



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2016. november 21.
(OR. en)

Intézményközi referenciaszám:
2015/0277 (COD)

14469/16
ADD 2

AVIATION 231
CODEC 1668
RELEX 949

JELENTÉS

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	a Tanács
Előző dok. sz.:	13505/16 ADD2 REV 1 AVIATION 215 CODEC 1490 RELEX 867
Biz. dok. sz.:	14991/15 AVIATION 152 CODEC 1667 RELEX 1014
Tárgy:	<i>A Tanács 2016. december 1-jei ülésének (<u>Közlekedés, Távközlés és Energia</u>) előkészítése</i> Javaslat – AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról, valamint a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről – Általános megközelítés

I. MELLÉKLET

A 2. cikk (3) bekezdésének d) pontjában említett légi járművek

1. A rendelet nem alkalmazandó az alábbi, pilóta által irányított légijármű-kategóriákra:
 - a) történelmi jelentőségű légi jármű, mely megfelel az alábbi feltételeknek:
 - i) olyan légi jármű, amelynek:
 - az eredeti terve 1955. január 1. előtt készült, és
 - a gyártását 1975. január 1. előtt befejezték;
 - vagy
 - ii) egyértelmű történelmi jelentőségű légi jármű, amelyhez a következők kapcsolódnak:
 - részvétel egy nevezetes történelmi eseményben,
 - a repülés fejlődésének egy jelentős lépése, vagy
 - fontos szerep betöltése egy tagállam fegyveres erőiben;
 - b) kifejezetten kutatásra, kísérleti vagy tudományos célra tervezett vagy módosított légi jármű, amelyet vélhetően csak nagyon kis számban gyártanak;
 - c) légi jármű, amelynek legalább 51 %-át amatőr vagy amatőrök nonprofit szervezete építette saját célra, kereskedelmi célok nélkül;
 - d) légi jármű, mely a fegyveres erők szolgálatában áll, kivéve ha a légi jármű olyan típusú, amelyre az Ügynökség tervezési szabványt fogadott el;

- e) repülőgépek, amelyeknél az átesési sebesség vagy a minimális állandó repülési sebesség leszálláskor nem haladja meg a 35 csomós kalibrált légsebességet (CAS), valamint legfeljebb két ülésel rendelkező motoros ejtőernyők, vitorlázó repülőgépek és motoros vitorlázó repülőgépek, amelyek maximális felszállótömege (MTOM) a tagállamok nyilvántartása szerint nem nagyobb, mint:

	Szárazföldi repülőgép	Motoros ejtőernyők / motoros vitorlázó repülőgépek	Vitorlázó repülőgépek	Kétültű vagy úszótestes repülőgép	Törzsre szerelt ejtőernyős mentőrendszer
Együlékes	350 kg MTOM	300 kg MTOM	250 kg MTOM	További 30 kg MTOM	További 15 kg MTOM
Kétülékes	500 kg MTOM	450 kg MTOM	400 kg MTOM	További 45 kg MTOM	További 25 kg MTOM
Amennyiben egy kétültű vagy úszótestes repülőgépet úszótestes repülőgépként és szárazföldi repülőgépként is üzemben tartanak, a maximális felszállótömegnek az alkalmazandó MTOM-határ alatt kell lennie.					

i. [...];

ii. [...];

iii. [...];

iv. [...];

v. [...];

vi. [...];

vii. [...];

viii. [...];

- f) egy- és kétüléses könnyű autogirók és helikopterek, amelyek maximális felszállótömege nem nagyobb, mint 560 kg;
- g) [...];
- h) az a) vagy a d) pontban foglalt kritériumoknak megfelelő légi járművek másolatai, melyek szerkezeti terve hasonló az eredeti járműéhez;
- i) egy- vagy kétszemélyes ballonok és hőléghajók, amelyek legnagyobb tervezett térfogata forró levegő esetén nem haladja meg az 1200 m^3 -t, más emelőgáz esetén pedig nem haladja meg a 400 m^3 -t;
- j) bármely más típusú légi jármű, melynek legnagyobb üres tömege üzemanyaggal együtt legfeljebb 70 kg.

2. Emellett a rendelet nem alkalmazandó a meghajtórendszerrel nem rendelkező, kikötött légi járművekre, amennyiben a rögzítő kötél hossza legfeljebb 50 m, és:

- a) a maximális felszállótömeg hasznos terheléssel együtt nem éri el a 25 kg-ot; vagy
- b) levegőnél könnyebb légi járművek esetében a jármű térfogata nem éri el a 40 m^3 -t.

II. MELLÉKLET

Légialkalmassági alapkövetelmények

1. A TERMÉKEK INTEGRITÁSA:

A termékek integritását a légi jármű üzemi élettartamára minden előre látható repülési körülmény tekintetében biztosítani kell. Az összes követelménynek való megfelelést értékeléssel vagy elemzéssel kell ellenőrizni, szükség esetén vizsgálatokkal alátámasztva.

1.1. Szerkezetek és anyagok:

1.1.1. A szerkezet integritását a légi jármű (a meghajtórendszert is beleértve) teljes működési tartományán belül – és a szükséges mértékben azon túl is – biztosítani kell, és a légi jármű teljes élettartama alatt fenn kell tartani.

1.1.2. A légi jármű minden olyan részegységének, amelynek meghibásodása csökkentheti a szerkezet integritását, káros alakváltozás és meghibásodás bekövetkezése nélkül meg kell felelnie az alábbi feltételeknek. Ez magában foglalja az összes jelentős tömegű elemet és azok rögzítőeszközeit.

- a) A terhelések valamennyi olyan kombinációját figyelembe kell venni, amely a légi jármű tömegeiben, tömegközéppont-tartományában, működési tartományában és élettartama során, valamint a szükséges mértékben azokon túl is, valószínűsíthetően bekövetkezhet. Ez magában foglalja a széllökések, a manőverek, a nyomás alá helyezés, a mozgatható felületek, valamint az irányító- és a meghajtórendszerek következtében fellépő terheléseket mind repülés közben, mind a földön.
- b) Figyelembe kell venni a szárazföldön vagy vízen végzett kényszerleszállások következtében fellépő terheléseket és valószínűsíthető meghibásodásokat.
- c) Az üzemben tartás típusának megfelelően a terhelésekre adott szerkezeti reakciók meghatározása során – a légi jármű méretének és konfigurációjának figyelembevételével – tekintetbe kell venni a dinamikus hatásokat is.

- 1.1.3. A légi járműnek mindennemű aeroelasztikus instabilitástól és túlzott rezgéstől mentesnek kell lennie.
- 1.1.4. A légi jármű építése során alkalmazott gyártási eljárásoknak és anyagoknak ismert és reprodukálható szerkezeti tulajdonságokat kell eredményezniük. Az anyagjellemzők mindennemű, az üzemeltetési környezettel kapcsolatos változását figyelembe kell venni.
- 1.1.5. Amennyire gyakorlati szempontból lehetséges, biztosítani kell, hogy a ciklikus terhelés, a környezeti hatások miatti károsodás, valamint a véletlenszerű és a diszkrét forrású károk ne csökkentsék a szerkezet integritását egy elfogadható maradó szilárdsági szint alá. E tekintetben a folyamatos légialkalmasság biztosításához minden szükséges utasítást közzé kell tenni.

1.2. Meghajtás:

- 1.2.1. A meghajtórendszer (azaz a hajtómű és adott esetben a légcsavar) integritását a meghajtórendszer egész működési tartományában – és a szükséges mértékben azon túl is – bizonyítani kell, és a meghajtórendszer teljes élettartama alatt fenn kell tartani, figyelembe véve a meghajtórendszer szerepét a légi jármű átfogó biztonsági koncepciójában.
- 1.2.2. A meghajtórendszernek, figyelembe véve a környezeti hatásokat és körülményeket, a rá vonatkozóan megállapított korlátokon belül minden szükséges repülési körülmény esetén biztosítani kell a tőle megkövetelt tolóerőt vagy energiát.
- 1.2.3. A meghajtórendszer gyártása során alkalmazott gyártási eljárásoknak és anyagoknak ismert és reprodukálható szerkezeti viselkedést kell eredményezniük. Az anyagjellemzők mindennemű, az üzemeltetési környezettel kapcsolatos változását figyelembe kell venni.
- 1.2.4. A ciklikus terhelés, a környezeti és az üzemeltetési hatások miatti károsodások, valamint a részegységek ezekből eredő lehetséges meghibásodásai nem csökkenthetik a meghajtórendszer integritását az elfogadható szintek alá. E tekintetben a folyamatos légialkalmasság biztosításához minden szükséges utasítást közzé kell tenni.

1.2.5. A meghajtórendszer és a légi jármű közötti biztonságos és helyes illesztésre vonatkozó összes szükséges utasítást, információt és követelményt közzé kell tenni.

1.3. Rendszerek és berendezések (a fel nem szerelt berendezéseken kívül):

1.3.1. A légi jármű nem rendelkezhet olyan tervezési jellemzőkkel vagy részletkialakításokkal, amelyek a tapasztalatok alapján veszélyesek.

1.3.2. A légi járműnek, beleértve azokat a rendszereket és berendezéseket is, amelyek a típusterv értékeléséhez vagy az üzemeltetési szabályok szerint szükségesek, minden előre látható üzemeltetési feltétel esetén – a rendszerek vagy berendezések üzemeltetési környezetének figyelembevételével – a tervezettnak megfelelően kell működnie a légi jármű működési tartományán belül, és a szükséges mértékben azon túl is. A típusalkalmasság tanúsításához és az üzemeltetési szabályok szerint nem szükséges más rendszerek és berendezések, akár megfelelően, akár nem megfelelően működnek, nem csökkenthetik a biztonságot, és nem befolyásolhatják hátrányosan semmilyen más rendszer vagy berendezés helyes működését. A rendszereknek és a berendezéseknek különleges képességek vagy erő kifejtés nélkül üzemben tarthatónak kell lenniük.

1.3.3. A légi jármű rendszereit és berendezéseit mind külön-külön, mind egymással összefüggésben tekintve úgy kell megtervezni, hogy ne eredményezhessen végzetes meghibásodást egyetlen olyan egyedi meghibásodás sem, amelyről nincs kimutatva, hogy rendkívül valószínűtlen, és fordított kapcsolatnak kell fennállnia a meghibásodási feltételek valószínűsége és a légi járműre vagy annak utasaira gyakorolt hatásaik súlyossága között. Az egyedi meghibásodásra vonatkozó fenti követelménnyel összefüggésben elfogadott, hogy megfelelően figyelembe kell venni a légi jármű méretét és általános értelemben vett felépítését, és ez azt eredményezheti, hogy az egyedi meghibásodásra vonatkozó követelményt a helikopterek és a kisméretű repülőgépek egyes részegységei és egyes rendszerei esetében nem szükséges teljesíteni.

- 1.3.4. A személyzetet vagy – az adott esetben megfelelően – a karbantartó személyzetet egyértelmű, következetes és félreérthetetlen módon el kell látni mindazokkal az információkkal, amelyek a repülés biztonságos végrehajtásához szükségesek, valamint amelyek a nem biztonságos körülményekre vonatkoznak. A rendszereket, a berendezéseket és az irányítóberendezéseket, beleértve a jeleket és a bejelentéseket is, úgy kell megtervezni és elhelyezni, hogy a veszélyhelyzetek kialakulását eredményező hibák a lehető legkisebb szinten legyenek.
- 1.3.5. A tervezés során óvintézkedéseket kell tenni annak érdekében, hogy a légi járművön belül és kívül egyaránt minimális szintűek legyenek a légi járműre és az utasokra nézve az észszerűen valószínűsíthető veszélyekből származó kockázatok, beleértve az információbiztonsági veszélyeket is, és ennek keretében azon veszély ellen is védelmet kell biztosítani, amely a fel nem szerelt berendezések valamelyikének jelentős meghibásodásából vagy mechanikai tönkremeneteléből eredhet.

1.4. Fel nem szerelt berendezések:

- 1.4.1. A fel nem szerelt berendezéseknek minden előre látható üzemeltetési feltétel esetén el kell tudniuk látni a biztonsági vagy a biztonság szempontjából releváns funkciójukat, kivéve abban az esetben, ha ez a funkció másképp is ellátható.
- 1.4.2. A fel nem szerelt berendezéseknek különleges képességek vagy erő kifejtés nélkül üzemben tarthatónak kell lenniük.
- 1.4.3. A fel nem szerelt berendezéseket úgy kell megtervezni, hogy a veszélyhelyzetek kialakulásához hozzájáruló hibák a lehető legkisebb szinten legyenek.
- 1.4.4. A fel nem szerelt berendezések, akár megfelelően, akár nem megfelelően működnek, nem csökkenthetik a biztonságot, és nem befolyásolhatják hátrányosan semmilyen más berendezés, rendszer vagy készülék helyes működését.

1.5. Folyamatos légialkalmasság:

- 1.5.1. A folyamatos légialkalmasságra vonatkozó utasításokat tartalmazó összes dokumentumot el kell készíteni és hozzáférhetővé kell tenni annak biztosítása érdekében, hogy a légi jármű teljes élettartama alatt megmaradjon a légijármű-típus és minden kapcsolódó részegység légialkalmasságának színvonala.

- 1.5.2. Amennyire az a folyamatos légialkalmasság szempontjából szükséges, biztosítani kell a részegységek és a fel nem szerelt berendezések vizsgálatának, beállításának, kenésének, eltávolításának és kicserélésének eszközeit.
- 1.5.3. A folyamatos légialkalmasságra vonatkozó utasításoknak olyan kézikönyv vagy kézikönyvek formáját kell ölteniük, amely megfelel vagy amelyek megfelelnek a szolgáltatott adatok mennyiségének. A kézikönyveknek praktikus formában kell tartalmazniuk karbantartási és javítási utasításokat, javítással kapcsolatos információkat, valamint a hibaelhárítási és a vizsgálati eljárások ismertetését.
- 1.5.4. A folyamatos légialkalmasságra vonatkozó utasításoknak olyan légialkalmassági korlátozásokat kell tartalmazniuk, amelyek mutatják a kötelező cserék idejét, a vizsgálati időközöket és a kapcsolódó vizsgálati eljárásokat.

2. A TERMÉKEK MŰKÖDÉSÉNEK LÉGIALKALMASSÁGI SZEMPONTJAI

- 2.1. Bizonyítani kell, hogy a termék működése közben a fedélzeten és a földön tartózkodó személyek kielégítő szintű biztonságának biztosítása érdekében sor került a következő kérdések kezelésére:
- a) Meg kell állapítani azokat az üzemeltetési fajtákat, amelyekre a légi jármű jóváhagyást kapott, és meg kell határozni a biztonságos üzemben tartáshoz szükséges korlátozásokat és információkat, beleértve a környezetvédelmi korlátozásokat és jellemzőket is.
 - b) A légi járműnek biztonságosan irányíthatónak és manőverezhetőnek kell lennie minden várható üzemeltetési feltétel esetén, beleértve az egyik – vagy, a légi jármű méretétől és konfigurációjától függően, több – meghajtórendszer meghibásodása nyomán előálló helyzetet is. Kellő figyelmet kell fordítani a pilóta testi erejére, a pilótafülke környezetére, a pilóta munkaterhelésére és az egyéb emberi tényezőkre, valamint az adott repülési fázisra és annak időtartamára.
 - c) A repülés egyik fázisából egy másikba való zavartalan átmenetet anélkül kell lehetővé tenni, hogy ahhoz bármilyen valószínűsíthető üzemeltetési feltételek között a pilóta részéről kivételes képességekre, éberségre, erő kifejtésre vagy munkaterhelésre lenne szükség.

- d) A légi jármű stabilitásának biztosítani kell, hogy a pilótára – a repülési fázisnak és annak időtartamának függvényében – ne háruljon túlzott igénybevétel.
- e) Meg kell határozni a rendes körülmények közötti üzemelésre, a meghibásodás esetére és a veszélyhelyzetekre vonatkozó eljárásokat.
- f) A légi jármű típusa függvényében gondoskodni kell figyelmeztetésekről vagy más olyan eszközről, amelynek segítségével megakadályozható a rendes repülési határgörbéből való kilépés.
- g) A légi jármű és rendszerei jellemzőinek a repülési határgörbéből való esetleges kilépés esetén lehetővé kell tenniük az abba való biztonságos visszatérést.

2.2. A személyzet tagjai rendelkezésére kell bocsátani az üzemben tartásra vonatkozó korlátozásokat és a biztonságos üzemben tartáshoz szükséges egyéb információkat.

2.3. A termékek működését meg kell védeni az olyan veszélyektől, amelyek a kedvezőtlen külső és belső körülményekből adódnak, beleértve a környezeti körülményeket is.

