

**16/2007/EK KÖZÖS ÁLLÁSPONT**

a Tanács által 2007. október 15-én elfogadva

a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EGK tanácsi irányelv, az 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, ...-i .../2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet elfogadására tekintettel

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2007/C 277 E/02)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére <sup>(1)</sup>,

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően <sup>(2)</sup>,

mivel:

- (1) A polgári repülésben mindig biztosítani kell az európai állampolgárok egységes és magas szintű védelmét olyan közös biztonsági szabályok és intézkedések elfogadása révén, amelyek biztosítják, hogy a Közösségben a termékek, a személyek és a szervezetek megfeleljenek az ilyen, valamint a környezet védelme érdekében elfogadott szabályoknak. Ez hozzájárul az áruk, a személyek és a szervezetek szabad mozgásának megkönnyítéséhez a belső piacon.
- (2) Ezenkívül a Szerződés hatálya alá tartozó területre, területen belül, illetve területről üzemeltetett harmadik országbeli légi járműveknek az 1944. december 7-én Chicagóban aláírt, nemzetközi polgári repülésről szóló egyezményben („Chicagói Egyezmény”) meghatározott korlátokon belül megfelelő közösségi szintű felügyelet alá kell tartozniuk.
- (3) A Chicagói Egyezmény, amelynek minden tagállam szerződő fele, már előír minimumkövetelményeket a polgári repülés biztonságának és a környezet ezzel kapcsolatos védelmének biztosítása érdekében. A végrehajtásuk érdekében elfogadott közösségi alapvető követelményeknek és szabályoknak biztosítaniuk kell, hogy a tagállamok eleget tegyenek a Chicagói Egyezmény által létrehozott kötelezettségeiknek, beleértve a harmadik országokkal szembenieket is.
- (4) A Közösségnek a Chicagói Egyezményben meghatározott előírásoknak és ajánlott gyakorlatnak megfelelően meg kell határoznia a repüléstechnikai termékekre, alkatrészekre és berendezésekre, a légi járművek üzemben tartásában részt vevő személyekre és szervezetekre, valamint a pilóták képzésében és orvosi vizsgálatában részt

vevő személyekre és termékekre alkalmazandó alapvető követelményeket. A Bizottságot fel kell hatalmazni a szükséges végrehajtási szabályok kidolgozására.

- (5) Nem lenne helyes, ha valamennyi légi járműre közös szabályok vonatkoznának, különösen az egyszerű tervezésű légi járművekre, illetve azokra, amelyek főként helyi szinten működnek, illetve amelyek saját építésűek vagy különösen ritka típusok vagy csak kis számban léteznek; az ilyen légi járműveknek következőképpen továbbra is a tagállamok jogszabályi ellenőrzése alá kell tartozniuk, és más tagállamok e rendelet alapján nem kötelesek elismerni az ilyen nemzeti szabályokat. Ugyanakkor arányos intézkedéseket kell hozni a szabadidős repülés biztonsági szintjének általános javítása érdekében. Elsősorban az egyre növekvő teljesítményű, alacsony legnagyobb felszálló tömegű repülőgépekre és helikopterekre kell figyelmet fordítani, amelyek az egész Közösség területén közlekedhetnek, és gyártásuk ipari módszerekkel történik. Ezért azok a biztonság és a környezetvédelem tekintetében szükséges egységes szint biztosítása érdekében közösségi szinten jobban szabályozhatóak.
- (6) Világosan meg kell határozni a közösségi fellépés alkalmazási körét azon személyek, szervezetek és termékek egyértelmű azonosíthatósága érdekében, akikre/amelyekre e rendelet és annak végrehajtási szabályai vonatkoznak. Ezen alkalmazási kört azon légi járművek jegyzékére való hivatkozással kell egyértelműen meghatározni, amelyek e rendelet alkalmazása alól mentesülnek.
- (7) Repüléstechnikai termékeknek, alkatrészeknek és berendezéseknek, kereskedelmi légi közlekedésben részt vevő üzemben tartóknak, pilótáknak és személyeknek, illetve azok képzésébe és orvosi vizsgálataiba bevont személyeknek, termékeknek és szervezeteknek bizonyítvánnyal vagy szakszolgálati engedéllyel kell rendelkezniük, amennyiben megállapítást nyer, hogy a Közösség által a Chicagói Egyezményben lefektetett előírásokkal és ajánlott gyakorlattal összhangban meghatározott alapvető követelményeknek megfelelnek. A Bizottságot fel kell hatalmazni a bizonyítvány kibocsátására, vagy annak egy képességnyelilatkozással történő felváltására vonatkozó feltételek megállapításához szükséges végrehajtási szabályok kidolgozására, figyelembe véve a különböző típusú üzemben tartásokkal – mint például egyes légi munkavégzésekkel és a kis légi járművekkel végzett helyi repülésekkel – kapcsolatos kockázatokat.

