

**A BIZOTTSÁG (EU) 2023/1770 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE****(2023. szeptember 12.)**

**az egységes európai égbolt légtérének használatához szükséges légijármű-felszerelésekre és az egységes európai égbolt légtérének használatával kapcsolatos üzemeltetési szabályokra vonatkozó rendelkezések megállapításáról, továbbá a 29/2009/EK rendelet, valamint az 1206/2011/EU, az 1207/2011/EU és az 1079/2012/EU végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról és a 2111/2005/EK, az 1008/2008/EK, a 996/2010/EU, a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 2014/30/EU és a 2014/53/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint az 552/2004/EK és a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 3922/91/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2018. július 4-i (EU) 2018/1139 európai parlamenti és tanácsi rendeletre <sup>(1)</sup> és különösen annak 44. cikke (1) bekezdése a) pontjára,

mivel:

- (1) Az (EU) 2018/1139 rendelet 140. cikkének (2) bekezdésével összhangban a hatályon kívül helyezett 552/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet <sup>(2)</sup> alapján elfogadott végrehajtási szabályokat legkésőbb 2023. szeptember 12-ig hozzá kell igazítani az (EU) 2018/1139 rendelet rendelkezéseihez.
- (2) Az átjárhatóság és a biztonságos üzemeltetés érdekében a légtér használatára és a légi járművek szükséges felszerelésére vonatkozó üzemeltetési eljárásokat az egységes európai égbolt légtérén belül egységesen kell alkalmazni, az (EU) 2018/1139 rendelet VIII. mellékletének 1. pontjában meghatározott alapvető követelményeknek megfelelően. Ezeket a követelményeket ezért elő kell írni az egységes európai égbolt légtérébe irányuló, azon belüli vagy onnan kiinduló repülést végző légi járművek üzemeltetői számára.
- (3) Azért, hogy az egységes európai égbolt légtérének használata érdekében biztosított legyen a kommunikációs, navigációs és légtérelenőrző képességekkel rendelkező légi járművek üzemelésének folyamatossága, e rendeletnek az 552/2004/EK rendelet alapján elfogadott vonatkozó végrehajtási szabályokon kell alapulnia, a szükséges kiigazításokkal.
- (4) A 29/2009/EK bizottsági rendelet <sup>(3)</sup>, valamint az 1206/2011/EU <sup>(4)</sup>, az 1207/2011/EU <sup>(5)</sup> és az 1079/2012/EU végrehajtási rendelet <sup>(6)</sup> részletes rendelkezéseket tartalmaz a légtérnek és a légi járművek felszereléseinek használatával kapcsolatos üzemeltetési szabályokra vonatkozóan. Ezért a 29/2009/EK rendeletet, valamint az 1206/2011/EU, az 1207/2011/EU és az 1079/2012/EU végrehajtási rendeletet hatályon kívül kell helyezni.
- (5) Az említett rendeletekből eredő meglévő követelményeket lehetőség szerint e rendeletben is meg kell ismételni az e követelmények által érintett légijármű-üzemeltetők és ATM/ANS-szolgáltatók jogos elvárásainak tiszteletben tartása érdekében.

<sup>(1)</sup> HL L 212., 2018.8.22., 1. o.

<sup>(2)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 552/2004/EK rendelete (2004. március 10.) az Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózat átjárhatóságáról („átjárhatósági rendelet”) (HL L 96., 2004.3.31., 26. o.).

<sup>(3)</sup> A Bizottság 29/2009/EK rendelete (2009. január 16.) az egységes európai égbolt keretében megvalósuló adatkapcsolat-szolgáltatásokra vonatkozó követelmények megállapításáról (HL L 13., 2009.1.17., 3. o.).

<sup>(4)</sup> A Bizottság 1206/2011/EU végrehajtási rendelete (2011. november 22.) az egységes európai égbolton belül légtérelenőrzésre szolgáló légijármű-azonosításra vonatkozó követelmények megállapításáról (HL L 305., 2011.11.23., 23. o.).