- a) Ezen belül különösen – az üzemben tartás típusának megfelelően – nem szabad, hogy nem biztonságos körülmények álljanak elő az olyan jelenségeknek való kitettség okán, mint például – de nem kizárólag – a kedvezőtlen időjárás, a villámlás, a madárral történő ütközés, a nagy frekvenciájú sugárzott tér, az ózon stb., amelyek megjelenése észszerűen várható a termék üzemben tartása folyamán, figyelembe véve a légi jármű méretét és konfigurációját.

- b) Az utastereknek az üzemben tartás típusának megfelelően megfelelő utazási körülményeket kell biztosítaniuk az utasok számára, valamint megfelelő védelmet kell nyújtaniuk mindazokkal a várható veszélyekkel szemben, amelyek a repülési műveletek közben vagy veszélyhelyzetekben felmerülnek, beleértve a tüzet, a füstöt, a mérgező gázokat és a gyors légnyomáscsökkenést is, és figyelembe véve a légi jármű méretét és konfigurációját. Intézkedéseket kell tenni annak érdekében, hogy a légi járművön utazók minden észszerű lehetőséget megkapjanak a súlyos sérülések elkerülésére és a légi jármű gyors elhagyására, és szárazföldi vagy vízi kényszerleszállás esetén védve legyenek a lassulási erő hatásaival szemben. Megfelelően gondoskodni kell érthető és egyértelmű jelzésekről vagy bejelentésekről annak érdekében, hogy a légi járművön utazók megismerhessék a biztonságos viselkedésformákat, valamint a biztonsági felszerelés helyét és helyes használatának módját. Az előírt biztonsági berendezéseknek azonnal használhatónak kell lenniük.
- c) A személyzeti fülkét az üzemben tartás típusának megfelelően úgy kell elrendezni, hogy megkönnyítsék a repülési műveleteket – ideértve a helyzetismeretet biztosító eszközöket is – és bármilyen várható helyzet vagy veszélyhelyzet kezelését. A személyzeti fülkék környezete nem veszélyeztetheti a személyzet képességét a feladatok elvégzésére, és úgy kell őket megtervezni, hogy üzemben tartás közben ne jelentkezzenek zavaró hatások, és elkerülhető legyen az irányítóeszközök helytelen használata.

3. A TERVEZÉST, A GYÁRTÁST, A FOLYAMATOS LÉGIALKALMASSÁG IRÁNYÍTÁSÁT ÉS A KARBANTARTÁST VÉGZŐ SZERVEZETEK (BELEÉRTVE A TERMÉSZETES SZEMÉLYEKET IS)

3.1. A tevékenység típusát figyelembe véve a szervezetek jóváhagyását akkor kell megadni, ha teljesülnek a következő feltételek:

- a) a szervezeteknek rendelkezniük kell a munkájuk maradéktalan elvégzéséhez szükséges eszközökkel. Ez – nem kizárólagosan – magában foglalja a létesítményeket, a személyzetet, a felszerelést, a szerszámokat és anyagokat, a feladatok dokumentációját, a felelőségeket és eljárásokat, valamint a vonatkozó adatokhoz és nyilvántartásokhoz való hozzáférést;

- b) a végzett tevékenység típusát és a szervezet méretét figyelembe véve a szervezetnek olyan vezetési rendszert kell létrehoznia és fenntartania, amely biztosítja ezen alapvető követelmények teljesülését, kezeli a biztonsági kockázatokat, és törekszik önmaga folyamatos fejlesztésére;
- c) a szervezetnek szükség szerint megállapodásokat kell kötnie más érintett szervezetekkel a légialkalmasság alapvető követelményeinek való folyamatos megfelelés biztosítására;
- d) a b) pontban említett vezetési rendszer és a c) pontban említett megállapodások részeként a szervezetnek a termékek biztonságának folyamatos javításához való hozzájárulás céljából létre kell hoznia egy rendszert az események jelentésére.

3.2. A karbantartási képzéssel foglalkozó szervezetekre nem vonatkoznak a 3.1. c) és a 3.1. d) pontban foglalt követelmények.

3.2a. A karbantartást végző természetes személyeknek a tevékenység típusának megfelelő elméleti ismereteket, gyakorlati készségeket és tapasztalatot kell szerezniük, és folyamatosan szinten kell tartaniuk azokat.

III. MELLÉKLET

A termékek környezetvédelmi megfelelőségével kapcsolatos alapvető követelmények

1. A termékeket a 4. pont figyelembevételével úgy kell megtervezni, hogy a lehető leghalkabbak legyenek.
2. A termékeket a 4. pont figyelembevételével úgy kell megtervezni, hogy a kibocsátások a lehető legalacsonyabbak legyenek.
3. A termékeket a 4. pont figyelembevételével úgy kell megtervezni, hogy a folyadékok elpárolgásából vagy a környezetbe kerüléséből eredő kibocsátások a lehető legalacsonyabbak legyenek.
4. A zaj, a különböző fajtájú kibocsátások és a folyadékok környezetbe kerülésének csökkentését szolgáló tervezési intézkedések kölcsönhatásait figyelembe kell venni.
5. A légi jármű által keltett zaj és kibocsátások minimalizálása szempontjából figyelembe kell venni a rendes üzemeltetési feltételek teljes tartományát és azokat a földrajzi területeket, ahol a légi járművek által keltett zaj és kibocsátások problémát jelentenek.
6. A légi jármű környezetvédelmi okokból szükséges rendszereit és berendezéseit úgy kell megtervezni, gyártani és karbantartani, hogy minden előre látható üzemeltetési feltétel esetén rendeltetésszerűen működjenek. E rendszerek és berendezések megbízhatóságának arányosnak kell lennie a termék környezetvédelmi megfelelőségére gyakorolni kívánt hatásukkal.
7. A repülőipari termékek ezen alapvető követelményeknek való folyamatos megfelelőségének biztosításához szükséges útmutatásokat, eljárásokat, módszereket, kézikönyveket, korlátozásokat és ellenőrzéseket ki kell dolgozni, és világosan kommunikálni kell a célközönség felé.
8. A repülőipari termékek tervezésében, gyártásában és karbantartásában részt vevő szervezeteknek:

- a) rendelkezniük kell minden ahhoz szükséges eszközzel, hogy biztosítsák a repülőipari termék ezen alapvető követelményeknek való megfelelését; és
- b) szükség szerint megállapodásokat kell kötniük más érintett szervezetekkel annak biztosítására, hogy a repülőipari termékek teljesítsék ezen alapvető követelményeket.

IV. MELLÉKLET

A légiszemélyzet tagjaira vonatkozó alapvető követelmények

1. PILÓTAKÉPZÉS

1.1. Általános elvek

A légi jármű vezetésére irányuló képzésben részesülni kívánó személynek tanulmányi szinten, fizikailag és szellemileg kellően érettnnek kell lennie a megfelelő elméleti ismeretek és gyakorlati készségek elsajátításához, fenntartásához és bizonyításához.

1.2. Elméleti ismeretek

A pilótának a légi jármű fedélzetén ellátott feladatainak megfelelő és az adott típusú tevékenységhez kapcsolódó kockázatokkal arányos tudásszintet kell elsajátítania és fenntartania. Ezek az ismeretek minimálisan az alábbiakat tartalmazzák:

- a) a légi jog;
- b) a légi járművekre vonatkozó általános ismeretek;
- c) a légi jármű kategóriájához kapcsolódó műszaki kérdések;
- d) a repüléstervezés és a repülés-végrehajtás;
- e) az emberi teljesítmény és annak korlátai;
- f) a meteorológia;
- g) a navigáció;
- h) az üzemeltetési eljárások, köztük az erőforrás-gazdálkodás;

- i) a repülés alapelvei;
- j) a kommunikáció; és
- k) a nem technikai jellegű készségek, beleértve a veszélyek és a hibák felismerésének és kezelésének készségét is.

1.3. Az elméleti ismeretek ellenőrzése és fenntartása

1.3.1. Az elméleti ismeretek elsajátítását és megtartását a képzés során folyamatos értékeléssel és – adott esetben – vizsgákkal kell ellenőrizni.

1.3.2. Az elméleti ismeretekkel kapcsolatos kompetenciákat megfelelő szinten kell tartani.

1.4. Gyakorlati készségek

A pilótának el kell sajátítania és fenn kell tartania a légi jármű fedélzetén ellátandó feladatai elvégzéséhez szükséges gyakorlati készségeket. Ezeknek a készségeknek arányosnak kell lenniük az adott típusú tevékenységhez kapcsolódó kockázatokkal, és a légi jármű fedélzetén végzett feladatoknak megfelelően az alábbiakra kell kiterjedniük:

- a) a felszállás előtti és a repülés közbeni feladatok, ideértve egyebek mellett a légi jármű teljesítményének, tömegének és súlypontjának meghatározását, a légi jármű vizsgálatát és javítását, az üzemanyag- és az energiafelhasználás tervezését, az időjárás megítélését, az útvonaltervezést, a légtérkorlátozásokat és a futópályák rendelkezésre állását;
- b) a repülőtéri és a forgalmi köri eljárások;
- c) az ütközések elkerülését szolgáló óvintézkedések és eljárások;
- d) a légi jármű irányítása külső vizuális referencia alapján;
- e) a repülési manőverek, köztük a kritikus helyzetekben végzett manőverek is, és a kapcsolódó „kivevő” („upset”) manőverek, a műszaki lehetőségek függvényében;
- f) fel- és leszállás végrehajtása normál és oldalszélben;
- g) a csak műszerek alapján történő repülés, a tevékenység típusának megfelelően;

- h) az üzemben tartási eljárások, köztük a csapatmunka és az erőforrás-gazdálkodás, az üzemben tartás jellegének megfelelően, egy-, illetve többfős személyzet esetében;
- i) a navigáció és a repülési szabályok és a kapcsolódó eljárások végrehajtása, adott esetben vizuális adatok vagy navigációs segédeszközök használatával;
- j) teendők rendellenes működés, illetve veszélyhelyzet esetén, ideértve a légi jármű berendezéseinek szimulált meghibásodását is;
- k) megfelelés a légiforgalmi és a kommunikációs eljárásoknak;
- l) a légi jármű típusa vagy osztálya szerinti specifikus kérdések;
- m) a konkrét tevékenységhez kötődő kockázatok csökkentéséhez szükséges további gyakorlatikészség-fejlesztő képzések; és
- n) nem technikai jellegű készségek, beleértve a veszélyek és a hibák megfelelő értékelési módszertan alkalmazásával történő felismerésének és kezelésének készségét is, a technikai készségek értékelésével összefüggésben.

1.5. A gyakorlati készségek ellenőrzése és fenntartása

1.5.1. A pilótának bizonyítania kell, hogy képes a légi jármű fedélzetén ellátott feladatainak megfelelő kompetenciával végrehajtani az eljárásokat és a manővereket, és eközben:

- a) a légi járművet az arra vonatkozó korlátozások között tartja üzemben;
- b) jó ítélőképességgel és repülőszaktudással cselekszik;
- c) alkalmazza a repüléssel kapcsolatos ismereteit;
- d) a légi járművet mindenkor úgy tartja irányítása alatt, hogy biztosított legyen az eljárás vagy manőver sikeres végrehajtása; és

- e) rendelkezik nem technikai jellegű készségekkel, beleértve a veszélyek és a hibák megfelelő értékelési módszertan alkalmazásával történő felismerésének és kezelésének készségét is, a technikai készségek értékelésével összefüggésben.

1.5.2. A gyakorlati készségekkel kapcsolatos kompetenciákat megfelelő szinten kell tartani.

1.6. Nyelvismeret

A pilótának bizonyítottan rendelkeznie kell a repülőgépen ellátott feladataihoz szükséges megfelelő nyelvismerettel. A bizonyított nyelvismeretnek ki kell terjednie:

- a) az időjárási információs dokumentumok megértésére;
- b) a repülési útvonalat tartalmazó, valamint az indulási és megközelítési térképek és a kapcsolódó repülési tájékoztató dokumentumok használatára; és
- c) a légiszemélyzet más tagjaival és a léginavigációs szolgálatokkal a repülés bármely fázisában – beleértve a repülésre való felkészülést is – folytatandó kommunikáció képességére azon a nyelven, amelyen repülés közben a rádiókommunikáció folyik.

1.7. Repülésszimulációs oktatóeszközök

A képzésben vagy a gyakorlati készségek elsajátításának vagy fenntartásának ellenőrzésében használt repülésszimulációs oktatóeszközöknek (FSTD) meg kell felelniük bizonyos teljesítményszintnek azokon a területeken, amelyek az adott feladat elvégzése szempontjából relevánsak. Különösen a térbeli kialakításnak, a kezelési tulajdonságoknak, valamint a járműteljesítménynek és a rendszerviselkedésnek kell megfelelő módon leképeznie a légi járművet.

1.8. Tanfolyamok

1.8.1. A képzést tanfolyami formában kell biztosítani.

1.8.2. A tanfolyamoknak az alábbi feltételeknek kell megfelelniük:

- a) minden tanfolyamtípusra ki kell dolgozni egy tantervet; és

- b) ha indokolt, a tanfolyamnak megfelelő arányban elméleti képzést és gyakorlati repülési képzést is tartalmaznia kell (beleértve a repülésszimulációs oktatóeszközökkel végzett képzést is).

1.9. Oktatók

1.9.1. Elméleti oktatás

Az elméleti oktatást megfelelően képzett oktatóknak kell tartaniuk. Ezeknek az oktatóknak:

- a) megfelelő ismeretekkel kell rendelkezniük az oktatott területen; és
- b) képeseknek kell lenniük a megfelelő oktatási technikák alkalmazására.

1.9.2. Repülésoktatás és repülésszimulációs oktatás

A repülésoktatást és a repülésszimulációs oktatást olyan megfelelően képzett oktatóknak kell tartaniuk, akik:

- a) teljesítik a nyújtott oktatásnak megfelelő, az elméleti ismeretekre és a gyakorlati tapasztalatra vonatkozó követelményeket;
- b) képesek a megfelelő oktatási technikák alkalmazására;
- c) gyakorlatot szereztek az oktatni kívánt repülési manőverek és eljárások oktatása során használt oktatási technikák terén;
- d) bizonyították képességüket az oktatni kívánt repülési területek oktatására, egyaránt ideértve a repülés előtti és utáni, valamint a földi oktatást; és
- e) az oktatás színvonalának fenntartása érdekében rendszeres ismeretfrissítő képzésben részesülnek.

A légi járművön képzést nyújtó repülésoktatóknak – az új típusú légi járműveken végzett oktatás kivételével – jogosultnak kell lenniük az oktatni kívánt légi jármű parancsnokként történő vezetésére.

1.10. Vizsgáztatók

A pilóták készségeinek felméréséért felelős személyeknek:

- a) meg kell felelniük a repülőoktatókra és a repülésszimulációs oktatókra vonatkozó követelményeknek; és
- b) képesnek kell lenniük a pilóták teljesítményének megítélésére, valamint repülési tesztek és ellenőrzések lefolytatására.

2. A PILÓTÁK GYAKORLATI TAPASZTALATAIRA VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK

Hacsak a kompetencia meglétét nem az 1.5. pont szerint kell ellenőrizni, a légiszemélyzet tagjaként, oktatóként vagy vizsgáztatóként eljáró személynek elegendő tapasztalatot kell szereznie és fenntartania az általa ellátott feladatok elvégzéséhez.

3. A PILÓTÁK EGÉSZSÉGÜGYI ALKALMASSÁGA

3.1. Egészségügyi alkalmassági követelmények

3.1.1. Minden pilótának rendszeresen bizonyítania kell a feladatai kielégítő ellátásához szükséges egészségügyi alkalmasságáról, figyelemmel a tevékenység típusára. A követelményeknek való megfelelést megfelelő, a bevált repülés-egészségügyi gyakorlaton alapuló értékelés útján, a tevékenység típusa és az életkorból adódó esetleges szellemi és fizikai állapotromlás figyelembevételével kell kimutatni.

Az egészségügyi alkalmasság – a fizikai és a szellemi alkalmasságot egyaránt ideértve – azt jelenti, hogy a pilóta nem szenved olyan betegségben vagy fogyatékosságban, amely képtelenné teszi:

- a) a légi jármű üzemben tartásához szükséges feladatok elvégzésére;
- b) a rá bízott feladatok mindenkori végrehajtására; vagy
- c) környezetének helyes érzékelésére.

3.1.2. Ha az egészségügyi alkalmasság nem bizonyított teljes körűen, akkor azonos mértékű repülésbiztonságot eredményező kockázatsökkentő intézkedések alkalmazhatók.