<sup>(1)</sup> HLC 185., 2006.8.8., 106. o.

<sup>(2)</sup> Az Európai Parlament 2007. március 14-i véleménye (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé), a Tanács 2007. október 15-i közös álláspontja és az Európai Parlament ...-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

- (8) Nem kereskedelmi üzemben tartás esetén az üzemben tartásra és a szakszolgálati engedélyekre vonatkozó szabályokat a légi jármű bonyolultságához kell igazítani, és arra vonatkozó meghatározást kell megalkotni.
- (9) A szabadidős célú üzemben tartásban részt vevő pilóták szakszolgálati engedélyéhez kapcsolódó kiváltságokat a kapcsolódó minősítések megszerzéséhez szükséges képzésnek kell korlátoznia, a végrehajtási szabályoknak megfelelően.
- (10) Az áruk, a személyek és a szolgáltatások szabad mozgásával kapcsolatos közösségi célok, valamint a közös szállítási politika célkitűzésének elérése érdekében a tagállamoknak – további követelmények vagy értékelések nélkül – el kell fogadniuk az e rendeletnek, valamint végrehajtási szabályainak megfelelően hitelesített termékeket, alkatrészeket és berendezéseket, továbbá szervezeteket és személyeket.
- (11) Megfelelő rugalmasságról kell gondoskodni olyan különleges helyzetekben, mint a sürgős biztonsági intézkedések, előre nem látott vagy korlátozott üzemben tartási szükségletek. Gondoskodni kell az egyéb eszközökkel történő egyenlő szintű biztonság eléréséről. A tagállamok kivételeket engedhetnek az e rendelet, valamint végrehajtási szabályainak követelményei alól, feltéve, hogy a kivételek alkalmazási körét szigorúan korlátozzák, és megfelelő közösségi ellenőrzés vonatkozik rájuk.
- (12) Jobb intézkedésekre van szükség az e rendeletben érintett összes területen azon célból, hogy a jelenleg közösségi vagy nemzeti szinten végzett bizonyos feladatokat egyetlen, erre szakosodott szakértő szerv végezze el. Ezért a Közösség fennálló intézményi szerkezetében és az erőviszonyok egyensúlyában egy olyan Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (továbbiakban: az ügynökség) felállítására van szükség, amely technikai kérdések tekintetében független, valamint jogi, közigazgatási és pénzügyi autonómiával rendelkezik. E célból szükséges és helyénvaló, hogy ez olyan közösségi szerv legyen, amely jogi személyiséggel rendelkezik, és amely az e rendelet által ráruházott végrehajtó hatalmat gyakorolja.
- (13) A közösségi intézményrendszer keretében a közösségi jogszabályok végrehajtása alapvetően a tagállamok feladata. Ezért az e rendeletben és végrehajtási szabályaiban megkövetelt típusalkalmassági vizsgálatokat nemzeti szinten kell elvégezni. Egyes jól meghatározott esetekben azonban az ügynökségnek is felhatalmazást kell kapnia az e rendeletben megállapított típusalkalmassági vizsgálatok elvégzésére. Az ügynökség számára ugyanezen okból engedélyezni kell, hogy a légi járművek üzemben tartásához, a személyzet képzéséhez és a harmadik országbeli légi járművek biztonságához kapcsolódó szükséges intézkedéseket meghozza, amennyiben ez a legjobb eszköz az egységesség biztosítására és a belső piac működésének megkönnyítésére.