<sup>(5)</sup> A Bizottság 1207/2011/EU végrehajtási rendelete (2011. november 22.) az egységes európai égbolton belüli légtérelenőrzés végrehajtására és átjárhatóságára vonatkozó követelmények megállapításáról (HL L 305., 2011.11.23., 35. o.).

<sup>(6)</sup> A Bizottság 1079/2012/EU végrehajtási rendelete (2012. november 16.) az egységes európai égbolton belüli beszédüzemű kommunikáció csatornatávolságára vonatkozó követelmények megállapításáról (HL L 320., 2012.11.17., 14. o.).

- (6) Helyénvaló, hogy ezek a követelmények továbbra is alkalmazandók legyenek az egységes európai égbolt légterében általános légi forgalomban részt vevő légitársaság-üzemeltetőkre, a repülés valamennyi szakaszában és a repülőter mozgási területén, az (EU) 2018/1139 rendelet 2. cikke (3) bekezdésének a) pontjában említett légi járművek kivételével. A tagállamok felelősek annak biztosításáért, hogy e légi járművek üzemeltetése során kellően figyelembe vegyék az összes többi légi jármű közlekedésének biztonságát. A tagállamok azonban dönthetnek úgy, hogy e rendeletet az utóbbi légi járművekre is alkalmazzák.
- (7) A 29/2009/EK rendelet hatályával összhangban e rendeletnek az (EU) 2019/2012 bizottsági végrehajtási határozatban <sup>(7)</sup> foglaltakkal megegyező mentességeket kell biztosítania az adatkapcsolati követelmények alól.
- (8) Az 1079/2012/EU végrehajtási rendelet 14. cikkének (2) bekezdése mentességeket állapított meg azon kötelezettség alól, hogy a légi járművet olyan rádiókészülékkel kell üzemeltetni, amely alkalmas a 8,33 kHz-es csatornaosztás kiválasztására. Ez a rendelet nem módosíthatja a meglévő mentességeket.
- (9) Az e rendeletben foglalt követelmények kidolgozása során kellően figyelembe vették az ATM-főterv tartalmát és az abban foglalt kommunikációs, navigációs és légtérrelenőrző képességeket.
- (10) Az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynöksége 01/2023. sz. véleményében az (EU) 2018/1139 rendelet 75. cikke (2) bekezdése b) és c) pontjának, valamint 76. cikke (1) bekezdésének megfelelően elkészítette és benyújtotta a Bizottságnak a végrehajtási szabályok tervezetét.
- (11) Az ebben a rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak az (EU) 2018/1139 rendelet 127. cikke szerint létrehozott bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

#### 1. cikk

### Tárgy és hatály

- (1) Ez a rendelet a légtér használatával kapcsolatos üzemeltetési szabályokat, valamint az egységes európai égbolt légterén belüli biztonságos és egységes működéshez szükséges légitársaság-felszerelésekre vonatkozó követelményeket állapít meg.
- (2) Ez a rendelet az (EU) 2018/1139 rendelet 2. cikke (1) bekezdése b) pontjának i. és ii. alpontjában, valamint 2. cikke (1) bekezdésének c) pontjában említett azon légi járművek üzemeltetőire alkalmazandó, amelyek általános légi forgalomban vesznek részt, és az egységes európai égbolt légterébe irányuló, azon belüli vagy onnan kiinduló repülést végeznek.

#### 2. cikk

### Fogalommeghatározások

E végrehajtási rendelet alkalmazásában:

1. „légitforgalmi irányítóegység (ATC egység)”: gyűjtőfogalom, mely jelenthet körzeti irányítóközpontot, bevezető irányítóegységet vagy repülőterei irányítótoronyt;
2. „adatkapcsolat-szolgáltatás”: egyértelműen meghatározott üzemeltetési célkitűzéssel rendelkező, egy üzemeltetési eseményt megkezdő és lezáró, levegő-föld adatkapcsolaton keresztül megvalósuló kommunikáció által támogatott, egymással összefüggő légitforgalmi szolgáltatási tranzakciók együttese;
3. „ofszet (eltolt) vívőfrekvenciás művelet”: olyan helyzet, amikor a kijelölt működési tartomány lefedettsége nem biztosítható egyetlen földi adó segítségével, és amikor az interferenciaproblémák csökkentése érdekében a két vagy több földi adóból érkező jeleket a névleges sávközépi frekvenciához viszonyítva eltolják.