3.2. Repülőorvos szakértők

A repülőorvos szakértőnek:

- a) rendelkeznie kell az orvosi tevékenység gyakorlásához szükséges képesítéssel és engedéllyel;
- b) a vizsgálatok színvonalának fenntartása érdekében előzetes repülés-egészségügyi képzésben és rendszeres repülés-egészségügyi továbbképzéseken kell részt vennie; és
- c) gyakorlati ismeretekkel és tapasztalattal kell rendelkeznie azokról a körülményekről, amelyek között a pilóták feladataikat ellátják.

3.3. Repülőorvosi központok

A repülőorvosi központoknak:

- a) rendelkezniük kell a kiváltságaikhoz kapcsolódó kötelezettségek teljesítéséhez szükséges összes eszközzel. Ez – nem kizárólagosan – a létesítményeket, a személyzetet, a felszerelést, a szerszámokat és anyagokat, a feladatok dokumentációját, a felelősségeket és eljárásokat, valamint a vonatkozó adatokhoz való hozzáférést és nyilvántartások vezetését foglalja magában;
- b) a végzett tevékenység típusát és a szervezet méretét figyelembe véve olyan vezetési rendszert kell létrehozniuk és fenntartaniuk, amely biztosítja ezen alapvető követelmények teljesülését, kezeli a biztonsági kockázatokat, és törekszik önmaga folyamatos fejlesztésére; és
- c) szükség szerint megállapodásokat kell kötniük más érintett szervezetekkel e követelmények folyamatos teljesülésének biztosítására.

4. KABINSZEMÉLYZET

4.1. Általános elvek

A kabinszemélyzet tagjait:

- a) a biztonsági feladataik ellátásához szükséges kompetenciák megfelelő szintjének elérése és fenntartása érdekében képzésben kell részesíteni és rendszeres ellenőrzéseknek kell alávetni; és
- b) a biztonsági feladataik biztonságos ellátása érdekében egészségügyi alkalmasságuk értékelése céljából rendszeres ellenőrzéseknek kell alávetni. A követelményeknek való megfelelést megfelelő, a bevált repülés-egészségügyi gyakorlaton alapuló értékelés útján kell kimutatni.

4.2. Tanfolyamok

4.2.1. Az üzemben tartás vagy a kiváltságok típusától függően a képzést tanfolyami formában kell biztosítani.

4.2.2. A tanfolyamoknak az alábbi feltételeknek kell megfelelniük:

- a) minden tanfolyamtípusra ki kell dolgozni egy tantervet; és
- b) ha indokolt, a tanfolyamnak megfelelő arányban elméleti és gyakorlati képzést is tartalmaznia kell (beleértve a repülésszimulációs oktatóeszközökkel végzett képzést is).

4.3. Kabinszemélyzet-oktatók

Az oktatást megfelelően képzett oktatóknak kell tartaniuk. Ezeknek az oktatóknak:

- a) megfelelő ismeretekkel kell rendelkezniük az oktatott területen;
- b) képeseknek kell lenniük a megfelelő oktatási technikák alkalmazására; és
- c) az oktatás színvonalának fenntartása érdekében rendszeres ismeretfrissítő képzésben kell részesülniük.

4.4. Kabinszemélyzet-vizsgáztatók

A kabinszemélyzet vizsgáztatásáért felelős személyeknek:

- a) meg kell felelniük a kabinszemélyzet-oktatókra vonatkozó követelményeknek; és
- b) képesnek kell lenniük a kabinszemélyzet teljesítményének értékelésére és a vizsgák lebonyolítására.

5. KÉPZÉSI SZERVEZETEK

A pilóta- és a kabinszemélyzet-képzést nyújtó képzési szervezeteknek:

- a) rendelkezniük kell a tevékenységükhöz kapcsolódó kötelezettségek teljesítéséhez szükséges összes eszközzel. Ez – nem kizárólagosan – a létesítményeket, a személyzetet, a felszerelést, a szerszámokat és anyagokat, a feladatok dokumentációját, a felelősségeket és eljárásokat, valamint a vonatkozó adatokhoz való hozzáférést és nyilvántartások vezetését foglalja magában;
- b) a nyújtott képzéseket és a szervezet méretét figyelembe véve olyan vezetési rendszert kell létrehozniuk és fenntartaniuk, amely biztosítja ezen alapvető követelmények teljesülését, kezeli a biztonsági kockázatokat – egyebek mellett a képzés színvonalához kapcsolódó kockázatokat –, és törekszik önmaga folyamatos fejlesztésére; és
- c) szükség szerint megállapodásokat kell kötniük más érintett szervezetekkel a fenti követelmények folyamatos teljesülésének biztosítására.

V. MELLÉKLET

A légi járművek üzembentartására vonatkozó alapvető követelmények

1. ÁLTALÁNOS ELVEK

- 1.1. A repülést tilos végrehajtani, amennyiben a személyzet tagjai, és adott esetben az előkészítésében és végrehajtásában részt vevő bármely más személy nem ismeri a kötelezettségeire vonatkozó jogszabályokat, szabályokat és eljárásokat, melyek az átrepülendő területekre, az igénybe venni tervezett repülőterekre és az azokhoz kapcsolódó légi navigációs berendezésekre vonatkoznak.
- 1.2. A repülést a repülés előkészítésére és végrehajtására vonatkozóan a repülési kézikönyvben, illetve ahol az üzembentartási kézikönyv megléte szükséges, ott az abban meghatározott üzembentartási eljárások betartásával kell végrehajtani.
- 1.3. Minden repülés előtt meg kell határozni a személyzet minden egyes tagjának feladatkörét és kötelességeit. A parancsnok felel a légi jármű üzembentartásáért és biztonságáért, valamint a fedélzeten lévő személyzet, utasok és rakomány biztonságáért.
- 1.4. Hacsak a kapcsolódó kockázatok csökkentése érdekében nem kerül sor célirányos biztonsági eljárások és utasítások alkalmazására, a légi járműveken nem szállíthatók olyan árucikkek és anyagok – például veszélyes áruk, fegyverek, lőszer –, amelyek jelentős kockázatot jelenthetnek az egészségre, a biztonságra, az anyagi javakra vagy a környezetre.
- 1.5. Minden repülés vonatkozásában meg kell őrizni és az üzembentartás jellege szerinti minimális időtartamig hozzáférhetővé kell tenni az 5.3. pontban foglalt követelmények teljesítését dokumentáló összes adatot, okmányt, nyilvántartást és információt.

2. A REPÜLÉS ELŐKÉSZÍTÉSE

A repülés csak akkor kezdhető meg, ha a rendelkezésre álló minden észszerű eszközzel igazolt az összes alábbi feltétel teljesülése:

- a) A légiforgalmi tájékoztató szolgálat rendelkezésre álló dokumentációja (AIS-dokumentáció) figyelembevételével a repüléshez és a légi jármű biztonságos üzemben tartásához közvetlenül szükséges berendezések, köztük a kommunikációs berendezések és a navigációs segédeszközök rendelkezésre állnak a repülés végrehajtásához.
- b) A személyzet ismeri a releváns veszélyhelyzeti felszerelések helyét és használatát, az utasok pedig tájékoztatást kaptak erre vonatkozóan. A veszélyhelyzeti eljárások és az utastér biztonsági felszereléseinek használata tekintetében elegendő – az üzemben tartáshoz kapcsolódó és a felszerelt berendezésekre vonatkozó – információ áll a személyzet és az utasok rendelkezésére.
- c) A parancsnok meggyőződött:
 - i) arról, hogy a légi jármű a 6. pontnak megfelelően repülésre alkalmas;
 - ii) ha szükséges, arról, hogy a légi jármű megfelelő módon lajstromba van véve, és az erre vonatkozó megfelelő tanúsítványok a légi jármű fedélzetén találhatóak;
 - iii) arról, hogy az 5. pontban meghatározott, az adott repülés végrehajtásához szükséges műszerek és berendezések a légi járműre fel vannak szerelve és működnek, kivéve abban az esetben, ha ez alól a minimálisan szükséges berendezések alkalmazandó listája (MEL) vagy más, azzal egyenértékű dokumentum felmentést ad;
 - iv) arról, hogy a légi jármű tömege és súlypontjának elhelyezkedése olyan, hogy a repülés a légialkalmasságra vonatkozó dokumentációban előírt határok között végrehajtható;
 - v) arról, hogy az utastérben és a rakodótérben található valamennyi poggyász és rakomány megfelelő berakodása és rögzítése megtörtént; és

- vi) arról, hogy a légi jármű üzemben tartására vonatkozóan a 4. pontban meghatározott korlátozások a repülés során mindenkor be lesznek tartva.
- d) A légiszemélyzet rendelkezésére állnak a felszállási repülőtér, a célrepülőtér és – adott esetben – az alternatív repülőterek meteorológiai viszonyaira, valamint az útvonalon fennálló viszonyokra vonatkozó információk. Kiemelt figyelmet kell fordítani a potenciálisan veszélyes légköri viszonyokra.
- e) A repülés közben várhatóan fellépő, potenciálisan veszélyes légköri viszonyok kezelése érdekében megfelelő kockázatsökkentő eszközök vagy vészhelyzeti tervek állnak rendelkezésre.
- f) A vizuális repülési szabályokon alapuló repülés csak akkor hajtható végre, ha a követendő útvonalon a meteorológiai viszonyok olyanok, hogy lehetővé teszik a repülési szabályok betartását. A műszeres repülési szabályokon alapuló repülés esetében ki kell választani a célrepülőtérrel és szükség esetén azokat az alternatív repülőtere(ke)t, ahol a légi jármű leszállhat, figyelembe véve különösen a meteorológiai viszonyokra vonatkozó előrejelzést, a léginnavigációs szolgálatok rendelkezésre állását, a földi létesítmények meglétét és annak az államnak a műszeres repülésre vonatkozóan elfogadott eljárásait, ahol a célrepülőtér és/vagy az alternatív repülőtér található.
- g) A fedélzeten lévő üzemanyag, illetve propulziós energia és fogyóeszközök mennyisége elegendő a tervezett repülés biztonságos végrehajtásához, figyelembe véve a meteorológiai viszonyokat, a légi jármű működését befolyásoló minden körülményt és a repülés során várható minden késedelmet. Emellett az előre nem látott esetekre tartalék üzemanyagot, illetve energiát kell vinni. Ha szükséges, eljárásokat kell kidolgozni a repülés közbeni üzemanyag-, illetve energiagazdálkodásra.

3. REPÜLÉSI MŰVELETEK

A repülési műveleteket illetően az alábbi feltételek mindegyikének teljesülnie kell:

- a) amennyiben a légi jármű típusának esetében alkalmazható, és amennyiben a parancsnok a biztonság érdekében bármikor szükségesnek ítéli, fel- és leszállás közben a személyzet minden tagjának a személyzeti állomáshelyén lévő üléseken helyet kell foglalnia, és használnia kell a rendelkezésére álló övrendszereket;

- b) amennyiben a légi jármű típusának esetében alkalmazható, és hacsak az út során fiziológiai vagy üzemben tartási okok mást nem tesznek szükségessé, a légiszemélyzet minden olyan tagjának, akinek a pilótafülkében kell szolgálatot teljesítenie, az állomáshelyén kell tartózkodnia és ott kell maradnia, bekötött biztonsági övvel;
- c) amennyiben a légi jármű és az üzemben tartás típusának esetében alkalmazható, fel- vagy leszállás előtt, gurulás közben, vagy bármely más, a biztonság érdekében szükségesnek ítélt esetben a parancsnoknak biztosítani kell, hogy minden utas megfelelően helyet foglaljon, és a biztonsági öve megfelelően be legyen csatolva;
- d) a repülést úgy kell végrehajtani, hogy a repülés minden fázisa során folyamatosan biztosítva legyen a más járművektől való kellő távolság (elkülönítés) és az akadályok kellő távolságban való elkerülése. Az elkülönítésnek legalább akkorának kell lennie, amekkorát az alkalmazandó repülési szabályok az üzemben tartás jellegének megfelelően előírnak;
- e) a repülés csak akkor folytatható, ha az ismert viszonyok továbbra is legalább egyenértékűek a 2. pontban leírt körülményekkel. Emellett műszeres repülési szabályokon alapuló repülés esetén a repülőtér megközelítése nem folytatható bizonyos meghatározott magasságértékek alatt, illetve bizonyos meghatározott pozíción túl, ha az előírt látási viszonyok nem teljesülnek;
- f) veszélyhelyzetben a parancsnoknak biztosítani kell, hogy minden utas utasítást kapjon a körülményeknek megfelelő veszélyhelyzeti teendőkre vonatkozóan;
- g) a parancsnoknak minden szükséges intézkedést meg kell tennie annak érdekében, hogy minimálisra csökkentse bármely utas zavaró magatartásának hatását a repülésre;
- h) légi jármű csak akkor gurulhat a repülőtér előterén, és rotorja csak akkor kapcsolható be, ha a kezelőszerveknél megfelelően felkészült személy tartózkodik;
- i) ha szükséges, alkalmazni kell a repülés közbeni üzemanyag-, illetve energiagazdálkodásra vonatkozó eljárásokat.

4. A LÉGI JÁRMŰVEK MŰKÖDÉSE ÉS AZ ÜZEMBEN TARTÁSRA VONATKOZÓ KORLÁTOZÁSOK

- 4.1. A légi járművet a légialkalmasságára vonatkozó dokumentumokkal és a jóváhagyott repülési kézikönyvében vagy más azzal egyenértékű dokumentumban rögzített összes üzemben tartási eljárással és korlátozással összhangban kell üzemben tartani. A repülési kézikönyvnek vagy azzal egyenértékű dokumentumnak minden légi jármű esetében a személyzet rendelkezésére kell állnia, és azt folyamatosan aktualizálni kell.
- 4.2. A 4.1. pont ellenére a helikopterekkel végzett műveletek során megengedhető, hogy a jármű ideiglenesen átlépje a magasság-sebesség határgörbét, amennyiben biztosítva van a megfelelő szintű biztonság.
- 4.3. A légi járművet az alkalmazandó környezetvédelmi dokumentációval összhangban kell üzemben tartani.
- 4.4. A repülés csak akkor kezdhető meg, illetve folytatható, ha a légi jármű tervezett működése, figyelembe véve a működést lényegesen befolyásoló minden tényezőt, lehetővé teszi a tervezett üzemi tömeg mellett a repülés minden fázisának a megfelelő távolságokon/területeken belül, és az akadályok megfelelő távolságban történő kikerülésével történő végrehajtását. A felszállást, a repülést és a megközelítést/leszállást jelentősen befolyásoló tényezők különösen az alábbiak:
- a) az üzemben tartási eljárások;
 - b) a repülőtér tengerszint feletti magassága (nyomásmagasság);
 - c) az időjárási viszonyok (hőmérséklet, szél, csapadék, látótávolság)
 - d) [...];
 - e) a felszállási/leszállási terület mérete, lejtése és állapota; és
 - f) a légi jármű törzsének állapota, valamint a hajtómű és a rendszerek állapota, figyelembe véve az esetleges állapotromlást is.

- 4.5. Ezeket a tényezőket – az üzemben tartás típusának megfelelően – közvetlenül mint üzembentartási paramétereket, vagy közvetetten, tűrések vagy eltérések útján kell figyelembe venni, amelyek a teljesítményadatok tervezésében adhatók meg.

5. MŰSZEREK, ADATOK ÉS BEREDEZÉSEK

- 5.1. A légi járművet – figyelemmel a repülés összes fázisára vonatkozó légi közlekedési előírásokra és repülési szabályokra – fel kell szerelni a tervezett repüléshez szükséges minden navigációs, kommunikációs és egyéb berendezéssel.
- 5.2. A működési területekhez, a repülési útvonalakhoz, a repülési magasságokhoz és a repülés időtartamához társuló kockázatok függvényében a légi járművet a szükséges mértékben fel kell szerelni minden szükséges biztonsági, egészségügyi, vészkiürítést szolgáló és túlélőfelszereléssel.
- 5.3. A vonatkozó légiközlekedési előírások és repülési szabályok, a repülési magasságok, valamint az üzemben tartás területeinek figyelembevételével minden adatot, amelyre a személyzetnek a repülés végrehajtásához szüksége van, folyamatosan aktualizálni kell és a légi jármű fedélzetén hozzáférhetővé kell tenni.

6. A TERMÉKEK FOLYAMATOS LÉGIALKALMASSÁGA ÉS KÖRNYEZETVÉDELMI MEGFELELŐSÉGE

- 6.1. A légi jármű csak akkor tartható üzemben, ha:
- a) a légi jármű repülésre alkalmas és olyan állapotban van, hogy biztonságos és környezetvédelmi szempontból megfelelő módon üzemben tartható;
 - b) a tervezett repüléshez szükséges üzembentartási és veszélyhelyzeti felszerelések üzemképesek;
 - c) a légi jármű légialkalmassági bizonyítványa és – ha alkalmazandó – zajbizonyítványa érvényes; és
 - d) a légi jármű karbantartását a vonatkozó követelményekkel összhangban végzik.