- (14) Az e rendelet hatálya alá tartozó területeken a közösségi polgári repülés biztonsági rendszerének hatékony működése megerősített együttműködést igényel a Bizottság, a tagállamok és az ügynökség között a nem biztonságos körülmények felderítése és adott esetben helyreigazító intézkedések megtétele érdekében.
- (15) Az e rendelet hatálya alá tartozó területeken a repülésbiztonsági kultúra előmozdításához és a szabályozó rendszer megfelelő működéséhez szükséges, hogy a szemtanúk önkéntesen jelentsék az incidenseket és eseményeket. Ezt a jelentéstételt elősegítené egy nem büntető környezet kialakítása, és a tagállamok szintjén megfelelő intézkedéseket kell hozni az ilyen információ és az esetet jelentők védelme érdekében.
- (16) A légi balesetek vizsgálatainak eredményeire sürgősen reagálni kell, különösen, ha azok a légi jármű hibás tervezésével, illetve üzemben tartási kérdéseivel kapcsolatosak, annak érdekében, hogy biztosítsák a fogyasztók bizalmát a légi közlekedésben.
- (17) Annak érdekében, hogy választ lehessen adni az utasok repülés közbeni egészségével és jó közérzetével kapcsolatos növekvő aggodalmakra, szükség van olyan légi járművek tervezésére, amelyek jobban védik az utasok egészségét és biztonságát.
- (18) E rendelet céljai harmadik országokkal való együttműködés révén valósíthatók meg hatékonyan. Ilyen esetben e rendelet rendelkezéseit és végrehajtási szabályait a Közösség és ezen országok között létrejött megállapodásokon keresztül lehet kiigazítani. Ilyen megállapodások hiányában azonban a tagállamoknak meg lehet engedni megfelelő közösségi ellenőrzés mellett, hogy elismerjék a harmadik országok által adott jóváhagyásokat külföldi termékekre, alkatrészekre és berendezésekre, szervezetre és személyzetre.
- (19) A Közösség megfelelő támogatása érdekében az ügynökség számára lehetővé kell tenni, hogy fejlessze szakértelmét az e rendeletben érintett összes polgári repülés-biztonsági és környezetvédelmi kérdéssel kapcsolatban. Támogatnia kell a Bizottságot a szükséges jogszabályok előkészítésében, valamint támogatnia kell a tagállamokat és az ipart azok végrehajtásában. Képesnek kell lennie a típusalkalmassági előírások és útmutató dokumentumok kiadására, valamint a szükséges műszaki eredmények létrehozására és a kötelező bizonyítványok kiállítására, támogatnia kell a Bizottságot az e rendelet és annak végrehajtási szabályai alkalmazásának figyelemmel kísérésében, továbbá meg kell adni számára a feladatai végrehajtásához szükséges felhatalmazást.