<sup>(7)</sup> A Bizottság (EU) 2019/2012 végrehajtási határozata (2019. november 29.) az egységes európai égbolt keretében megvalósuló adatkapcsolat-szolgáltatásokra vonatkozó követelmények megállapításáról szóló 29/2009/EK bizottsági rendelet 14. cikke szerinti mentességekről (HL L 312., 2019.12.3., 95. o.)

## 3. cikk

**A légi járművek felszerelése és üzemeltetési szabályai**

A légi jármű-üzemeltetők gondoskodnak arról, hogy légi járműveik felszerelése és üzemeltetése az I. mellékletben (COM rész) és a II. mellékletben (SUR rész) meghatározott szabályoknak és eljárásoknak megfelelően történjen.

## 4. cikk

**A megfelelés módozatai**

- (1) Az Ügynökség kidolgozza a megfelelés azon elfogadható módozatait, amelyek az e rendeletnek, az (EU) 2018/1139 rendeletnek és az annak alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusoknak való megfelelés megállapítása céljából alkalmazhatók.
- (2) Az e rendeletnek való megfelelés céljából alternatív megfelelési módozatok is alkalmazhatók.
- (3) Az illetékes hatóságok rendszert hoznak létre annak következetes értékelésére, hogy a megfelelés általuk vagy a felügyeletük alá tartozó szervezetek által használt elfogadható módozatai megfelelnek-e az (EU) 2018/1139 rendeletnek és az az alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusoknak.
- (4) Az illetékes hatóságok tájékoztatják az Ügynökséget a felügyeletük alá tartozó természetes és jogi személyek által vagy saját maguk által az e rendeletnek való megfelelés céljából alkalmazott elfogadható megfelelési módozatokról.

## 5. cikk

**Hatályon kívül helyezés**

A 29/2009/EK rendelet, valamint az 1206/2011/EU, az 1207/2011/EU és az 1079/2012/EU végrehajtási rendelet hatályát veszti.

## 6. cikk

**Hatálybalépés**

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

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

Kelt Brüsszelben, 2023. szeptember 12-én.

a Bizottság részéről  
az elnök  
Ursula VON DER LEYEN

## I. MELLÉKLET

**Kommunikáció****(COM rész)****AUR.COM.1001. Tárgy**

Ez a rész a légi járművek felszereléseire vonatkozó követelményeket és a légtérhasználattal kapcsolatos üzemeltetési szabályokat állapítja meg, beleértve az adatkapcsolat-szolgáltatásra és a beszédüzemű kommunikáció csatornatávolságára vonatkozó követelményeket is.

## 1. CÍM – ADATKAPCSOLAT-SZOLGÁLTATÁSOK

**AUR.COM.2001. Hatály**

Ez a cím csak az általános légi forgalomban a 285-ös repülési szint felett a műszeres repülési szabályok szerint üzemelő járatokra vonatkozik az egységes európai égbolt légterében, kivéve azt a légteret, amely nem képezi részét a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) európai (EUR) körzetének, valamint a 61° 30'-től északra található finnországi magaslégtéri repüléstájékoztató körzetet és a 61° 30'-től északra található svédországi magaslégtéri repüléstájékoztató körzetet.