- 6.2. A légi járművet minden egyes repülés vagy az egymást követő repülések minden egyes összekapcsolódó sorozata előtt repülés előtti ellenőrzés keretében meg kell vizsgálni, és meg kell állapítani, hogy alkalmas-e a tervezett repülésre.
- 6.3. A légi jármű csak akkor tartható üzemben, ha a karbantartást követően üzemképes állapotban van. Az elvégzett karbantartás alapadatait rögzíteni kell.
- 6.4. A légi jármű légialkalmassági és környezetvédelmi megfelelőségi állapotának bizonyításához szükséges minden feljegyzést a folyamatos légialkalmasságra vonatkozó követelményekben meghatározott időtartamig – és mindaddig, amíg a bennük foglalt információk helyébe azokkal egyenértékű tárgyú és részletességű új információk nem lépnek, de minden esetben legalább 24 hónapig – meg kell őrizni.
- 6.5. Minden módosításnak és javításnak meg kell felelnie a termékek légialkalmasságára, valamint, ha alkalmazandó, környezetvédelmi megfelelőségére vonatkozó alapvető követelményeknek. A termékek légialkalmasságára és környezetvédelmi megfelelőségére vonatkozó követelmények teljesülését alátámasztó adatokat meg kell őrizni.
- 6.6. A légi jármű üzemben tartójának felelőssége biztosítani, hogy a karbantartást végző harmadik fél megfeleljen az üzemben tartó biztonsági és védelmi követelményeinek.

7. A SZEMÉLYZET TAGJAI

- 7.1. A személyzet tagjainak számát és összetételét az alábbiak figyelembevételével kell meghatározni:
- a) a tanúsítási eljárásban a légi járműre meghatározott korlátozások, köztük adott esetben a vonatkozó vészkiürítési bemutató;
 - b) a légi jármű konfigurációja; és
 - c) az üzemben tartás típusa és időtartama.
- 7.2. A parancsnokot fel kell hatalmazni minden, a biztonságos üzemben tartás, valamint a légi jármű és a fedélzetén lévő személyek és/vagy vagyontárgyak biztonságának biztosítása érdekében szükséges parancs kiadására és a megfelelő intézkedések megtételére.

- 7.3. Az üzemben tartást vagy a légi jármű és/vagy a fedélzetén lévő személyek biztonságát veszélyeztető veszélyhelyzetben a parancsnoknak meg kell tennie az általa a biztonság érdekében szükségesnek ítélt minden intézkedést. Amennyiben egy ilyen intézkedés sérti a helyi jogszabályokat vagy eljárásokat, a parancsnok felel a megfelelő helyi hatóság haladéktalan értesítéséért.
- 7.4. Veszélyhelyzeti és rendellenes helyzet csak akkor szimulálható a fedélzetén tartózkodó egyéb személyek jelenlétében, ha az érintett személyeket a járatra történő felszállás előtt megfelelően tájékoztatták a kapcsolódó kockázatokról, így azok tisztában vannak a kockázatokkal.
- 7.5. A személyzet egyetlen tagja sem engedheti meg, hogy a fáradtság hatásai miatt feladatteljesítési, illetve döntéshozatali képessége a repülés biztonságát veszélyeztető mértékben leromoljon, figyelembe véve többek között a fáradtság halmozódását, az alváshiányt, a repült szakaszok számát, az éjszakai munkavégzést és az időzónaváltásokat. A pihenőidőszakoknak elegendő időt kell biztosítaniuk a személyzet tagjai számára ahhoz, hogy kipihenjék az előző szolgálatok hatásait, és a következő repülőszolgálati időszakot jól kipihent állapotban kezdhessék meg.
- 7.6. A személyzet tagjai nem láthatják el a rájuk kiosztott feladatokat a légi jármű fedélzetén, ha pszichoaktív anyagok vagy alkohol hatása alatt állnak, vagy sérülés, fáradtság, gyógyszeres kezelés, betegség vagy egyéb hasonló ok miatt arra alkalmatlanok.

8. KIEGÉSZÍTŐ KÖVETELMÉNYEK A KERESKEDELMI CÉLÚ LÉGI FUVARÓZÁS ÉS MÁΣ OLYAN ÜZEMBEN TARTÁS TEKINTETÉBEN, AMELYEKRE TANÚSÍTÁSI VAGY NYILATKOZATTÉTELI KÖVETELMÉNY VONATKOZIK, ÉS AMELYEKET REPÜLŐGÉPEKEN, HELIKOPTEREKEN VAGY DÖNTHETŐ ROTOROS LÉGI JÁRMŰVEKEN VÉGEZNEK

- 8.1. Az üzemben tartás csak a következő feltételek teljesülése esetén valósítható meg:
- a) a légi jármű üzemben tartójának közvetlenül vagy harmadik felekkel kötött megállapodások révén közvetve rendelkeznie kell azokkal az eszközökkel, amelyek az üzemben tartás kiterjedése és tárgya szempontjából szükségesek. Ezek – nem kizárólagosan – magukban foglalják a légi járműveket, a létesítményeket, az igazgatási szerkezetet, a személyzetet, a berendezéseket, a feladatok, a felelőségek és az eljárások dokumentációját, valamint a vonatkozó adatokhoz való hozzáférést és nyilvántartások vezetését;

- b) a légi jármű üzemben tartója csak megfelelő képesítéssel és képzettséggel rendelkező személyzetet alkalmazhat, továbbá képzési és ellenőrzési programokat kell létrehoznia és fenntartania a személyzet tagjai és az egyéb érintett személyzet számára;
- c) [...];
- d) a végzett tevékenység típusát és a szervezet méretét figyelembe véve a légi jármű üzemben tartójának olyan vezetési rendszert kell létrehoznia és fenntartania, amely biztosítja ezen alapvető követelmények teljesülését, kezeli a biztonsági kockázatokat, és törekszik önmaga folyamatos fejlesztésére;
- e) a d) pontban említett vezetési rendszer részeként a légi jármű üzemben tartójának a biztonság folyamatos javításához való hozzájárulás céljából létre kell hoznia egy rendszert az események jelentésére.

8.2. Az üzemben tartás csak a légi jármű üzemben tartója üzembentartási kézikönyvének megfelelően történhet. Ennek a kézikönyvnek tartalmaznia kell minden olyan utasítást, információt és eljárást, amely minden egyes üzemben tartott légi jármű vonatkozásában szükséges az üzemben tartásban részt vevő személyzet számára feladatainak ellátásához. Rögzítenie kell a személyzet tagjainak repülési idejére, repülőszolgálati idejére és pihenőidejére vonatkozó korlátozásokat. Az üzembentartási kézikönyvnek és felülvizsgált változatainak meg kell felelniük az jóváhagyott repülési kézikönyvnek, és azt szükség szerint módosítani kell.

8.3. A légi jármű üzemben tartójának szükség szerint eljárásokat kell kialakítania annak érdekében, hogy a minimálisra csökkentse bármely utas zavaró magatartásának hatását a repülés biztonságára.

8.4. A légi jármű üzemben tartójának olyan, a légi járműhöz és az üzemben tartás jellegéhez illeszkedő védelmi programokat kell kialakítania és fenntartania, amelyek kiterjednek különösen:

- a) a pilótafülke védelmére;
- b) a légi jármű átkutatási eljárására vonatkozó ellenőrző listára;
- c) a képzési programokra; és

- d) az elektronikus és a számítógépes rendszereknek a rendszerbe való szándékos vagy nem szándékos beavatkozás és hibaokozás megelőzését célzó védelmére.

- 8.5. Ha a védelmi intézkedések negatív hatással lehetnek az üzemben tartás biztonságára, a kockázatokat fel kell mérni, és megfelelő eljárásokat kell kidolgozni a biztonsági kockázatok csökkentésére, ami speciális felszerelés használatát is szükségessé teheti.
- 8.6. A légi jármű üzemben tartójának a légiszemélyzet egyik pilótáját ki kell jelölnie parancsnoknak.
- 8.7. A fáradtságot kimerültségkezelő rendszerrel kell megelőzni. Ennek a rendszernek meg kell szabnia az egy repüléshez vagy repüléssorozathoz tartozó repülési időt, repülőszolgálati időszakokat és szolgálati időszakokat, valamint az ezekhez illesztett pihenőidőket. A kimerültségkezelő rendszerben meghatározott korlátozásoknak figyelembe kell venniük a fáradtsághoz hozzájáruló minden tényezőt, így különösen a repült szakaszok számát, az időzónaváltásokat, az alváshiányt, a szokásos huszonnégy órás biológiai ciklus felborulását, az éjszakai munkavégzést, a helyszíneket, az adott időtartam alatti teljes szolgálati időt, az elvégzendő feladatoknak a személyzet tagjai közötti megosztását, valamint a szokásosnál több tagú személyzet rendelkezésre állását is.
- 8.8. A légi jármű üzemben tartójának biztosítania kell, hogy a 6.1. pontban meghatározott, valamint a 6.4. és a 6.5. pontban leírt feladatokat egy olyan, a folyamatos légialkalmasságot irányító szervezet ellenőrizze, amely teljesíti a II. melléklet 3.1. pontjában, valamint a III. melléklet 7. és 8. pontjában szereplő követelményeket.
- 8.9. A légi jármű üzemben tartójának biztosítania kell, hogy a 6.3. pontban előírt üzemképességet olyan szervezet tanúsítsa, amely minősítéssel rendelkezik a termékek, a részegységek és a fel nem szerelt berendezések karbantartására vonatkozóan. Ennek a szervezetnek meg kell felelnie a II. melléklet 3.1. pontjában foglalt követelményeknek.
- 8.10. A 8.8. pontban említett szervezetnek ki kell dolgoznia egy szervezeti kézikönyvet, amely az érintett személyzet általi használat és a nekik nyújtott iránymutatás céljából tartalmazza a szervezet összes, a folyamatos légialkalmassággal kapcsolatos eljárásának leírását.

- 8.10a. Ellenőrző listákon alapuló rendszert kell működtetni olyan ellenőrző listákkal, amelyeket szükség esetén a személyzet tagjai a légi jármű üzemben tartásának minden fázisában a rendes, a rendellenes és a veszélyhelyzeti körülmények között és helyzetekben felhasználhatnak. Minden észszerűen előrelátható veszélyhelyzetre eljárást kell kidolgozni.
- 8.10b. Veszélyhelyzeti és rendellenes helyzet nem szimulálható utasok vagy rakomány szállítása során.

VI. MELLÉKLET

A minősített szervezetekre vonatkozó alapvető követelmények

1. A minősített szervezet, annak igazgatója és a tanúsítási és felügyeleti feladatok elvégzéséért felelős személyzete sem közvetlenül, sem meghatalmazott képviselőként nem vehet részt a termékek, a részegységek, a fel nem szerelt berendezések, a rendszerelemek és a rendszerek tervezésében, előállításában, forgalmazásában és karbantartásában, valamint üzemben tartásában, szolgáltatásában és használatában. Ez nem zárja ki a műszaki információk megosztásának lehetőségét a részt vevő szervezetek és a minősített szervezet között.

A fenti bekezdés nem zárja ki, hogy egy, a légi sportok vagy a kedvtelési célú repülés népszerűsítése céljából létrehozott szervezet akkreditálható legyen minősített szervezetként, ennek azonban az a feltétele, hogy az érintett szervezet az akkreditáló hatóság számára kielégítően bizonyítsa, hogy megfelelő intézkedéseket hozott az összeférhetlenségek megelőzésére.
2. A minősített szervezetnek és a tanúsítási és felügyeleti feladatokért felelős személyzetnek a lehető legnagyobb szakmai tisztességgel és műszaki kompetenciával kell ellátnia feladatait, és nem lehet kitéve semmilyen olyan, különösen pénzügyi jellegű nyomásnak vagy ösztönzésnek, amely az értékítéletét vagy a tanúsítási és felügyeleti feladatainak eredményeit befolyásolhatná, különösen olyan személyek vagy csoportok részéről, akiket, illetve amelyeket ezek az eredmények érintenek.
3. A minősített szervezetnek olyan személyzetet kell alkalmaznia és rendelkeznie kell azokkal az eszközökkel, amelyek szükségesek a tanúsítás és a felügyelet folyamatával kapcsolatos technikai és igazgatási feladatok megfelelő elvégzéséhez; emellett a rendkívüli ellenőrzésekhez szükséges berendezésekhez is hozzá kell férnie.
4. A kivizsgálások elvégzéséért felelős minősített szervezetnek és személyzetének:
 - a) átfogó műszaki és szakmai képesítéssel, vagy releváns feladatok végzése során nyert tapasztalatok révén megszerzett szakismeretekkel kell rendelkeznie;
 - b) az elvégzendő tanúsítási és felügyeleti feladatok követelményeit kielégítő módon ismernie kell, és az ilyen jellegű eljárásokban megfelelő tapasztalatokkal kell rendelkeznie;

- c) képesnek kell lennie a tanúsítási és a felügyeleti feladatok elvégzését igazoló nyilatkozatok, nyilvántartások és jelentések elkészítésére.
5. Biztosítani kell a tanúsítási és felügyeleti feladatokért felelős személyzet pártatlanságát. A személyzet díjazásának függetlennek kell lennie az elvégzett kivizsgálások számától, valamint azok eredményétől.
6. A minősített szervezetnek felelősségbiztosítással kell rendelkeznie, kivéve abban az esetben, ha egy tagállam a nemzeti jogának megfelelően átvállalja a felelősséget.
7. A minősített szervezet személyzetének szakmai titokként kell kezelnie az e rendelet szerinti feladatok elvégzése során a birtokába jutó valamennyi információt.

VII. MELLÉKLET

A repülőterekre vonatkozó alapvető követelmények

1. FIZIKAI JELLEMZŐK, INFRASTRUKTÚRA ÉS FELSZERELÉS

1.1. Mozgási terület

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

- a) a fel- és leszállóterület méreteinek és jellemzőinek igazodniuk kell a létesítményt használni szándékozó légi járművekhez;
- b) a fel- és leszállóterületnek adott esetben megfelelő teherbíró képességgel kell rendelkeznie a fogadni kívánt légi járművek ismétlődő műveleteinek viselésére. A nem ismétlődő műveletek céljaira használni kívánt területeknek csak a légi járművek megtartására kell alkalmasnak lenniük;
- c) 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;
- d) a fel- és leszállóterület lejtése és lejtésének változásai nem jelenthetnek elfogadhatatlan kockázatot a légi járművek műveleteire nézve;
- e) a fel- és leszállóterületnek olyan felületi jellemzőkkel kell rendelkeznie, amelyek használatra alkalmassá teszik a fogadni kívánt légi járművek számára; és
- f) a fel- és leszállóterületnek mentesnek kell lennie a légi járművek műveleteire nézve elfogadhatatlan kockázatot jelentő tárgyaktól.

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

1.1.3. A fel- és leszállóterületeket kijelölt területeknek kell határolniuk. E területek célja a felszállási és a leszállási műveletek során felettük elhaladó légi járművek megvédése, valamint a rövidre szállás és a fel- és leszállóterületről való le- vagy túlfutás következményeinek enyhítése, és meg kell felelniük a következő feltételeknek:

- a) méreteiknek igazodniuk kell a tervezett légijármű-műveletekhez;
- b) lejtésük és lejtésük változásai nem jelenthetnek elfogadhatatlan kockázatot a légi járművek műveleteire nézve;
- c) mentesnek kell lenniük a légi járművek műveleteire nézve elfogadhatatlan kockázatot jelentő tárgyaktól. Ez nem zárja ki a könnyen törő felszerelések elhelyezését ezeken a területeken, ha a légi járművek műveleteinek segítéséhez ezekre szükség van; és
- d) minden egyes ilyen területnek az adott funkció ellátásához elegendő teherbíró képességgel kell rendelkeznie.