- (20) A Bizottságot és a tagállamokat egy igazgatóság képviseli annak érdekében, hogy az ügynökség teendőit hatékonyan tudják ellenőrizni. Ezen igazgatóságot fel kell ruházni a szükséges hatáskörökkel a költségvetés kialakításához, annak végrehajtásának ellenőrzéséhez, a megfelelő pénzügyi szabályok elfogadásához, az ügynökség határozathozatalában áttekinthető munkaeljárások létrehozásához, valamint az ügyvezető igazgató kijelöléséhez. Szintén helyénvaló, hogy az ügynökség számára kutatások elvégzését, valamint a Bizottság és a tagállamok közötti megfelelő együttműködés megszervezését engedélyezzék. Kívánatos, hogy az ügynökség támogassa a Közösséget és annak tagállamait a nemzetközi kapcsolatok területén, beleértve a szabályok összehangolását, a jóváhagyások és műszaki együttműködések elismerését, valamint hogy az ügynökséget felhatalmazzák megfelelő kapcsolatok kialakítására a harmadik országok repülési hatóságaival és az e rendelet által tárgyalt kérdésekben illetékes nemzetközi szervezetekkel.
- (21) Az átláthatóság érdekében az érdekelt felek megfigyelői képviseltetik magukat az ügynökség igazgatóságában.
- (22) A közérdek megkívánja az ügynökségtől, hogy a biztonsággal kapcsolatos tevékenységeit kizárólag független szakértelemre alapozza, e rendelet és a Bizottság által annak végrehajtására elfogadott szabályok szigorú alkalmazásával. E célból az ügynökség minden biztonsággal kapcsolatos határozatát az ügyvezető igazgatónak kell meghoznia, akinek alkalmasnak kell lennie tanácsok megszerzésére és az ügynökség belső működésének megszervezésére. Ha azonban az ügynökségnek a nemzeti hatóságok által végrehajtandó általános jellegű szabálytervezeteket kell kidolgoznia, a tagállamokat be kell vonni a döntéshozatali eljárásba.
- (23) Biztosítani szükséges, hogy az ügynökség által meghozott határozatokkal érintett szerződő felek olyan módon részesüljenek a szükséges jogorvoslatban, amely megfelel a repülés területe jellegzetességeinek. Megfelelő jogorvoslati mechanizmust kell kialakítani, hogy az ügyvezető igazgató határozatai egy különleges fellebbezési tanács előtt legyenek megtámadhatók, amelynek határozataival szemben viszont kereset indítható a Bíróság előtt.
- (24) Az ügynökséget teljes autonómiájának és függetlenségének biztosítására önálló költségvetéssel kell ellátni, amelynek bevétele elsősorban a Közösség hozzájárulásaiból és a rendszer használói által befizetett díjakból ered. A közösségi költségvetési eljárást kell alkalmazni a Közösség hozzájárulása és minden egyéb, az Európai Unió általános költségvetését terhelő támogatást illetően. Az elszámolások ellenőrzését a Számvevőszéknek kell elvégeznie.
- (25) Az ügynökség helyi irodáinak kialakítása előtt általános szabályok keretében kell pontosítani a teljesítendő követelményeket és azt, hogy az érintett tagállamnak milyen hozzájárulást kell nyújtania.
- (26) Mivel a javasolt rendelkezések céljait, nevezetesen a polgárireptetés-biztonság és a környezetvédelem területén a közös szabályok meghatározását és egységes alkalmazását a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért a rendelet európai léptéke miatt azok közösségi szinten jobban megvalósíthatóak, a Közösség intézkedéseket hozhat a Szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően e rendelet nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.
- (27) Elismert tény, hogy a megfelelő páneurópai dimenzió biztosítása érdekében törekedni kell olyan európai országok bevonására, amelyek nem tagállamai az Európai Uniónak, hogy egész Európában megkönnyítsék a polgárireptetés-biztonság javítását. Azon európai országokat, amelyek az e rendelet hatálya alá tartozó területen a Közösséggel megállapodást kötöttek a Közösségi vívmányok elfogadására és alkalmazására, társítani kell annak munkájához az ilyen megállapodások keretén belül megállapított feltételekkel összhangban.
- (28) Általános cél, hogy a teendők és feladatok átruházását a tagállamokról az ügynökségre, beleértve azokat, amelyek az Egyesített Légügyi Hatóságokkal való együttműködésből származnak, hatékonyan hajtsák végre, a biztonság jelenlegi magas szintjeinek csökkentése nélkül, valamint a típusalkalmassági vizsgálati ütemtervekre gyakatív negatív hatások nélkül. A szükséges átmenet biztosítása érdekében el kell fogadni a megfelelő intézkedéseket.
- (29) Ez a rendelet közös szabályokat határoz meg a polgári repülés terén és létrehozza az Európai Repülésbiztonsági Ügynökséget. A polgári repülés területén a közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról szóló 2002. július 15-i 1592/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletet<sup>(1)</sup> ezért hatályon kívül kell helyezni.
- (30) E rendelet megfelelő és átfogó keretet hoz létre a polgári repülés területén a közös műszaki követelmények és igazgatási eljárások meghatározására és végrehajtására. A polgári légi közlekedés területén a műszaki előírások és a közigazgatási eljárások összehangolásáról szóló, 1991. december 16-i 3922/91/EKG tanácsi rendelet<sup>(2)</sup> III. mellékletét és a légiközlekedési szakszemélyzet szakszolgálati engedélyeinek a polgári repülés területén történő kölcsönös elismeréséről szóló 1991. december 1-i 91/670/EKG tanácsi irányelvet<sup>(3)</sup> ezért kellő időben hatályon kívül kell helyezni, a termékek, személyek vagy szervezetek tekintetében az említett aktusoknak megfelelően már kiállított bizonyítványok vagy szakszolgálati engedélyek sérelme nélkül.