**AUR.COM.2005. A légijármű-felszerelésekre vonatkozó követelmények**

1. A légijármű-üzemeltetők:
  - a) biztosítják, hogy az általuk üzemeltetett légi járművek képesek legyenek a következő adatkapcsolat-szolgáltatások működtetésére:
    - i. adatkapcsolati kommunikáció kezdeményezési képesség;
    - ii. ATC kommunikációs irányítás;
    - iii. ATC engedélyek és információk;
    - iv. ATC mikrofonellenőrzés;
  - b) megteszik a megfelelő intézkedéseket annak biztosítására, hogy az adatkapcsolati képességgel rendelkező légi járműveik és az általuk üzemeltetett járatokat irányító összes ATC egység között adatcsere jöhessen létre, kellően figyelembe véve az alkalmazott kommunikációs technológiában rejlő lehetséges lefedettségi korlátokat.
2. Az 1. pont nem alkalmazandó:
  - a) az első alkalommal 1995. január 1-je előtt kibocsátott egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal ellátott légi járművekre;
  - b) az első alkalommal 2018. január 1-je előtt kiadott egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal ellátott azon légi járművekre, amelyeket ezen időpont előtt olyan, az ATS-alkalmazások átjárhatóságát a légi járművek kommunikációs, címző és jelentő rendszerének (ACARS) levegő-föld hálózatában biztosító adatkapcsolati berendezéssel szereltek fel, és amelyet elsősorban akkor használnak, amikor a radarral végzett légtérrelőrzés nem kivitelezhető;
  - c) az első alkalommal 2020. február 5-e előtt kibocsátott egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal ellátott, legfeljebb 19 maximális engedélyezett ülészettségű és legfeljebb 45 359 kg (100 000 lb) maximális engedélyezett felszállótömegű légi járművekre;
  - d) tesztelési, szállítási vagy karbantartási célból repülést végző, illetve az alkalmazandó minimális felszerelés-jegyzékben meghatározott feltételek mellett átmenetileg üzemben kívüli adatkapcsolati rendszerrel ellátott közlekedő légi járművekre;
  - e) az I. függelékben felsorolt légijárműtípus/modell-kombinációkra;
  - f) a II. függelékben felsorolt azon légijárműtípus/modell-kombinációkra, amelyek légialkalmassági bizonyítványát első alkalommal 2020. február 5. előtt adták ki.

**AUR.COM.2010. Az adatkapcsolat-szolgáltatással kapcsolatos üzemeltetési eljárások és képzés**

A légijármű-üzemeltetők minden szükséges intézkedést meghoznak annak biztosítására, hogy:

- a) üzemeltetési eljárásaik megfeleljenek e cím rendelkezéseinek, és szerepeljenek az üzembentartási kézikönyvekben; valamint

- b) az adatkapcsolati berendezéseket működtető személyzet megfelelően ismerje e cím rendelkezéseit, és kellő képzettséggel rendelkezzen munkaköri feladatainak ellátásához.

## 2. CÍM – BESZÉDÜZEMŰ KOMMUNIKÁCIÓ CSATORNATÁVOLSÁGA

### **AUR.COM.3001. Hatály**

Ez a cím csak az általános légi forgalomban üzemelő járatokra vonatkozik az egységes európai égbolt azon légtérben, amely részét képezi az ICAO európai (EUR) körzetének, és ahol a 117,975–137 MHz frekvenciasávban beszédüzemű levegő-föld és föld-föld rádiókommunikációs szolgáltatásokat nyújtanak. A Kanári-szigetek repüléstájékoztató körzete/magaslégtéri repüléstájékoztató körzete nem tartozik bele az alkalmazási körbe.

### **AUR.COM.3005. A légi jármű-felszerelésekre vonatkozó követelmények**

1. A légi jármű-üzemeltetők biztosítják, hogy a 2013. november 17. után üzembe helyezett beszédüzemű kommunikációs berendezések alkalmasak legyenek a 8,33 kHz-es csatornaosztás kiválasztására, valamint a 25 kHz csatornatávolságú frekvenciákon történő működésre.
2. Továbbra is érvényben maradnak azok a mentességek, amelyeket az 1079/2012/EU végrehajtási rendelet 14. cikkének (2) bekezdése értelmében a tagállamok nyújtottak – olyan esetekben, amelyek korlátozott hatást gyakorolnak a hálózatra – azon kötelezettség alól, hogy a légi járművet olyan rádiókészülékkel kell üzemeltetni, amely alkalmas a 8,33 kHz-es csatornaosztás kiválasztására.