1.1.4. A repülőtereknek a légi járművek gurulására vagy parkolására használt területeit a közvetlen környezetükkel együtt úgy kell kialakítani, hogy az adott létesítményt várhatóan igénybe vevő légi járművek biztonságos üzemben tartását minden tervezett körülmény esetén lehetővé tegyék, és meg kell felelniük a következő feltételeknek:

- a) megfelelő teherbíró képességgel kell rendelkezniük a fogadni kívánt légi járművek ismétlődő műveleteinek viselésére, kivéve a csak esetenkénti használatra szánt területeket, amelyeknek csak a légi járművek megtartására kell alkalmasnak lenniük;
- b) úgy kell őket kialakítani, hogy a vizet elvezessék, és meg kell akadályozni, hogy az összegyűlő víz a légi járművek műveleteire nézve elfogadhatatlan kockázatot jelentsen;
- c) lejtésük és lejtésük változásai nem jelenthetnek elfogadhatatlan kockázatot a légi járművek műveleteire nézve;

- d) olyan felületi jellemzőket kell rendelkezniük, amelyek használatra alkalmassá teszik őket a fogadni kívánt légi járművek számára; és
- e) mentesnek kell lenniük a légi járművekre nézve elfogadhatatlan kockázatot jelentő tárgyaktól. Ez nem zárja ki az e területeken szükséges parkolási felszerelés jelenlétét a kifejezetten e célra kijelölt helyeken vagy zónákban.

1.1.5. A légi járművek általi igénybevételre szánt egyéb infrastruktúrát úgy kell kialakítani, hogy használata ne jelentsen elfogadhatatlan kockázatot az azt használó légi járművekre nézve.

1.1.6. Az építményeket, az épületeket, a felszereléseket és a tárolóterületeket úgy kell elhelyezni és kialakítani, hogy ne jelentsenek elfogadhatatlan kockázatot a légi járművek műveleteire nézve.

1.1.7. Megfelelő eszközökkel meg kell akadályozni az illetéktelen személyek, az illetéktelen járművek és – a nemzeti és a nemzetközi állatvédelmi rendelkezések sérelme nélkül – a légi járművek műveleteire elfogadhatatlan kockázatot jelentő méretű állatok bejutását a mozgási területre.

1.2. Akadálymentesség

1.2.1. A repülőteret leszállás céljából megközelítő és a repülőteret elhagyó légi járművek védelme érdekében érkezési és indulási útvonalakat vagy területeket kell kialakítani. Ezeknek az útvonalaknak vagy területeknek – a helyi fizikai jellemzők kellő figyelembevételével – biztosítaniuk kell a repülőtér környezetében található akadályoktól való szükséges távolságot.

1.2.2. Ennek az akadálymentességnek megfelelőnek kell lennie a végrehajtott repülési fázis és művelettípus szempontjából. Emellett tekintettel kell lennie a légi jármű helyzetének meghatározásához igénybe vett berendezésekre is.

1.3. Repülőtéri biztonsági felszerelések, beleértve a vizuális és nem vizuális segédeszközöket

1.3.1. A segédeszközöknek felismerhetőeknek és a céljuknak megfelelőnek kell lenniük, és minden tervezett üzemeltetési feltétel esetén egyértelmű információt kell szolgáltatniuk a felhasználóknak.

- 1.3.2. A repülőtéri biztonsági felszereléseknek a tervezett üzemeltetési feltételek esetén rendeltetésszerűen kell működniük. A repülőtéri biztonsági felszerelések sem az üzemeltetési feltételek, sem meghibásodás folytán nem jelenthetnek elfogadhatatlan kockázatot a repülésbiztonságra nézve.
- 1.3.3. 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.
- 1.3.4. Az ilyen segédeszközök károsodásának vagy zavarának elkerülése érdekében megfelelő védelmi eszközöket kell alkalmazni.
- 1.3.5. A sugárforrások és a mozgó vagy rögzített tárgyak jelenléte nem zavarhatja vagy befolyásolhatja károsan a repülési kommunikációs, navigációs és légtérellenőrző rendszerek működését.
- 1.3.6. Az érintett személyzet rendelkezésére kell bocsátani a repülőtéri biztonsági felszerelések működtetéséről és használatáról szóló tájékoztatást, és ebben világosan meg kell jelölni azokat a körülményeket, amelyek a repülésbiztonságra nézve elfogadhatatlan kockázatot jelenthetnek.

1.4. Repülőtéri adatok

- 1.4.1. Össze kell állítani és naprakészen kell tartani a repülőtérre és a rendelkezésre álló szolgáltatásokra vonatkozó adatokat.
- 1.4.2. Ezeknek az adatoknak pontosaknak, érthetőeknek, hiánytalanoknak és egyértelműeknek kell lenniük. Az integritás megfelelő szintjeit fenn kell tartani.
- 1.4.3. Ezeket az adatokat megfelelő időben, biztonságos és hatékony kommunikációs csatornák használatával a felhasználók és az ANS-szolgáltatók rendelkezésére kell bocsátani.

2. ÜZEMELTETÉS ÉS IGAZGATÁS

2.1. A repülőtér üzemeltetőjének felelőssége

A repülőtér üzemeltetője felel a repülőtér üzemeltetéséért. A repülőtér üzemeltetőjének felelőssége a következőket foglalja magában:

- a) a repülőtér üzemeltetőjének – közvetlenül vagy harmadik felekkel kötött megállapodások révén – rendelkeznie kell mindazokkal az eszközökkel, amelyek a légi járműveknek a repülőtéren történő biztonságos üzemben tartásához szükségesek. Ezek – nem kizárólagosan – magukban foglalják a létesítményeket, a személyzetet, a felszerelést és anyagot, a feladatokat, a felelősségi körök és az eljárások dokumentációját, valamint a vonatkozó adatokhoz való hozzáférést és nyilvántartások vezetését;
- b) a repülőtér üzemeltetőjének meg kell bizonyosodnia arról, hogy az 1. pont [...] előírásai mindig teljesülnek, vagy megfelelő intézkedéseket kell hoznia a nem teljesülő előírásokból adódó kockázatok csökkentésére. Eljárásokat kell kialakítani és alkalmazni annak érdekében, hogy valamennyi felhasználó időben értesüljön ezekről az intézkedésekről;
- c) a repülőtér üzemeltetőjének – közvetlenül vagy harmadik felekkel kötött megállapodások révén – megfelelő intézkedéscsomagot kell kialakítania és végrehajtania a vadon élő állatok miatti kockázatok kezelésére;
- d) a repülőtér üzemeltetőjének – közvetlenül vagy harmadik felekkel kötött megállapodások révén – biztosítania kell, hogy a járművek és a személyek mozgása a mozgási területen és az egyéb üzemi területeken össze legyen hangolva a légi járművek mozgásával, és így elkerülhető legyen a légi járművekkel történő ütközés és a légi járművek károsodása;
- e) a repülőtér üzemeltetőjének biztosítania kell, hogy az indokolt esetekben létezzenek 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 megállapodásokat kell kötnie más érintett szervezetekkel annak érdekében, hogy biztosítsa a repülőterekre vonatkozó alapvető követelmények folyamatos teljesülését. Ilyen szervezetek például, de nem kizárólagosan, a légijármű-üzembentartók, a léginavigációs szolgáltatók, a földi kiszolgálást végző szolgáltatók és az előtér-irányító szolgáltatók szervezetei, valamint más olyan szervezetek, amelyeknek tevékenysége vagy termékei hatással lehetnek a légi járművek biztonságára;
- g) a repülőtér üzemeltetőjének meg kell bizonyosodnia arról, hogy a légi járművek üzemanyagainak / propulziós energiájának tárolásában és elosztásában részt vevő szervezetek eljárásai biztosítják a légi járművek szennyeződésmentes és megfelelő összetételű üzemanyaggal / propulziós energiával való ellátását;
- h) a repülőtéri felszerelések karbantartására vonatkozóan rendelkezésre kell állniuk a gyakorlatban is használt kézikönyveknek, és ezeknek a kézikönyveknek tartalmazniuk kell a karbantartási és javítási utasításokat, a szervizelési és hibaelhárítási információkat, valamint az ellenőrzési eljárásokat;
- i) a repülőtér üzemeltetőjének – közvetlenül vagy harmadik felekkel kötött megállapodások révén – ki kell alakítania és végre kell hajtania egy, a repülőtérre vonatkozó veszélyhelyzeti tervet, amely kitér azokra a veszélyhelyzetekre, amelyek a repülőtéren vagy a környezetében előfordulhatnak. Ezt a tervet megfelelő módon össze kell hangolni a repülőtér környezetében bekövetkező légiközlekedési veszélyhelyzetek kezelésére az önkormányzat szintjén kidolgozott veszélyhelyzeti tervvel;
- j) a repülőtér üzemeltetőjének – közvetlenül vagy harmadik felekkel kötött megállapodások révén – biztosítania kell, hogy megfelelő repülőtéri mentő- és tűzoltó szolgálat álljon rendelkezésre. Ezeknek a szolgálatoknak megfelelő sürgősséggel kell reagálniuk a repülőeseményekre és balesetekre, és legalább felszereléssel, oltóanyaggal, valamint elegendő létszámú személyzettel kell rendelkezniük;
- k) a repülőtér üzemeltetője csak képzett és minősített személyzetet alkalmazhat a repülőtér üzemeltetésére és karbantartására, továbbá közvetlenül vagy harmadik felekkel kötött megállapodások révén képzési és ellenőrzési programokat kell bevezetnie és végrehajtania az érintett személyzet képességeinek folyamatos szinten tartása céljából;

- l) a repülőtér üzemeltetőjének biztosítania kell, hogy bármely személy, aki jogosult a mozgási területre vagy más üzemi területre való kíséret nélküli belépésre, ehhez megfelelő képzettséggel és minősítéssel rendelkezzen;
- m) a mentő- és a tűzoltó szolgálat személyzetének megfelelő képzettséggel és minősítéssel kell rendelkeznie a repülőtéri környezetben való munkára. A repülőtér üzemeltetőjének e személyzet képességeinek folyamatos szinten tartása céljából közvetlenül vagy harmadik felekkel kötött megállapodások révén képzési és ellenőrzési programokat kell bevezetnie és végrehajtania; és
- n) a mentő- és a tűzoltó szolgálatok esetlegesen légi közlekedési veszélyhelyzetben szolgálatot teljesítő valamennyi alkalmazottjának rendszeresen bizonyítania kell, hogy egészségszerűen alkalmas feladatainak kielégítő végrehajtására, figyelemmel az adott tevékenység típusára. Ebben az összefüggésben az egészségügyi alkalmasság, amely a fizikai és a szellemi alkalmasságot egyaránt magában foglalja, azt jelenti, hogy az adott személy nem szenved olyan betegségben vagy fogyatékosságban, amely képtelenné tenné arra, hogy:
 - a légi közlekedési veszélyhelyzetekben adódó szükséges feladatokat végrehajtsa,
 - bármikor végrehajtsa a rá bízott feladatokat, vagy
 - a környezetét helyesen érzékelje.

2.2. Vezetési rendszerek

2.2.1. A végzett tevékenység típusát és a szervezet méretét figyelembe véve a repülőtér

üzemeltetőjének olyan vezetési rendszert kell létrehoznia és fenntartania, amely biztosítja ezen alapvető követelmények teljesülését, kezeli a biztonsági kockázatokat, és törekszik önmaga folyamatos fejlesztésére.

2.2.2. A 2.2.1. pontban említett vezetési rendszer részeként a repülőtér üzemeltetőjének a biztonság folyamatos javításához való hozzájárulás céljából létre kell hoznia egy rendszert az események jelentésére. Az események jelentésére szolgáló rendszerből származó információk elemzésében adott esetben a fenti 2.1. pont f) alpontjában említett harmadik feleknek is részt kell venniük.

2.2.3. A repülőtér üzemeltetőjének ki kell dolgoznia egy repülőtéri kézikönyvet, és a repülőtérnek ennek megfelelően kell üzemeltetnie. Ennek a kézikönyvnek tartalmaznia kell mindazokat az utasításokat, információkat és eljárásokat, amelyek a repülőtérre és a vezetési rendszerre vonatkoznak, valamint mindazokat, amelyek szükségesek az üzemeltetést és karbantartást végző személyzet feladatainak ellátásához.

3. A REPÜLŐTÉR KÖRNYEZETE

3.1. A repülőtér mozgási területeit körülvevő légteret úgy kell akadálymentesen tartani, hogy a légi járművek anélkül végrehajthassák a repülőtéren végrehajtani tervezett műveleteket, hogy a repülőtér környezetében az akadályok megjelenése elfogadhatatlan kockázatot okozna. Ezért ki kell jelölni és folyamatosan ellenőrizni kell olyan akadálymonitorozási felületeket, amelyek segítségével bármilyen szabálytalan behatolás azonnal azonosítható.

- a) E felületek megsértésének olyan elemzés elvégzését kell maga után vonnia, amelynek keretében megállapítást nyer, hogy az adott tárgy elfogadhatatlan kockázatot jelent-e. Minden elfogadhatatlan kockázatot jelentő tárgyat el kell távolítani, vagy megfelelő kockázatenyhítő intézkedéseket kell hozni a repülőtér igénybe vevő légi járművek védelmére.
- b) Az el nem távolított akadályokról tájékoztatást kell kiadni, és szükség szerint meg kell őket jelölni és/vagy fényekkel láthatóvá kell őket tenni.

3.2. Az emberi tevékenységgel és a területhasznosítással kapcsolatos kockázatokat, például az alábbi nem kimerítő listán szereplőket, folyamatosan figyelemmel kell kísérni. Az okozott kockázatot fel kell mérni, és szükség szerint mérsékelni kell:

- a) a repülőtér környezetében végrehajtott fejlesztések és a környező területek hasznosítási módjának megváltozása;
- b) az akadály okozta turbulencia lehetősége;
- c) a veszélyes, megtévesztő és félrevezető fények alkalmazása;

- d) a nagy kiterjedésű, erősen tükröződő felületek okozta káprázás;
- e) olyan területek kialakítása, amelyek a repülőtér mozgási területének környezetében ösztönzőleg hathatnak a vadon élő állatok jelenlétére; vagy
- f) a nem látható tartományban működő sugárforrások és olyan mozgó vagy rögzített tárgyak jelenléte, amelyek zavarhatják vagy hátrányosan befolyásolhatják a repülési kommunikációs, navigációs és légtérellenőrző rendszerek működését.

3.3. A repülőtér környezetében bekövetkező légi közlekedési veszélyhelyzetek kezelésére veszélyhelyzeti tervet kell kidolgozni.

4. FÖLDI KISZOLGÁLÁSI SZOLGÁLTATÁSOK

4.1. A földi kiszolgálást nyújtó szolgáltatók felelőssége

A földi kiszolgálást nyújtó szolgáltató felelős a repülőtéren végzett tevékenységének biztonságos végrehajtásáért. A szolgáltató felelőssége a következőket foglalja magában:

- a) a szolgáltatónak rendelkeznie kell mindazokkal az eszközökkel, amelyek a repülőtéren történő biztonságos szolgáltatásnyújtáshoz szükségesek. Ez magában foglalja, de nem kizárólagosan, a létesítményeket, a személyzetet, a felszerelést és az anyagokat;
- b) a szolgáltatónak meg kell felelnie a repülőtéri kézikönyvben foglalt eljárásoknak, ideértve a járműveinek, felszereléseinek és személyzetének mozgására, valamint a repülőtér téli, éjszakai és kedvezőtlen időjárási körülmények közötti üzemeltetésével kapcsolatos kockázatokra vonatkozó eljárásokat is;
- c) a szolgáltatónak a szolgáltatást igénybe vevő légijármű-üzembentartó eljárásai és utasításai szerint kell a földi kiszolgálási szolgáltatásokat nyújtania;

- d) [...];
- e) [...];
- f) [...];
- g) [...];
- h) a szolgáltatónak biztosítani kell, hogy a földi kiszolgáláshoz használt felszerelések üzemeltetésére és karbantartására vonatkozóan rendelkezésre álljanak a gyakorlatban is használt kézikönyvek, és ezek a kézikönyvek tartalmazzák az üzemeltetési, karbantartási és javítási utasításokat, a szervizelési és hibaelhárítási információkat, valamint az ellenőrzési eljárásokat;
- i) a szolgáltató csak megfelelően képzett és minősített személyzetet alkalmazhat, és biztosítani kell, hogy az érintett személyzet képességeinek folyamatos szinten tartása céljából képzési és ellenőrzési programok kerüljenek bevezetésre és végrehajtásra.

4.2. Vezetési rendszerek

- 4.2.1. A végzett tevékenység típusát és a szervezet méretét figyelembe véve a szolgáltatónak olyan vezetési rendszert kell létrehoznia és fenntartania, amely biztosítja ezen alapvető követelmények teljesülését, kezeli a biztonsági kockázatokat, és törekszik önmaga folyamatos fejlesztésére. Ezt a rendszert össze kell hangolni a repülőtér üzemeltetőjének vezetési rendszerével.
- 4.2.2. A 4.2.1. pontban említett vezetési rendszer részeként a szolgáltatónak a biztonság folyamatos javításához való hozzájárulás céljából létre kell hoznia egy rendszert az események jelentésére. Az egyéb jelentéstételi kötelezettségek sérelme nélkül a szolgáltatónak minden eseményt rögzítenie kell a repülőtér üzemeltetőjének és szükség esetén a légiforgalmi szolgáltatónak az események jelentésére szolgáló rendszerében.
- 4.2.3. A szolgáltatónak ki kell dolgoznia egy, a földi kiszolgálási szolgáltatásokra vonatkozó kézikönyvet, és tevékenységét annak megfelelően kell végeznie. Ennek a kézikönyvnek tartalmaznia kell mindazokat az utasításokat, információkat és eljárásokat, amelyek a szolgáltatásra és a vezetési rendszerre vonatkoznak, valamint mindazokat, amelyek szükségesek a szolgáltató személyzet feladatainak ellátásához.