<sup>(1)</sup> HL L 240., 2002.9.7., 1. o. A legutóbb a 334/2007/EK bizottsági rendelettel (HL L 88., 2007.3.29., 39. o.) módosított rendelet.

<sup>(2)</sup> HL L 373., 1991.12.31., 4. o. A legutóbb az 1900/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel (HL L 377., 2006.12.27., 176. o.) módosított rendelet.

<sup>(3)</sup> HL L 373., 1991.12.31., 21. o.

(31) Ez a rendelet megfelelő és átfogó keretet teremt a közönségi repülőtereket használó harmadik országbeli repülőbiztonsága számára. A harmadik országok közösségi repülőtereket használó légi járműveinek biztonságáról szóló 2004. április 21-i 2004/36/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet<sup>(1)</sup> ezért kellő időben hatályon kívül kell helyezni, az információgyűjtésre, a földi ellenőrzésekre és információcserére vonatkozó végrehajtási intézkedések sérelme nélkül.

(32) E rendeletet majd a Szerződéssel összhangban álló jövőbeni javaslaton alapuló, polgárirepülés-biztonsággal kapcsolatos bármely egyéb területre alkalmazni kell.

(33) Meg kell állapítani a megfelelő intézkedéseket a különleges biztonsági adatok szükséges védelmének biztosítása érdekében, valamint a nyilvánosság számára a megfelelő információ biztosítására a polgári repülés biztonságáról, valamint az azzal kapcsolatos környezetvédelemről, figyelembe véve a nyilvánosságnak az Európai Parlament, a Tanács és a Bizottság dokumentumaihoz történő hozzáféréséről szóló, 2001. május 30-i 1049/2001/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletet<sup>(2)</sup>, valamint a vonatkozó nemzeti jogszabályokat. Az ügynökség által azon rendelet 8. cikke értelmében hozott határozatok ellen panasz nyújtható be az ombudsmanhoz, illetve azok az Európai Közösségek Bíróságához benyújtott kereset tárgyát képezhetik, a Szerződés 195. vagy 230. cikke alapján.

(34) Az e rendelet végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal<sup>(3)</sup> összhangban kell elfogadni.

(35) A Bizottságot fel kell hatalmazni különösen arra, hogy elfogadja a légi alkalmasságra, a repülési személyzet szakszolgálati engedélyeire és az ezekkel kapcsolatos jóváhagyásokra, a légi üzemben tartásra, a harmadik országbeli üzemben tartó által használt légi járművekre, a felügyeletre és a betartásra vonatkozó végrehajtási szabályokat, valamint az ügynökség illetékeire és díjaira vonatkozó szabályzatot. Mivel ezek az intézkedések általános hatályúak, és e rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására vagy e rendelet új, nem alapvető fontosságú elemekkel történő kiegészítésére irányulnak, azokat az 1999/468/EK tanácsi határozat 5a. cikkében meghatározott ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

(36) A hatékonyság érdekében az ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárásra vonatkozó rendes határidőket a környezetvédelem alapvető követelményei és a környe-

zetvédelmi végrehajtási szabályok elfogadása esetében le kell rövidíteni.

(37) A sürgősségre tekintettel, a tagállamok által, biztonsági problémára azonnali válaszként megtett intézkedések, valamint a tagállamok által benyújtott jóváhagyásoktól való eltérések elfogadásához az 1999/468/EK határozat 5a. cikke (6) bekezdésében meghatározott sürgősségi eljárást kell alkalmazni,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

I. FEJEZET

### Alapelvek

1. cikk

### Alkalmazási kör

(1) E rendeletet a következőkre kell alkalmazni:

- a repüléstechnikai termékek, alkatrészek és berendezések tervezése, előállítása, karbantartása és üzemben tartása, valamint az ilyen termékek, alkatrészek és berendezések tervezésében, előállításában és karbantartásában résztvevő személyzet és szervezetek;
- a légi jármű üzemben tartásában részt vevő személyzet és szervezetek.