## I. függelék

## Az AUR.COM.2005. 2. e) pontban említett kivételek

Légijármű-típus/sorozat/modell	Gyártó	ICAO-típusmegjelölés
AN-12 – az összes	Antonov	AN12
AN-124 100	Antonov	A124
IL-76 – az összes	Iljusin	IL76
A300 – az összes	Airbus	A30B A306 A3ST
A310 – az összes	Airbus	A310
azok az A-319/-320/-321 modellek, amelyek légialkalmassági bizonyítványát első alkalommal 1995. január 1. és 1999. július 5. között adták ki (a határnapokat is beleértve)	Airbus	A319 A320 A321
A340 – az összes	Airbus	A342 A343 A345 A346
A318-112	Airbus	A318
AVROLINER (RJ-100)	AVRO	RJ1H
AVROLINER (RJ-85)	AVRO	RJ85
BA146-301	British Aerospace	B463
B717-200	Boeing	B712
B737-300	Boeing	B733
B737-400	Boeing	B734
B737-500	Boeing	B735
B747-400	Boeing	B744
B757-200	Boeing	B752
B757-300	Boeing	B753
B767-200	Boeing	B762
B767-300	Boeing	B763
B767-400	Boeing	B764
MD-82	Boeing	MD82
MD-83	Boeing	MD83
MD-11 – az összes	Boeing	MD11
CL-600-2B19 (CRJ100/200/440)	Bombardier	CRJ1/CRJ2
Dornier 328-100	Dornier	D328
Dornier 328-300	Dornier	J328
Fokker 70	Fokker	F70
Fokker 100	Fokker	F100

King Air sorozat (90/100/200/300)	Beechcraft	BE9L BE20 B350
Hercules L-382-G-44K-30	Lockheed	C130
SAAB 2000/SAAB SF2000	SAAB	SB20

## II. függelék

## Az AUR.COM.2005. 2. f) pontban említett kivételek

Légijármű-típus/sorozat/modell	Gyártó	ICAO-típusmegjelölés
A330 sorozat 200/300	Airbus	A332/A333
Global Express/5000 BD-700-1A10/1A11	Bombardier	GLEX/GL5T
CL-600-2C10 (CRJ-700)	Bombardier	CRJ7
C525C, CJ4	Cessna	C25C
C560XL (Citation XLS+)	Cessna	C56X
Falcon 2000 – az összes	Dassault	F2TH
Falcon 900 – az összes	Dassault	F900
EMB-500 (Phenom 100)	Embraer	E50P
EMB-505 (Phenom 300)	Embraer	E55P
EMB-135BJ (Legacy 600)	Embraer	E35L
EMB-135EJ (Legacy 650)	Embraer	E35L
EMB-145 (135/140/145)	Embraer	E135 E145, E45X
PC-12	Pilatus	PC12



## II. MELLÉKLET

**Légtérelenőrzés****(SUR rész)****AUR.SUR.1001. Tárgy**

Ez a rész a légi járművek felszereléseire vonatkozó követelményeket és a légtérhasználattal kapcsolatos üzemeltetési szabályokat állapítja meg, beleértve a légtérelenőrzésre vonatkozó követelményeket is.

## 1. CÍM – BERENDEZÉSFÜGGŐ, EGYÜTTMŰKÖDÉSEN ALAPULÓ LÉGTÉRELLENŐRZÉS

**AUR.SUR.2001. Hatály**

1. Ez a cím csak az általános légi forgalomban a műszeres repülési szabályok szerint üzemelő járatokra vonatkozik az egységes európai égbolt azon légtérében, amely részét képezi az ICAO európai (EUR) körzetének.
2. Az 1. bekezdés ellenére az AUR.SUR.2015. pont az általános légi forgalomban üzemelő valamennyi járatra vonatkozik.