4a. Előtér-irányítói szolgáltatások (AMS)

- 4a.1. Az AMS-szolgáltatóknak a repülőtéri kézikönyvben foglalt üzemeltetési eljárások szerint kell szolgáltatást nyújtaniuk.
- 4a.2. A végzett tevékenység típusát és a szervezet méretét figyelembe véve az AMS-szolgáltatónak olyan, a repülésbiztonság-menedzsmentre is kiterjedő vezetési rendszert kell létrehoznia és fenntartania, mely biztosítja ezen alapvető követelmények teljesülését.
- 4a.3. Az AMS-szolgáltatónak hivatalos megállapodást kell kötnie a repülőtér üzemeltetőjével és a légiforgalmi szolgáltatóval, amelyben rögzítik a nyújtandó szolgáltatások hatályát.
- 4a.4. A 4a.2. pontban említett vezetési rendszer részeként az AMS-szolgáltatónak a biztonság folyamatos javításához való hozzájárulás céljából létre kell hoznia egy rendszert az események jelentésére. Az egyéb jelentéstételi kötelezettségek sérelme nélkül a szolgáltatónak minden eseményt rögzítenie kell a repülőtér üzemeltetőjének és szükség esetén a légiforgalmi szolgáltatónak az események jelentésére szolgáló rendszerében.
- 4a.5. Az AMS-szolgáltatónak részt kell vennie a repülőtér üzemeltetője által kidolgozott biztonsági programokban.

5. TOVÁBBI KÖVETELMÉNY

A repülőtér-üzemeltető felelősségeinek sérelme nélkül a repülőtér üzemeltetőjének biztosítania kell, hogy – a veszélyhelyzetben lévő légi járművek, a repülőteret kitérő repülőterként igénybe vevő légi járművek, valamint más, az illetékes nemzeti hatóság által jól körülhatárolt esetek kivételével – a repülőteret és annak részeit olyan légi járművek ne vehessék igénybe, amelyek rendszeren nem kerültek figyelembevételre a repülőtér tervezésekor és az üzemeltetési eljárások kialakításakor.

VIII. MELLÉKLET

Az ATM-re/ANS-re és a légiforgalmi irányítókra vonatkozó alapvető követelmények

1. LÉGTÉRHASZNÁLAT

- 1.1. Valamennyi légi járművet – kivéve a 2. cikk (3) bekezdésének a) pontjában meghatározott tevékenységekben részt vevő légi járműveket – a repülés minden fázisában és a repülőtér mozgási területén a közös általános üzemeltetési szabályoknak és az adott légtér használatához meghatározott eljárásoknak megfelelően kell üzemben tartani.
- 1.2. Az összes légi járművet – kivéve a 2. cikk (3) bekezdésének a) pontjában meghatározott tevékenységekben részt vevő légi járműveket – fel kell szerelni a szükséges rendszerelemekkel, és ennek megfelelően kell üzemben tartani. Az ATM/ANS-rendszerben használt rendszerelemeknek meg kell felelniük a 3. pontban meghatározott követelményeknek.

2. SZOLGÁLTATÁSOK

2.1. Légiforgalmi tájékoztató adatok és információk légtérfelhasználóknak légi navigáció céljára

- 2.1.1. A légiforgalmi tájékoztatásra használt adatoknak megfelelő minőségűnek, teljesnek és naprakésznek kell lenniük, és megfelelő időben rendelkezésre kell állniuk.
- 2.1.2. A légiforgalmi tájékoztató információknak pontosnak, teljesnek, naprakésznek, egyértelműnek, megfelelő integritásúnak és a felhasználók számára megfelelő formátumúnak kell lenniük.
- 2.1.3. A légiforgalmi tájékoztató információkat megfelelő időben, kellőképpen megbízható és hatékony, a szándékos és a nem szándékos beavatkozástól, valamint az adatátviteli hibáktól védett kommunikációs csatornán keresztül kell a légtérfelhasználók rendelkezésére bocsátani.

2.2. Meteorológiai szolgálat

- 2.2.1. A repülésmeteorológiai tájékoztatásra használt adatoknak megfelelő minőségűnek, teljesnek és naprakésznek kell lenniük.
- 2.2.2. A repülésmeteorológiai tájékoztatásnak – a lehetőségek szabta keretek között, a légtérfelhasználók igényeinek kielégítése érdekében – pontosnak, teljesnek, naprakésznek, megfelelő integritásúnak és egyértelműnek kell lennie.
- 2.2.3. A repülésmeteorológiai tájékoztatást megfelelő időben, kellőképpen megbízható és hatékony, a beavatkozásoktól és az adatátviteli hibáktól védett kommunikációs csatornán keresztül kell a légtérfelhasználók rendelkezésére bocsátani.

2.3. Légiforgalmi szolgálatok (ATS)

- 2.3.1. A légiforgalmi szolgálatok ellátásához felhasznált adatoknak pontosnak, teljesnek és naprakésznek kell lenniük.
- 2.3.2. A légiforgalmi szolgálatok által nyújtott szolgáltatásnak – a felhasználók biztonsági szükségleteinek kielégítése érdekében – kellően pontosnak, teljesnek, naprakésznek és egyértelműnek kell lennie.
- 2.3.3. A felhasználók számára információkkal vagy tanáccsal szolgáló automatizált eszközöket úgy kell megtervezni, gyártani és karbantartani, hogy biztosítva legyen a tervezett használatra való alkalmasságuk.
- 2.3.4. A légiforgalmi irányító szolgálatnak (ATC) és a kapcsolódó eljárásoknak biztosítaniuk kell a légi járművek egymás közötti megfelelő elkülönítését, meg kell előzniük a repülőtér munkaterületén a légi járművek és az akadályok közötti ütközéseket, továbbá adott esetben segíteniük kell a levegőben található egyéb veszélyforrásokkal szembeni védekezést, és biztosítaniuk kell a haladéktalan és időben történő koordinációt az összes érintett légtérfelhasználóval és a szomszédos légterekkel.
- 2.3.5. A légiforgalmi irányító szolgálatok és a légi jármű közötti kommunikációnak és az érintett légiforgalmi irányító szolgálatok egymás közötti kommunikációjának időszerűnek, világosnak, pontosnak és egyértelműnek, a beavatkozásoktól védettnek, továbbá az összes érintett szereplő számára érthetőnek kell lennie, és azt – amennyiben szükséges – valamennyi érintett félnek nyugtáznia kell.

2.3.6. Rendelkezésre kell állniuk a megfelelő eszközöknek az esetleges veszélyhelyzetek felismerésére és adott esetben a hatékony felkutatási és mentési tevékenység elindítására. Ezeknek az eszközöknek magukban kell foglalniuk legalább a megfelelő riasztási mechanizmusokat és koordinálási intézkedéseket és eljárásokat, valamint a szolgálat felelőssége alá tartozó terület hatékony ellátásához szükséges eszközöket és személyzetet.

2.4. Kommunikációs szolgálatok

A kommunikációs szolgálatoknak elérhetőségük, integritásuk, folyamatosságuk és pontosságuk érdekében megfelelő teljesítményt kell mutatniuk és fenntartaniuk. Emellett gyorsnak és befolyásmentesnek kell lenniük.

2.5. Navigációs szolgálat

Az irányítási, a helymeghatározási és az esetleges időzítési információk vonatkozásában a navigációs szolgálatoknak megfelelő teljesítményt kell mutatniuk és fenntartaniuk. A teljesítmény ismérvei többek között a pontosság, az integritás, a rendelkezésre állás és a szolgáltatás folyamatossága.

2.6. Légtérelellenőrző szolgálat

A légtérelellenőrző szolgálatnak a pontosság, az integritás, a folyamatosság és az észlelés valószínűsége tekintetében kellően magas színvonalon kell megállapítania az egyes légi járművek helyzetét a légtérben, valamint más légi járművek és földi járművek helyzetét a repülőtéren.

2.7. Légiforgalmiáramlás-szervezés

A légi forgalom áramlásának uniós szintű taktikai szervezése keretében a szolgáltatásnyújtást befolyásoló tervezett légi forgalom nagyságáról és természetéről elegendően pontos és aktuális információkat kell felhasználni és rendelkezésre bocsátani; továbbá a légtér vagy a repülőterek túltelítettségével kapcsolatos kockázatok mérséklése érdekében koordinálni és egyeztetni kell a légi forgalom más útvonalakra történő áthelyezését vagy késleltetését. Az áramlásszervezést a rendelkezésre álló légtérkapacitás optimalizálása és a légiforgalmiáramlás-szervezési eljárások javítása érdekében kell végrehajtani. A tevékenységet a biztonságra, az átláthatóságra és a hatékonyságra kell alapozni, és mindenkor gondoskodni kell arról, hogy a kapacitások rendelkezésre bocsátása rugalmasan, kellő időben és az európai léginnavigációs tervvel összhangban történjék.

A 37a. cikkben említett légiforgalmiáramlás-szervezési intézkedéseknek támogatniuk kell a léginavigációs szolgálatok, a repülőtér-üzemeltetők és a légtérfelhasználók operatív döntéseit, és ki kell terjedniük:

- a) a repüléstervezésre;
- b) a rendelkezésre álló légtérkapacitásnak a repülés valamennyi fázisában történő kihasználására, ideértve az úti résidőkiosztást is;
- c) az általános légi forgalom általi útvonalhasználatra, ideértve egyebek mellett:
 - egy, az útvonalakra és a forgalomeloszlásra vonatkozó egységes tájékoztató kiadvány elkészítését,
 - az általános légi forgalom zsúfolt területektől való elterelésének lehetőségeit, és
 - azokat az elsőbbségi szabályokat, amelyek – különösen zsúfoltság és válsághelyzetek idején – meghatározzák az általános légi forgalom légtérhez való hozzáférését; és
- d) a repülési tervek és a repülőtéri résidők közötti összhangra és a szomszédos régiókkal esetleg szükséges koordinációra.

2.8. Légtérgazdálkodás

A légi járművek egymás közötti elkülönítésének hiányosságaiból fakadó kockázatok csökkentése érdekében folyamatosan ellenőrizni kell, koordinálni kell és időben közzé kell tenni az egyes légterek meghatározott használatra történő kijelölését. A légtérgazdálkodásnak és a légiforgalom-szervezésnek a közös közlekedéspolitika keretei között történő megkönnyítése érdekében, a tagállamok felelősségi körébe tartozó katonai tevékenységek szervezését és a kapcsolódó szempontokat figyelembe véve a légtérgazdálkodásnak támogatnia kell az ICAO meghatározása, valamint az 551/2004/EK rendelet szerinti rugalmas légtér-felhasználási koncepció egységes alkalmazását.

2.9. A légtér kialakítása

A légtér besorolása és a légi járművek általi igénybevételének megkezdése előtt a légtér szerkezetét és a repülési eljárásokat megfelelően meg kell tervezni, ellenőrizni kell és jóvá kell hagyni.

3. RENDSZEREK ÉS RENDSZERELEMEK

3.1. Általános elvek

Annak érdekében, hogy tervezett céljukat betölthessék, a légi járműről származó, a légi járműnek szóló és a földi információkat rendelkezésre bocsátó ATM/ANS-rendszereket és -rendszerelemeket megfelelően kell megtervezni, gyártani, beépíteni, karbantartani és üzemeltetni.

A rendszerek és eljárások különösen a következő funkciók és szolgálatok támogatásához szükséges rendszereket és eljárásokat foglalják magukban:

- a) légtérgazdálkodás;
- b) légiforgalmiáramlás-szervezés;
- c) légiforgalmi szolgálatok, különösen a repülési adatokat feldolgozó rendszerek, a légtér-ellenőrzési adatokat feldolgozó rendszerek és az ember–gép interfész rendszerek;
- d) kommunikáció, egyaránt beleértve a föld–föld/világűr, a levegő–föld és a levegő–levegő/világűr kommunikációt;
- e) navigáció;
- f) légtérelőellenőrzés;
- g) légiforgalmi tájékoztatási szolgálatok;
- h) meteorológiai szolgálat.
- i) [...]

3.2. A rendszerek és a rendszerelemek integritása, működése és megbízhatósága

3.2.1. Integritásuk és a biztonságot érintő működésük szempontjából mind a légi járműveken, mind pedig a földön és a világűrben lévő rendszereknek és rendszerelemeknek alkalmasnak kell lenniük a rendeltetésszerű használatra. Ezeknek a rendszereknek és rendszerelemeknek az összes előre látható üzemeltetési feltétel esetén és teljes élettartamuk alatt meg kell felelniük az előírt működési szintnek.

3.2.2. Az ATM/ANS-rendszereket és azok rendszerelemeit megfelelő és jóváhagyott eljárások alkalmazásával úgy kell megtervezni és megépíteni, karbantartani és működtetni, hogy mindenkor és a repülés minden fázisában biztosítsák az Európai Légitforgalmi Szolgáltatási Hálózat (EATMN) zavartalan működését. A zavartalan működés különösen a következő formákban valósulhat meg: az információk megosztása, ideértve az üzemi állapotinformációkat is, az információk egységes értelmezése, összehasonlítható feldolgozási teljesítmény és azok a kapcsolódó eljárások, amelyek lehetővé teszik az EATMN egészére, illetve annak egyes részeire megállapított egységes működési teljesítmények elérését.

3.2.3. Az EATMN-nek, valamint rendszereinek és azok rendszerelemeinek összehangolt módon támogatniuk kell azokat a jóváhagyott és érvényesített új működési elveket, amelyek – különösen a biztonság és a kapacitás tekintetében – javítják a léginavigációs szolgálatok minőségét, fenntarthatóságát és hatékonyságát.

3.2.4. Az EATMN-nek, valamint rendszereinek és azok rendszerelemeinek a rugalmas légtér-felhasználási koncepció alkalmazásán keresztül – olyan mértékben, amely a légtér és a légiforgalmi áramlás hatékony szervezéséhez, valamint az összes érintett felhasználó általi biztonságos és hatékony légtérfelhasználáshoz szükséges – támogatniuk kell a polgári és a katonai szolgálatok közötti koordináció fokozatos megvalósítását.

3.2.5. A biztonság- és védelempolitikai érdekek – egyebek mellett a titoktartással kapcsolatos követelmények – sérelme nélkül e célkitűzések megvalósítása érdekében az EATMN-nek, valamint rendszereinek és azok rendszerelemeinek hozzá kell járulniuk ahhoz, hogy a polgári és a katonai szolgálatok a repülés valamennyi fázisa tekintetében a megfelelő időben következetes módon pontos információkat osszanak meg egymással

3.3. A rendszerek és a rendszerelemek tervezése

- 3.3.1. A rendszereket és a rendszerelemeket úgy kell megtervezni, hogy megfeleljenek az alkalmazandó biztonsági és, adott esetben, védelmi követelményeknek.
- 3.3.2. A rendszereket és a rendszerelemeket együtt, külön-külön és egymással összefüggésben tekintve egyaránt úgy kell megtervezni, hogy fordított arányosság álljon fenn egyrészt annak valószínűsége, hogy bármely meghibásodás a teljes rendszer meghibásodását okozhatja, másrészt a szolgáltatások biztonságára gyakorolt hatás súlyossága között.
- 3.3.3. A rendszereket és a rendszerelemeket külön-külön és egymással összefüggésben tekintve egyaránt úgy kell megtervezni, hogy tekintettel legyenek az emberi képességek és az emberi teljesítmény korlátaira.
- 3.3.4. A rendszereket és a rendszerelemeket úgy kell megtervezni, hogy mind önmaguk, mind az általuk továbbított adatok védve legyenek a belső és a külső elemekkel való káros kölcsönhatásokkal szemben.
- 3.3.5. A rendszerek és a rendszerelemek gyártásához, beépítéséhez, üzemeltetéséhez és karbantartásához szükséges, valamint a veszélyes körülményekre vonatkozó információkat egyértelmű, következetes és félreérthetetlen módon kell a személyzet rendelkezésére bocsátani.