(2) E rendeletet nem kell alkalmazni azon esetben, ha az (1) bekezdésben említett termékek, alkatrészek, berendezések, személyzet és szervezetek katonai, vámügyi, rendőrségi vagy hasonló szolgálatban vesznek részt. A tagállamok vállalják annak biztosítását, hogy az ilyen szolgálatok, amennyire megvalósítható, megfelelően figyelembe vegyék e rendelet célkitűzéseit.

2. cikk

### Célok

(1) E rendelet fő célja a polgári repülésbiztonság egységesen magas szintjének létrehozása és fenntartása Európában.

(2) Az e rendelet hatálya alá tartozó területeken a további célok a következők:

- a környezetvédelem magas, egységes szintjének biztosítása;
- az áruk, a személyek és a szolgáltatások szabad mozgásának megkönnyítése;
- a szabályozási és típusalkalmassági vizsgálati eljárásokban a költséghatékonyság elősegítése, valamint nemzeti és európai szinten az ismétlődések elkerülése;

<sup>(1)</sup> HL L 143., 2004.4.30., 76. o. A 2111/2005/EK rendelettel (HL L 344., 2005.12.27., 15. o.) módosított irányelv.

<sup>(2)</sup> HL L 145., 2001.5.31., 43. o.

<sup>(3)</sup> HL L 184., 1999.7.17., 23. o. A 2006/512/EK határozattal (HL L 200., 2006.7.22. 11. o.) módosított határozat.

- d) a tagállamok Chicagói Egyezményben meghatározott kötelezettségei teljesítésének támogatása, az Egyezmény előírásainak közös értelmezésére és egységes végrehajtására szolgáló alapok nyújtásával, valamint annak biztosítása révén, hogy az Egyezmény előírásait az e rendeletben és a végrehajtáshoz meghatározott szabályokban megfelelően figyelembe vegyék;
- e) a polgári repülésbiztonság szabványaival és szabályaival kapcsolatos közösségi álláspontok támogatása világszerte azáltal, hogy harmadik országokkal és nemzetközi szervezetekkel megfelelő együttműködést hoznak létre;
- f) egyenlő feltételek biztosítása a belső légiközlekedési piac valamennyi szereplője számára.
- (3) Az (1) és (2) bekezdésekben meghatározott célok eléréséhez szükséges eszközök a következők:
- a) minden szükséges aktus előkészítése, elfogadása és egységes alkalmazása;
- b) a termékek, a személyzet és a szervezetek részére az e rendelet és a végrehajtási szabályaival összhangban nyújtott bizonyítványok, szakvizsgálati engedélyek, jóváhagyások vagy egyéb dokumentumok további követelmények nélküli elismerése;
- c) egy független Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (a továbbiakban: ügynökség) létrehozása;
- d) a nemzeti légiközlekedési hatóságok és az ügynökség által a felelősségi körükbe tartozó területeken az összes szükséges aktus egységes végrehajtása.

### 3. cikk

#### Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában:

