egészségi alkalmasság nem bizonyítható teljeskörűen, a biztonság egyenértékű szintjét biztosító kockázatcsökkentési intézkedések alkalmazhatók.

5. **Szolgáltatók és képzési szervezetek**

a) Szolgáltatás csak a következő feltételek teljesülése esetén nyújtható:

i. a szolgáltatónak közvetlenül vagy közvetve, szerződések révén rendelkeznie kell a szolgáltatás kiterjedtsége és hatóköre által megkövetelt erőforrásokkal. Ezek az erőforrások többek között, de nem kizárólag a következők: rendszerek, létesítmények, beleértve az energiaellátást, igazgatási szerkezet, személyzet, felszerelések és karbantartásuk, a feladatok, felelősségek és eljárások dokumentációi, a vonatkozó adatokhoz való hozzáférés és nyilvántartások vezetése;

ii. a szolgáltatónak össze kell állítania és naprakészen kell tartania a szolgáltatásaira vonatkozó igazgatási és üzemeltetési kézikönyveket, és e kézikönyvek szerint kell működnie. Ezek a kézikönyvek tartalmaznak minden szükséges utasítást, információt és eljárást, amelyekre az üzemeltetésnek, az igazgatási rendszernek és az üzemeltetésben részt vevő személyzetnek a feladatai ellátásához szüksége van;

iii. a szolgáltatónak kockázatalapú igazgatási rendszert kell létrehoznia és fenntartania annak érdekében, hogy biztosítsa az e mellékletben foglalt alapvető követelményeknek való megfelelést, és törekedjen e rendszer folyamatos és kezdeményező fejlesztésére;

iv. a szolgáltatónak kizárólag megfelelő képesítéssel és képzettséggel rendelkező személyzetet kell alkalmaznia, valamint a személyzet számára képzési és ellenőrzési programokat kell bevezetnie és rendszeresen végrehajtania;

v. ezen alapvető követelményeknek való megfelelés biztosítása érdekében a szolgáltatónak meg kell teremtenie a szolgáltatásnyújtás összes többi résztvevőjével való kapcsolattartás hivatalos lehetőségét;

vi. a szolgáltatónak a szolgáltatással kapcsolatban esetlegesen felmerülő rendellenes és vészhelyzetekre kiterjedően kényszerhelyzeti tervet kell összeállítania és bevezetnie;

vii. a szolgáltatónak programot kell létrehoznia és fenntartania a balesetek és események megelőzésére, beleértve egy, az események bekövetkeztének jelentésére és elemzésére vonatkozó programot, amelyet az igazgatási rendszernek fel kell használnia annak érdekében, hogy hozzájáruljon az üzemeltetés biztonságának folyamatos fejlesztésére vonatkozó célhoz; valamint

viii. a szolgáltatónak intézkedéseket kell hoznia annak igazolására, hogy valamennyi üzemeltetett rendszer és rendszerelem folyamatosan megfelel a biztonsági követelményeknek.

b) Az ATC-szolgáltatás csak a következő feltételek teljesülése esetén nyújtható:

i. Az ATC-szolgáltatást nyújtó személyzet kifáradását meg kell előzni egy szolgálati beosztási rendszerrel. Ennek a szolgálati beosztási rendszernek ki kell térnie a szolgálati időszakokra és időkre, valamint az ehhez illesztett pihenőidőkre. A szolgálati beosztási rendszerben meghatározott korlátozásoknak figyelembe kell venniük a fáradtsághoz hozzájáruló minden tényezőt, így különösen az alváshiányt, a szokásos huszonnégy órás biológiai ciklus felborulását, az éjszakai munkavégzést, az adott időtartamok alatt összeadódó teljes szolgálati időt és a kijelölt feladatoknak a személyzet tagjai közötti megosztását is.

ii. Oktatási és megelőzési programokkal kell az ATC-szolgáltatást nyújtó személyzet körében kialakuló stresszt kezelni.

iii. Az ATC-szolgáltatónak rendelkeznie kell eljárásokkal annak ellenőrzésére, hogy az ATC-szolgáltatást nyújtó személyzet az ítélőképessége birtokában van, és egészségi alkalmassága is megfelelő.

iv. Az ATC-szolgáltatónak a tervezés és üzemelés során figyelembe kell vennie az üzemeltetési és technikai korlátokat, valamint az emberi tényezőkre vonatkozó elveket is.

c) Kommunikációs, navigációs és légtér-ellenőrzési szolgáltatások csak a következő feltétel teljesülése esetén nyújthatók:

A szolgáltatónak rendszeresen és időben tájékoztatnia kell az érintett légtérfelhasználókat és ATS-egységeket az ATS céljaira nyújtott szolgáltatás üzemelési állapotáról (és annak változásairól).

d) Képzési szervezetek

Az ATC-szolgáltatást nyújtó személyzetet oktató szervezetnek meg kell felelnie az alábbi követelményeknek:

i. rendelkezzen a tevékenységéhez kapcsolódó kötelezettségekhez szükséges összes erőforrással. Ez – nem kizárólagosan – az alábbiakat foglalja magában: létesítmények, személyzet, felszerelések, módszertan, feladatok, felelősségi körök és eljárások dokumentációi, a vonatkozó adatokhoz való hozzáférés és nyilvántartások vezetése;

ii. hozzon létre és tartson fenn egy igazgatási rendszert a biztonságnak és az oktatás színvonalának biztosítására, és törekedjen e rendszer folyamatos továbbfejlesztésére; valamint

iii. adott esetben kössön megállapodást egyéb érintett szervezetekkel, hogy biztosítsa az ezen alapvető követelményeknek való folyamatos megfelelést."