3.4. Folyamatos szolgáltatási színvonal

A rendszerek és a rendszerelemek biztonsági szintjét a szolgáltatás és az abban végrehajtott bármilyen változtatás ideje alatt folyamatosan fenn kell tartani.

4. A LÉGIFORGALMI IRÁNYÍTÓK KÉPZÉSE

4.1. Általános elvek

A légiforgalmi irányítói vagy gyakornok légiforgalmi irányítói képzésben részt vevő személynek tanulmányi szinten, fizikailag és szellemileg kellően érettnnek kell lennie a megfelelő elméleti ismeretek és gyakorlati készségek elsajátításához, fenntartásához és bizonyításához.

4.2. Elméleti ismeretek

4.2.1. A légiforgalmi irányítónak az ellátott feladatainak megfelelő és az adott típusú szolgáltatáshoz kapcsolódó kockázatokkal arányos tudásszintet kell elsajátítania és fenntartania.

4.2.2. Az elméleti ismeretek elsajátítását és meglétét a képzés során folyamatos értékeléssel vagy megfelelő vizsgákkal kell ellenőrizni.

4.2.3. A légiforgalmi irányítónak folyamatosan birtokában kell lennie a megfelelő szintű elméleti ismereteknek. A követelményeknek való megfelelést rendszeres értékeléssel vagy vizsgákkal kell ellenőrizni. A vizsgák gyakoriságának arányosnak kell lennie a szolgálat típusához kötődő kockázatok szintjével.

4.3. Gyakorlati készségek

4.3.1. A légiforgalmi irányítónak el kell sajátítania és fenn kell tartania a feladatai ellátáshoz szükséges gyakorlati készségeket. Ezeknek a készségeknek arányosnak kell lenniük az adott típusú szolgálathoz kapcsolódó kockázatokkal, és, amennyiben az ellátott feladatokat tekintve ezek relevánsak, ki kell terjedniük legalább:

- a) az üzemeltetési eljárásokra;
- b) a feladatspecifikus szempontokra;
- c) a rendellenes és a veszélyhelyzeti szituációkra; és
- d) az emberi tényezőkre.

4.3.2. A légiforgalmi irányítónak bizonyítania kell, hogy képes az ellátott feladatainak megfelelő kompetenciával végrehajtani a kapcsolódó eljárásokat és feladatokat.

4.3.3. A gyakorlati készségekkel kapcsolatos kompetenciákat megfelelő szinten kell tartani. A követelményeknek való megfelelést rendszeres értékeléssel kell ellenőrizni. Az értékelések gyakoriságának arányosnak kell lennie a szolgálat típusának és az ellátott feladatoknak az összetettségével, valamint a hozzájuk kötődő kockázatok szintjével.

4.4. Nyelvismeret

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

4.4.2. Ha egy adott légtérben az ATS szolgáltatásnyújtáshoz szükséges, a légiforgalmi irányítónak képesnek kell lennie a nemzeti nyelv(ek)et a fent meghatározott szinten beszélni és megérteni.

4.5. Repülésszimulációs oktatóeszközök (STD)

A helyzetismerettel és az emberi tényezőkkel kapcsolatos gyakorlati képzésben, valamint a megszerzett vagy meglévő készségek ellenőrzésében használt repülésszimulációs oktatóeszközöknek olyan teljesítményszintűeknek kell lenniük, hogy lehetővé tegyék a munkakörnyezet és a képzés szempontjából releváns üzemi helyzetek megfelelő szimulációját.

4.6. Tanfolyamok

4.6.1. A képzést tanfolyami formában kell biztosítani, amely tartalmazhat elméleti és gyakorlati oktatást, valamint adott esetben repülésszimulációs oktatóeszköz segítségével nyújtott képzést is.

4.6.2. Minden képzéstípushoz össze kell állítani és jóvá kell hagyni egy tantervet.

4.7. Oktatók

4.7.1. Az elméleti oktatást megfelelően képzett oktatóknak kell tartaniuk. Ezeknek az oktatóknak:

- a) megfelelő ismeretekkel kell rendelkezniük az oktatott területen; és
- b) bizonyítottan képesnek kell lenniük a megfelelő oktatási technikák alkalmazására.

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

- a) teljesítik a nyújtott oktatásnak megfelelő, az elméleti ismeretekre és a gyakorlati tapasztalatra vonatkozó követelményeket;
- b) bizonyítottan képesek oktatni és a megfelelő oktatási technikákat alkalmazni;
- c) gyakorlatot szereztek az oktatni kívánt eljárások oktatása során használt oktatási technikák terén; és
- d) oktatói alkalmasságuk fenntartása érdekében rendszeres ismeretfrissítő képzésen vesznek részt.

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

4.8. Értékelők

4.8.1. A légiforgalmi irányítók készségeinek értékeléséért felelős személyeknek:

- a) bizonyítottan képesnek kell lenniük a légiforgalmi irányítók teljesítményének felmérésére, valamint vizsgáztatásukra és ellenőrzésükre; és
- b) az értékelés színvonalának fenntartása érdekében rendszeres ismeretfrissítő képzésen kell részt venniük.

4.8.2. A gyakorlati készségek értékelője csak olyan személy lehet, aki azokon a területeken, amelyekre az értékelés vonatkozik, fel van, vagy valamikor fel volt jogosítva a légiforgalmi irányítói szerepkör betöltésére.

4.9. A légiforgalmi irányítók egészségügyi alkalmassága

4.9.1. Minden légiforgalmi irányítónak rendszeresen tanúbizonyságot kell tennie arról, hogy egészségileg alkalmas feladatainak kielégítő ellátására. A követelményeknek való megfelelést megfelelő, az életkorral járó potenciális szellemi és fizikai leépülést figyelembe vevő értékelés útján kell kimutatni.

4.9.2. Az egészségügyi alkalmasság – a fizikai és a szellemi alkalmasságot egyaránt ideértve – bizonyítása magában foglalja annak igazolását, hogy a kérdéses személy nem szenved olyan betegségben vagy fogyatékosságban, amely a légiforgalmi irányítási (ATC) szolgálatot ellátó személyt alkalmatlanná teszi:

- a) az ATC-szolgáltatás nyújtásához szükséges feladatok megfelelő ellátására;
- b) a rá bízott feladatok mindenkori végrehajtására; vagy
- c) környezetének helyes érzékelésére.

4.9.3. Ha az egészségügyi alkalmasság nem bizonyítható teljes körűen, akkor azonos mértékű biztonságot eredményező kockázatsökkentő intézkedések alkalmazhatók.

5. SZOLGÁLTATÓK ÉS KÉPZÉSI SZERVEZETEK

5.1. Szolgáltatás csak a következő feltételek teljesülése esetén nyújtható:

- a) a szolgáltatónak közvetlenül vagy harmadik felekkel kötött megállapodások révén rendelkeznie kell azokkal az eszközökkel, amelyek a szolgáltatás kiterjedése és tárgya szempontjából szükségesek. Ezek – nem kizárólagosan – magukban foglalják a rendszereket, a létesítményeket, beleértve a villamosenergia-ellátást is, a vezetési szerkezetet, a személyzetet, a felszerelést és karbantartását, a feladatok, a felelőségek és az eljárások dokumentációját, valamint a vonatkozó adatokhoz való hozzáférést és nyilvántartások vezetését;

- b) a szolgáltatónak ki kell dolgoznia és folyamatosan naprakészen kell tartania a szolgáltatásaira vonatkozó igazgatási és üzemeltetési kézikönyveket, és e kézikönyvek szerint kell működnie. Ezeknek a kézikönyveknek tartalmazniuk kell minden, az üzemeltetéshez és a vezetési rendszerhez szükséges utasítást, információt és eljárást, továbbá minden olyan utasítást, információt és eljárást, amelyre az üzemeltetésben részt vevő személyzetnek a feladatai ellátásához szüksége van;
- c) a végzett tevékenység típusát és a szervezet méretét figyelembe véve a szolgáltatónak olyan vezetési rendszert kell létrehoznia és fenntartania, amely biztosítja ezen alapvető követelmények teljesülését, kezeli a biztonsági kockázatokat, és törekszik önmaga folyamatos fejlesztésére;
- d) a szolgáltató kizárólag megfelelő képesítéssel és képzettséggel rendelkező személyzetet alkalmazhat, és a személyzet számára képzési és ellenőrzési programokat kell bevezetnie és végrehajtania;
- e) az ezen alapvető követelményeknek való megfelelés biztosítása érdekében a szolgáltatónak meg kell teremtenie a kapcsolattartás hivatalos lehetőségét minden olyan érdekelttel, amely közvetlenül befolyásolhatja szolgáltatásának biztonságát;
- f) a szolgáltatónak a szolgáltatással kapcsolatban esetlegesen előforduló rendellenes és veszélyhelyzetekre kiterjedően vészhelyzeti tervet kell összeállítania és bevezetnie;
- g) a c) pontban említett vezetési rendszer részeként a szolgáltatónak a biztonság folyamatos javításához való hozzájárulás céljából létre kell hoznia egy rendszert az események jelentésére; és
- h) a szolgáltatónak intézkedéseket kell hoznia annak igazolására, hogy valamennyi általa üzemeltetett rendszer és rendszerelem folyamatosan megfelel a biztonsági követelményeknek.

5.2. Az ATC-szolgáltatás csak a következő feltételek teljesülése esetén nyújtható:

- a) az ATC-szolgáltatást nyújtó személyzet kifáradását beosztáskezelő rendszer alkalmazásával meg kell előzni. Ennek a beosztáskezelő rendszernek meg kell szabnia a szolgálati időszakokat és időket, valamint az ezekhez illesztett pihenőidőket. A beosztáskezelő 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 alatti teljes szolgálati időt, valamint a kijelölt feladatoknak a személyzet tagjai közötti megosztását;
- b) az ATC-szolgáltatást nyújtó személyzet körében kialakuló stresszt oktatási és megelőzési programokkal kell kezelni;
- c) az ATC-szolgáltatónak rendelkeznie kell eljárásokkal annak ellenőrzésére, hogy az ATC-szolgáltatást nyújtó személyzet az ítélőképessége birtokában van, és egészségügyi alkalmassága megfelelő; és
- d) az ATC-szolgáltatónak a tervezés és az üzemelés során figyelembe kell vennie az üzemeltetési és a technikai korlátokat, valamint az emberi tényezőre vonatkozó elveket.

5.3. Kommunikációs, navigációs és/vagy légtérellenőrzési 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 üzemállapotáról (és annak változásairól).

5.4. Képzési szervezetek

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

- a) rendelkeznie kell a tevékenységéhez kapcsolódó kötelezettségek teljesítéséhez szükséges összes eszközzel. Ez – nem kizárólagosan – magában foglalja a létesítményeket, a személyzetet, a felszerelést, a módszertant, a feladatokat, a felelősségi körök és az eljárások dokumentációját, valamint a vonatkozó adatokhoz való hozzáférést és nyilvántartások vezetését;
- b) a nyújtott képzéseket és a szervezet méretét figyelembe véve olyan vezetési rendszert kell létrehozniuk és fenntartaniuk, amely biztosítja ezen alapvető követelmények teljesülését, kezeli a biztonsági kockázatokat – egyebek mellett a képzés színvonalához kapcsolódó kockázatokat –, és törekszik önmaga folyamatos fejlesztésére; és
- c) szükség szerint megállapodásokat kell kötnie más érintett szervezetekkel ezen alapvető követelmények folyamatos teljesülésének biztosítására.

6. REPÜLŐORVOS SZAKÉRTŐK ÉS REPÜLŐORVOSI KÖZPONTOK

6.1. Repülőorvos szakértők

A repülőorvos szakértőnek:

- a) rendelkeznie kell az orvosi tevékenység gyakorlásához szükséges képesítéssel és engedéllyel;
- b) a vizsgálatok színvonalának fenntartása érdekében előzetes repülés-egészségügyi képzésben és rendszeres repülés-egészségügyi továbbképzéseken kell részt vennie; és
- c) gyakorlati ismeretekkel és tapasztalattal kell rendelkeznie azokról a körülményekről, amelyek között a légiforgalmi irányítók feladataikat ellátják.

6.2. Repülőorvosi központok

A repülőorvosi központoknak:

- a) rendelkezniük kell a kiváltságaikhoz kapcsolódó kötelezettségek teljesítéséhez szükséges összes eszközzel. Ez – nem kizárólagosan – magában foglalja a létesítményeket, a személyzetet, a felszerelést, a szerszámokat és anyagokat, a feladatok, a felelősségek és az eljárások dokumentációját, valamint a vonatkozó adatokhoz való hozzáférést és nyilvántartások vezetését;
- b) a végzett tevékenység típusát és a szervezet méretét figyelembe véve olyan vezetési rendszert kell létrehozniuk és fenntartaniuk, amely biztosítja ezen alapvető követelmények teljesülését, kezeli a biztonsági kockázatokat, és törekszik önmaga folyamatos fejlesztésére; és
- c) szükség szerint megállapodásokat kell kötniük más érintett szervezetekkel e követelmények folyamatos teljesülésének biztosítására.

IX. MELLÉKLET

A pilóta nélküli légi járművekre vonatkozó alapvető követelmények

1. **A PILÓTA NÉLKÜLI LÉGI JÁRMŰVEK TERVEZÉSÉRE, GYÁRTÁSÁRA, KARBANTARTÁSÁRA ÉS ÜZEMBEN TARTÁSÁRA VONATKOZÓ ALAPVETŐ KÖVETELMÉNYEK**
 - 1.1. A pilóta nélküli légi jármű üzemben tartójának ismernie kell a tervezett üzemben tartásra vonatkozó uniós és nemzeti szabályozást, különös tekintettel a biztonsággal, a magánélet védelmével, az adatvédelemmel, a felelősséggel, a biztosítással, a védelemmel és a környezetvédelemmel kapcsolatos szabályokra. A pilóta nélküli légi jármű üzemben tartójának képesnek kell lennie biztosítani az üzemben tartás biztonságát és a pilóta nélküli légi jármű biztonságos elkülönítését a földön tartózkodó személyektől és más légtérfelhasználóktól. Ez magában foglalja a gyártó által nyújtott használati útmutatónak, a pilóta nélküli légi jármű összes releváns funkciójának, valamint az alkalmazandó repülési szabályoknak és ATM/ANS-eljárásoknak az ismeretét.
 - 1.2. A pilóta nélküli légi járművet úgy kell megtervezni és megépíteni, hogy alkalmas legyen funkciójának betöltésére, és anélkül lehessen üzemben tartani, beállítani és karbantartani, hogy az veszélyt jelentene az emberekre nézve, amennyiben e műveletek végrehajtása a légi jármű tervezése során figyelembe vett körülmények között történik.
 - 1.3. Ha a biztonság, a magánélet védelme, a személyes adatok védelme, a védelem vagy a környezetvédelem területén az üzemben tartásból fakadóan jelentkező kockázatok enyhítése érdekében szükséges, a pilóta nélküli légi járműnek olyan megfelelő és célzott tulajdonságokkal és funkciókkal kell rendelkeznie, amelyek beépített és alapértelmezett módon figyelembe veszik a magánélet védelmének és a személyes adatok védelmének szempontjait. A szükségleteknek megfelelően ezeknek a tulajdonságoknak és funkcióknak lehetővé kell tenniük a légi jármű egyszerű azonosítását, valamint a végrehajtott művelet természetének és céljának egyszerű megállapítását, és – különösen a meghatározott földrajzi területeken, a pilóta nélküli légi járművet üzemben tartó személytől meghatározott távolságokon túl, valamint a meghatározott magasságokban való üzemben tartás szempontjából – biztosítaniuk kell az alkalmazandó korlátozások, tilalmak és feltételek betartását.