- a) „folyamatos felügyelet”: azon elvégzendő feladatok, amelyek azt igazolják, hogy a feltételek, amelyek alapján a bizonyítványt kiállították, folyamatosan teljesülnek az érvényesség időtartamának bármely időpontjában, valamint amelyek igazolják a védintézkedések végrehajtását;
- b) „Chicagói Egyezmény”: az 1944. december 7-én Chicagóban aláírt egyezmény a nemzetközi polgári repülésről és annak mellékletei;
- c) „termék”: légi jármű, motor vagy propeller;
- d) „alkatrészek és berendezések”: minden olyan eszköz, berendezés, mechanizmus, alkatrész, készülék, tartozék vagy kiegészítő, beleértve a kommunikációs berendezéseket, amelyet a közlekedő légi járművek üzemben tartásához vagy irányításához használnak vagy szándékoznak használni, és amelyet a légi járműre szereltek vagy ahhoz csatlakoztattak. Ez magába foglalja a légijármű-váz, a motor vagy a propeller részeit;
- e) „típusalkalmassági vizsgálat”: a termék, alkatrész vagy berendezés, szervezet vagy személy elismerésének bármilyen formája, amely megfelel az alkalmazandó előírásoknak, beleértve az e rendelet előírásait és végrehajtási szabályait csakúgy, mint az ilyen megfelelést igazoló vonatkozó bizonyítvány kiállítását;
- f) „minősített szervezet”: olyan szerv, amelyet az ügynökség vagy egy nemzeti légiközlekedési hatóság meghatározott típusalkalmassági vizsgálati feladattal bíz meg, és amely a rábízott feladatot az ügynökség vagy egy nemzeti légiközlekedési hatóság ellenőrzése és felelősségvállalása mellett végzi el;
- g) „bizonyítvány”: bármilyen jóváhagyás, engedély vagy a típusalkalmassági vizsgálat eredményeképpen kiállított egyéb okmány.
- h) „üzemben tartó”: olyan jogi vagy természetes személy, amely/aki egy vagy több légi járművet üzemben tart vagy üzemben tartását tervezi;
- i) „kereskedelmi célú üzemben tartás”: légijárműnek díjazás vagy bármilyen egyéb ellenszolgáltatás ellenében történő üzemben tartása, amely a lakosság által igénybe vehető vagy amennyiben az a lakosság által nem vehető igénybe, az üzemben tartó és az ügyfél közötti szerződés alapján végzett üzemben tartás, ahol az ügyfél nem gyakorol ellenőrzést az üzemben tartó felett;
- j) „komplex motoros meghajtású légi jármű”:
- i. repülőgép:
    - amelynek bizonyítvány szerinti legnagyobb felszálló tömege meghaladja a 5 700 kg-t, vagy;
    - amelynél az utasok megengedett maximális száma több, mint kilenc, vagy;
    - amelynek bizonyítvány szerinti üzemben tartása legalább két pilótából álló személyzettel lehetséges, vagy;
    - amely egy vagy több turbó-sugárhajtóművel vagy egyenlő több turbólégcsavaros hajtóművel rendelkezik, vagy
  - ii. helikopter:
    - amelynek bizonyítvány szerinti legnagyobb felszálló tömege meghaladja a 3 175 kg-t, vagy;
    - amelynél az utasok megengedett maximális száma több, mint öt, vagy;
    - amelynek bizonyítvány szerinti üzemben tartása legalább két pilótából álló személyzettel lehetséges; vagy
  - iii. a dönthető rotoros légi járművek;
- k) „repülés-szimulációs oktató eszköz”: bármilyen típusú olyan eszköz, amelyben a repülés közbeni körülmények a földön szimulálhatóak; ide tartoznak a repülésszimulátorok, repülésoktató berendezések, légi és navigációs eljárásokat oktató berendezések és az alapvető műszerek kezelésének oktatására használt berendezések;
- l) „minősítés”: a szakvizsgálati engedélyre rávezett bejegyzés, amely megjelöli az ahhoz kapcsolódó kiváltságokat, különleges körülményeket és korlátozásokat.

## II. FEJEZET

**Alapvető követelmények**

## 4. cikk

**Alapelvek és alkalmazhatóság**

(1) Az olyan légi járműveknek, beleértve a felszerelt terméket, alkatrészeket és berendezéseket, amelyeket:

- a) olyan szervezet tervezett vagy gyártott, amelynek biztonsági felügyeletét az ügynökség vagy egy tagállam biztosítja; vagy
- b) egy tagállamban nyilvántartásba vettek, kivéve ha azok szabályozó biztonsági felügyeletét harmadik országra ruházták át és azokat nem közösségi üzemben tartó használja; vagy
- c) egy harmadik országban nyilvántartásba vettek és olyan üzemben tartó használja, amelynek az üzemben tartási felügyeletét bármely tagállam biztosítja, vagy amelyeket a Közösségben bejegyzett vagy ott székhellyel rendelkező üzemben tartó a Közösség területére való érkezéskor, területén való tartózkodáskor vagy területéről való távozáskor használ; vagy
- d) egy harmadik országban vagy egy olyan tagállamban vettek nyilvántartásba, amely a szabályozó biztonsági felügyeletet harmadik országra ruházta át, és amelyeket a Közösség területére való érkezéskor, területén való tartózkodáskor vagy területéről való távozáskor harmadik országbeli üzemben tartó használ;

meg kell felelniük e rendeletnek.