**AUR.SUR.2005. A légi jármű-felszerelésekre vonatkozó követelmények**

1. A légi jármű-üzemeltetők biztosítják, hogy:
  - a) a légi járművek fel legyenek szerelve olyan üzemképes másodlagos légtérelenőrző radar-válaszjeladóval, amely megfelel a következő feltételeknek:
    - i. rendelkezik a fedélzeti S-módú elemi légtérelenőrzéshez (ELS) szükséges képességekkel;
    - ii. megfelelő a folytonossága, így elkerülhető a működési kockázat;
  - b) az első alkalommal 1995. június 7-én vagy azt követően kibocsátott egyedi légi alkalmassági bizonyítvánnyal ellátott, 5 700 kg-ot meghaladó legnagyobb hitelesített felszállótömegű vagy 250 csomót meghaladó legnagyobb tényleges utazósebességű légi járművek fel legyenek szerelve olyan üzemképes másodlagos légtérelenőrző radar-válaszjeladóval, amely megfelel a következő feltételeknek:
    - i. az a) i. pontban említett képességeken kívül rendelkezik az 1 090 MHz-es kiterjesztett szkvittert használó (ES) automatikus berendezésfüggő légtérelenőrzés-adatközléshez (ADS-B) szükséges képességekkel;
    - ii. megfelelő a folytonossága, így elkerülhető a működési kockázat;
  - c) az első alkalommal 1995. június 7-én vagy azt követően kibocsátott egyedi légi alkalmassági bizonyítvánnyal ellátott, 5 700 kg-ot meghaladó legnagyobb hitelesített felszállótömegű vagy 250 csomót meghaladó legnagyobb tényleges utazósebességű merevszárnyú légi járművek fel legyenek szerelve olyan üzemképes másodlagos légtérelenőrző radar-válaszjeladóval, amely megfelel a következő feltételeknek:
    - i. az a) i. és b) i. pontban említett képességeken kívül rendelkezik a fedélzeti S-módú továbbfejlesztett légtérelenőrzéshez (EHS) szükséges képességekkel;
    - ii. megfelelő a folytonossága, így elkerülhető a működési kockázat.
2. Az 1. b) és c) pont nem vonatkozik azokra a légi járművekre, amelyek a következő kategóriák valamelyikébe tartoznak:
  - a) karbantartási célból repülő légi járművek;
  - b) kiviteli célból repülő légi járművek;
  - c) működésüket 2025. október 31-ig beszüntető légi járművek.
3. Az első alkalommal 2020. december 7. előtt kibocsátott egyedi légi alkalmassági bizonyítvánnyal ellátott légi járművek üzemeltetőinek meg kell felelniük az 1. b) és c) pontban meghatározott követelményeknek, és teljesíteniük kell a következő feltételeket:
  - a) még 2020. december 7-e előtt kidolgoztak egy utólagos átalakítási programot, amely igazolja az 1. b) és c) pontnak való megfelelést;

- b) az érintett légi járművek nem részesültek uniós finanszírozásban az 1. b) és c) pontban meghatározott követelmények teljesítése céljából.
4. A légi jármű-üzemeltetők gondoskodnak arról, hogy az 1., 2. és 3. pont szerint felszerelt és 5 700 kg-ot meghaladó legnagyobb hitelesített felszállótömegű vagy 250 csomót meghaladó legnagyobb tényleges utazósebességű légi járművek többutas vétellel üzemeljenek.

#### **AUR.SUR.2010. Nem megfelelően működő válaszjeladó**

Azon légi járművek esetében, amelyek válaszjeladója átmenetileg nem képes teljesíteni az AUR.SUR.2005. 1.b) és c) pontban foglalt követelményeket, az üzemeltetők legfeljebb 3 egymást követő napig jogosultak az adott légi járművet üzemeltetni.

#### **AUR.SUR.2015. 24 bites ICAO légi jármű-címmel rendelkező válaszjeladó**

A légi jármű-üzemeltetők biztosítják, hogy az általuk üzemeltetett légi járművek fedélzetén minden S-módú válaszjeladó rendelkezzen 24 bites ICAO légi jármű-címmel, amely megfelel a nyilvántartásba vétel szerinti ország által kiosztott lajstromjelnek.

#### **AUR.SUR.2020. A légtérelenőrzéssel kapcsolatos üzemeltetési eljárások és képzés**

A légi jármű-üzemeltetők minden szükséges intézkedést meghoznak annak biztosítására, hogy:

- a) üzemeltetési eljárásaik megfeleljenek e cím rendelkezéseinek, és szerepeljenek az üzembentartási kézikönyvekben; és
- b) a légtérelenőrző berendezéseket működtető személyzet megfelelően ismerje e cím rendelkezéseit, és kellő képzettséggel rendelkezzen munkaköri feladatainak ellátásához.