1.4. A pilóta nélküli légi jármű gyártásáért vagy forgalmazásáért felelős szervezetnek tájékoztatnia kell a pilóta nélküli légi jármű üzemben tartóját, valamint adott esetben a karbantartó szervezetet az üzemben tartás azon típusairól, amelyekre a pilóta nélküli légi járművet tervezték, és meg kell velük ismertetniük a pilóta nélküli légi jármű biztonságos üzemben tartásához szükséges korlátozásokat és információkat, ideértve az üzem közbeni működés és a környezetvédelmi megfelelés szempontjait, a légialkalmassággal kapcsolatos korlátozásokat, valamint a veszélyhelyzeti eljárásokat is. Ezt a tájékoztatást egyértelmű, következetes és félreérthetetlen módon kell megadni. A sem tanúsítványt, sem nyilatkozatot nem igénylő üzemben tartás során használható pilóta nélküli légi járművek műveleti képességeit illetően lehetővé kell tenni olyan korlátozások beépítését, amelyek révén teljesíthetők a kérdéses üzemben tartásra alkalmazandó légtérhasználati szabályok. *(a 2.1. pont g) alpontjából áthelyezve)*

2. A 46. CIKK (1) ÉS (2) BEKEZDÉSÉNEK HATÁLYA ALÁ TARTOZÓ PILÓTA NÉLKÜLI LÉGI JÁRMŰVEK TERVEZÉSÉRE, GYÁRTÁSÁRA, KARBANTARTÁSÁRA ÉS ÜZEMBEN TARTÁSÁRA VONATKOZÓ TOVÁBBI ALAPVETŐ KÖVETELMÉNYEK

Annak érdekében, hogy a pilóta nélküli légi jármű üzemben tartása során a földön tartózkodó személyek és más légtérhasználók biztonsága kielégítő szintű legyen, – szükség szerint az üzemben tartás kockázati szintjének figyelembevételével – teljesíteni kell a következő követelményeket:

2.1. Légialkalmasság

2.1.1. A pilóta nélküli légi járművet úgy kell megtervezni, vagy a pilóta nélküli légi járműnek olyan jellemzőkkel vagy részletkialakításokkal kell rendelkeznie, hogy a pilóta nélküli légi járművet üzemben tartó személy és a légtérben vagy a földön tartózkodó harmadik felek – ideértve a vagyontárgyakat is – biztonsága kielégítő módon szavatolva legyen.

2.1.2. A pilóta nélküli légi jármű termékintegritásának arányosnak kell lennie az előre látott repülési körülmények összességéhez társuló kockázatokkal.

2.1.3. Amennyire a várható üzemeltetési feltételek esetén szükséges – ideértve azt az esetet is, amikor egy vagy adott esetben egyszerre több rendszer meghibásodik – a pilóta nélküli légi járműnek biztonságosan irányíthatónak és manőverezhetőnek kell lennie. Kellőképpen figyelembe kell venni az emberi tényezőt, különös tekintettel a technológia emberek általi biztonságos működtetését garantáló tényezőkkel kapcsolatban rendelkezésre álló ismeretekre.

- 2.1.4. A pilóta nélküli légi járműnek, valamint motorjainak, propellereinek, részegységeinek, fel nem szerelt berendezéseinek és a pilóta nélküli légi jármű távirányítására szolgáló berendezésnek a várható üzemeltetési feltételek esetén a légi jármű tervezése során figyelembe vett teljes üzemelés alatt – és kellő mértékben azon túl is – a szándékolt módon kell működniük.
- 2.1.5. A pilóta nélküli légi járművet, valamint annak motorjait, propellereit, részegységeit, fel nem szerelt berendezéseit és a pilóta nélküli légi jármű távirányítására szolgáló berendezést mind külön-külön, mind egymással összefüggésben tekintve úgy kell megtervezni, hogy a meghibásodás valószínűsége és a meghibásodás által a földön tartózkodó személyekre és más légtérfelhasználókra gyakorolt hatások a 4. cikk (2) bekezdésében foglalt elvek alapján mérsékeltek legyenek.
- 2.1.6. Az üzemben tartás keretében a pilóta nélküli légi jármű távirányítására szolgáló valamennyi berendezésnek elő kell segítenie a repülési műveletek végrehajtását, és ennek érdekében egyebek mellett helyzetismeretet kell biztosítani, és módot kell adnia az összes várt helyzet és veszélyhelyzet kezelésére.
- 2.1.7. [...]
- 2.1.8. A pilóta nélküli légi járművek, a hajtóművek és a propellerek tervezésében részt vevő szervezeteknek óvintézkedéseket kell tenniük a pilóta nélküli légi járművön és annak rendszerein belülről és kívülről eredő, a tapasztalatok alapján a biztonságra kiható veszélyek minimalizálása érdekében. Ebbe beleértendő az elektronikus eszközökkel való interferenciával szembeni védekezés is.
- 2.1.9. A pilóta nélküli légi jármű gyártása során alkalmazott gyártási eljárásoknak, anyagoknak és rendszerelemeknek olyan, megfelelő és reprodukálható tulajdonságokat és működést kell eredményezniük, amelyek megfelelnek a tervezés során figyelembe vett tulajdonságoknak.

2.2. Szervezetek

A pilóta nélküli légi járművek tervezésében, gyártásában, karbantartásában, üzemben tartásában, valamint a kapcsolódó szolgáltatások és képzések nyújtásában részt vevő szervezeteknek teljesíteniük kell a következő követelményeket:

- a) A szervezetnek rendelkeznie kell mindazokkal az eszközökkel, amelyek az általa végzett tevékenységhez szükségesek, és a tevékenység szempontjából releváns körben biztosítani kell az alapvető követelményeknek és a 47. cikk szerint elfogadott végrehajtási intézkedéseknek való megfelelést.
- b) A szervezetnek olyan vezetési rendszert kell létrehoznia és fenntartania, amely biztosítja a releváns alapvető követelmények teljesülését, kezeli a biztonsági kockázatokat, és törekszik önmaga folyamatos fejlesztésére. A vezetési rendszernek arányaiban igazodnia kell a szervezet méretéhez és tevékenységének típusához.
- c) Repülésbiztonsági vezetési rendszerének részeként a szervezetnek a biztonság folyamatos fejlesztéséhez való hozzájárulás céljából létre kell hoznia egy rendszert az események jelentésére. A jelentéstételi rendszernek arányaiban igazodnia kell a szervezet méretéhez és tevékenységének típusához.
- d) A szervezetnek indokolt esetben megállapodásokat kell kötnie más szervezetekkel a releváns alapvető követelmények folyamatos teljesülésének biztosítására.

2.3. A pilóta nélküli légi járművet üzemben tartó személyek

A pilóta nélküli légi járművet üzemben tartó személynek rendelkeznie kell mindazokkal az ismeretekkel és készségekkel, amelyek szükségesek az üzemben tartás biztonságának biztosításához, és arányosak az üzemben tartás jellegéhez társuló kockázatokkal. Ha az érintett üzemben tartáshoz társuló kockázatok enyhítése ezt igényli, a pilóta nélküli légi járművet üzemben tartó személynek egészségügyi alkalmasságát is bizonyítani kell.

2.4. Üzemben tartás

A pilóta nélküli légi jármű üzemben tartója felelős az üzemben tartásért, és köteles az üzemben tartás biztonságának garantálásához szükséges minden intézkedést megtenni.

A repüléseket a feladataik teljesítéséhez kapcsolódó és az igénybe venni tervezett területre, légtérre, repülőterekre és más helyszínekre irányadó, valamint – ha alkalmazandó – az érintett ATM/ANS-rendszerekhez kapcsolódó jogszabályoknak, szabályzatoknak és eljárásoknak megfelelően kell végrehajtani.

- a) A pilóta nélküli légi járművel végzett műveleteknek biztosítaniuk kell a földön tartózkodó harmadik felek és más légtérfelhasználók biztonságát, és a lehető legalacsonyabb szintre kell korlátozniuk a kedvezőtlen külső és belső körülményekből fakadó kockázatokat, ideértve a környezeti körülményekből fakadókat is, és ennek érdekében a repülés minden fázisában megfelelő elkülönítési távolságot kell tartani.
- b) A pilóta nélküli légi jármű csak akkor tartható üzemben, ha légialkalmassága biztosított, és a tervezett üzemben tartáshoz szükséges felszerelések, egyéb rendszerelemek és szolgáltatások rendelkezésre állnak és üzemképesek.
- c) A pilóta nélküli légi jármű üzemben tartója köteles biztosítani, hogy – az üzemben tartás jellege, a légiforgalmi szabályzatok és a repülés bármely fázisában alkalmazandó repülési szabályok figyelembevételével – a légi jármű fel legyen szerelve a szükséges navigációs, kommunikációs, légtérellenőrző, észlelő és elkerülést segítő berendezésekkel, valamint a tervezett repülés biztonságához szükségesnek ítélt minden más felszereléssel.

3. A PILÓTA NÉLKÜLI LÉGI JÁRMŰVEKRE VONATKOZÓ ALAPVETŐ KÖRNYEZETVÉDELMI KÖVETELMÉNYEK

A pilóta nélküli légi járműveknek teljesíteniük kell a III. mellékletben a környezetvédelmi megfelelésre vonatkozóan megállapított követelményeket.

X. MELLÉKLET¹

Megfelelési táblázat

216/2008/EK rendelet	E rendelet
1. cikk (1) bekezdése	2. cikk (1) és (2) bekezdése
1. cikk (2) bekezdése	2. cikk (3) bekezdése
1. cikk (3) bekezdése	2. cikk (5) bekezdése
2. cikk	1. cikk
3. cikk	3. cikk
4. cikk (1) bekezdésének a) pontja	2. cikk (1) bekezdésének a) pontja
4. cikk (1) bekezdésének b) pontja	2. cikk (1) bekezdése b) pontjának i. alpontja
4. cikk (1) bekezdésének c) pontja	2. cikk (1) bekezdése b) pontjának ii. alpontja
4. cikk (1) bekezdésének d) pontja	2. cikk (1) bekezdésének c) pontja
4. cikk (2) bekezdése	2. cikk (2) bekezdése
4. cikk (3) bekezdése	2. cikk (1) bekezdésének b) és c) pontja
4. cikk (3a) bekezdése	2. cikk (1) bekezdésének d) és e) pontja és (2) bekezdése
---	2. cikk (6) bekezdése

¹ A megfelelési táblázatot a jogalkotási folyamat egy későbbi szakaszában, a javaslat rendelkező részének véglegesítését követően aktualizálni kell.

4. cikk (3b) bekezdése	2. cikk (7) bekezdése
4. cikk (3c) bekezdése	2. cikk (1) bekezdésének g) pontja és (2) bekezdése
4. cikk (4) és (5) bekezdése	2. cikk (3) bekezdésének d) pontja
4. cikk (6) bekezdése	---
---	2. cikk (4) bekezdése
---	4. cikk
---	5. cikk
---	6. cikk
---	7. cikk
---	8. cikk
5. cikk (1), (2) és (3) bekezdése	9–16. cikk
5. cikk (4) bekezdésének a) és b) pontja	17. cikk (2) bekezdése
5. cikk (4) bekezdésének c) pontja	17. cikk (1) bekezdésének b) pontja
---	17. cikk (1) bekezdésének a) pontja
5. cikk (5) bekezdése	18. cikk
5. cikk (6) bekezdése	4. cikk
6. cikk	9–11. cikk

7. cikk (1) és (2) bekezdése	19. és 20. cikk
8. cikk (4) bekezdése	21. cikk
7. cikk (3)–(7) bekezdése	22–25. cikk
8. cikk (1)–(3) bekezdése	26. cikk, 27. cikk (1) és (2) bekezdése
---	27. cikk (3) bekezdése
8. cikk (5) bekezdése	28. cikk
8. cikk (6) bekezdése	4. cikk
8a. cikk (1)–(5) bekezdése	29–34. cikk
8a. cikk (6) bekezdése	4. cikk
8b. cikk (1)–(6) bekezdése	35. cikk – 39. cikk (2) bekezdése
8b. cikk (7) bekezdése	39. cikk (3) bekezdése és 4. cikk
8c. cikk (1)–(10) bekezdése	40–44. cikk
8c. cikk (11) bekezdése	4. cikk
---	45–47. cikk
9. cikk	48–50. cikk
10. cikk (1)–(3) bekezdése	51. cikk (1) és (2) bekezdése
---	51. cikk (3)–(5) bekezdése

10. cikk (4) bekezdése	51. cikk (6) bekezdése
---	51. cikk (7)–(9) bekezdése
10. cikk (5) bekezdése	51. cikk (10) bekezdése
---	52. cikk
---	53. cikk
---	54. cikk
---	55. cikk
11. cikk (1)–(3) bekezdése	56. cikk (1)–(3) bekezdése
11. cikk (4)–(5b) bekezdése	---
11. cikk (6) bekezdése	56. cikk (4) bekezdése
12. cikk (1) bekezdése	57. cikk
12. cikk (2) bekezdése	---
13. cikk	58. cikk
14. cikk (1)–(3) bekezdése	59. cikk
14. cikk (4)–(7) bekezdése	60. cikk
15. cikk	61. cikk
16. cikk	62. cikk
---	63. cikk

17. cikk	64. cikk
18. cikk	65. cikk (1)–(5) bekezdése
19. cikk	65. cikk (1)–(5) bekezdése
20. cikk	66. cikk
21. cikk	67. cikk
22. cikk (1) bekezdése	65. cikk (6) bekezdése
22. cikk (2) bekezdése	65. cikk (7) bekezdése
22a. cikk	68. cikk
22b. cikk	69. cikk
23. cikk	70. cikk (1) és (2) bekezdése
---	70. cikk (3) bekezdése
24. és 54. cikk	73. cikk
25. cikk	72. cikk
26. cikk	74. cikk
---	75. cikk
---	76. cikk

27. cikk (1)–(3) bekezdése	77. cikk (1)–(3) bekezdése
---	77. cikk (4)–(6) bekezdése
---	78. cikk
---	79. cikk
---	80. cikk
28. cikk (1) és (2) bekezdése	81. cikk (1) és (2) bekezdése
---	81. cikk (3) bekezdése
28. cikk (3) és (4) bekezdése	81. cikk (4) és (5) bekezdése
29. cikk (1) és (2) bekezdése	82. cikk (1) és (2) bekezdése
29. cikk (3) bekezdése	---
30. cikk	83. cikk
31. cikk	84. cikk
32. cikk (1) bekezdése	108. cikk (3) bekezdése
32. cikk (2) bekezdése	108. cikk (5) bekezdése
33. cikk	85. cikk (1)–(5) bekezdése
---	85. cikk (6) bekezdése

34. cikk (1) bekezdése	86. cikk (1) és (2) bekezdése
---	86. cikk (3) bekezdése
34. cikk (2) és (3) bekezdése	86. cikk (4) és (5) bekezdése
35. cikk	87. cikk
36. cikk	88. cikk
37. cikk (1)–(3) bekezdése	89. cikk (1)–(3) bekezdése
---	89. cikk (4) bekezdése
---	90. cikk
38. cikk (1)–(3) bekezdése	91. cikk (1)–(3) bekezdése
---	91. cikk (4) bekezdése
39. cikk	---
---	92. cikk
40. cikk	93. cikk
41. cikk	94. cikk
42. cikk	95. cikk
43. cikk	96. cikk

44. cikk	97. cikk
45. cikk	98. cikk
46. cikk	99. cikk
47. cikk	100. cikk
48. cikk	101. cikk
49. cikk	102. cikk
50. és 51. cikk	103. cikk
52. cikk (1)–(3) bekezdése	104. cikk
52. cikk (4) bekezdése	65. cikk (6) bekezdése
53. cikk (1) és (2) bekezdése	105. cikk (1) és (2) bekezdése
53. cikk (3) bekezdése	65. cikk (6) bekezdése
54. cikk	73. cikk
55. cikk	71. cikk
56. cikk	106. cikk
57. cikk	107. cikk
58. cikk (1) és (2) bekezdése	108. cikk (1) és (2) bekezdése

58. cikk (3) bekezdése	108. cikk (4) bekezdése
58. cikk (4) bekezdése	121. cikk (2) bekezdése
59. cikk (1)–(4) bekezdése	109. cikk (1)–(4) bekezdése
---	109. cikk (5) bekezdése
59. cikk (5)–(11) bekezdése	109. cikk (6)–(12) bekezdése
60. cikk	110. cikk
61. cikk	111. cikk
---	112. cikk
62. cikk	113. cikk
63. cikk	114. cikk
64. cikk (1)–(5) bekezdése	115. cikk (1)–(5) bekezdése
---	115. cikk (6) bekezdése
65. cikk	116. cikk
65a. cikk	---
---	117. cikk
66. cikk	118. cikk
---	119. cikk

67. cikk	---
68. cikk	120. cikk
---	121. cikk (1) bekezdése
58. cikk (4) bekezdése	121. cikk (2) bekezdése
69. cikk	----
---	122. cikk
---	123. cikk
---	124. cikk
---	125. cikk
---	126. cikk
70. cikk	127. cikk

552/2004/EK rendelet	E rendelet
1. cikk	1., 2. és 4. cikk
2. cikk	35. cikk
3. cikk	37–38a. cikk
4. cikk	65. cikk (3) bekezdése és 104. cikk
5. cikk	38. cikk (2) bekezdése
6. cikk	38. cikk (1) bekezdése
6a. cikk	–
7. cikk	50a., 56. és 59. cikk
8. cikk	58. cikk
9. cikk	–
10. cikk	–
11. cikk	–
12. cikk	–
I. melléklet	–

II. melléklet	VIII. melléklet
III. melléklet	–
IV. melléklet	–
V. melléklet	VI. melléklet