(2) Az (1) bekezdés b), c) vagy d) pontjában említett légi járművek üzemben tartásában részt vevő személyzetnek meg kell felelnie ennek a rendeletnek.

(3) Az (1) bekezdés b), c) vagy d) pontjában említett légi járművek üzemben tartásának meg kell felelnie ennek a rendeletnek.

(4) A II. mellékletben említett légi járművekre az (1) bekezdést nem kell alkalmazni.

(5) A (2) és (3) bekezdést nem kell alkalmazni a II. mellékletben említett légi járművekre, a II. melléklet a) ii., d) és h) pontjában említett légi járművek kivételével, amennyiben azokat kereskedelmi légi szállításra használják.

(6) E rendelet nem érinti harmadik országok nemzetközi egyezményekben, különösen a Chicagói Egyezményben meghatározott jogait.

## 5. cikk

**Légialkalmasság**

(1) A 4. cikk (1) bekezdésének a), b) és c) pontjában említett légi járművek megfelelnek az I. mellékletben meghatározott, a légi alkalmassággal kapcsolatos alapvető követelményeknek.

(2) A 4. cikk (1) bekezdésének b) pontjában említett légi járművek, valamint az azokra felszerelt termékek, alkatrészek és berendezések megfelelőségét a következőkkel összhangban kell megállapítani:

- a) A termékek típusalkalmassági bizonyítványt kapnak. A típusalkalmassági bizonyítványt és az ugyanazon típusalkalmassági bizonyítványon végzett változtatások bizonyítását, beleértve a kiegészítő típusalkalmassági bizonyítványokat, azon esetben adják ki, ha a kérelmező bemutatta, hogy a termék megfelel a 20. cikkben meghatározott típusalkalmassági bizonyítvány alapjainak, amelyet annak biztosítására állapítottak meg, hogy az az (1) bekezdésben említett szükséges követelményeknek megfeleljen, valamint ha a termék nem rendelkezik olyan jellemzőkkel vagy tulajdonságokkal, amelyek üzemben tartása biztonságát bizonytalanná teszik. A típusalkalmassági bizonyítvány termékekre vonatkozik, beleértve minden, azokra felszerelt alkatrészt és berendezést.
- b) Az alkatrészekre és berendezésekre különleges bizonyítványokat állíthatnak ki, ha kimutatható, hogy azok megfelelnek azon részletes, légialkalmassággal kapcsolatos előírásoknak, amelyeket az (1) bekezdésben említett szükséges követelményeknek való megfelelés biztosítására határoztak meg.
- c) Minden egyes légi járművet egyéni légialkalmassági bizonyítvánnyal látnak el, amennyiben kimutatható, hogy az megfelel a típusalkalmassági bizonyítványában jóváhagyott típus-tervnek, valamint ha a vonatkozó dokumentumok, vizsgálatok és tesztek megmutatják, hogy a légi jármű a biztonságos üzemben tartáshoz megfelelő állapotban van. E légialkalmassági bizonyítvány érvényes marad mindaddig, amíg azt fel nem függesztik, vissza nem vonják, vagy meg nem szüntetik, valamint mindaddig, amíg a légi járművet az I. melléklet 1.d. pontjában meghatározott, folyamatos légialkalmassággal kapcsolatos szükséges követelményeknek és az (5) bekezdésben említett intézkedéseknek megfelelően tartják karban.
- d) A termékek, alkatrészek és berendezések karbantartásáért felelős szervezeteknek bizonyítaniuk kell, hogy rendelkeznek a kiváltságaikkal kapcsolatos kötelezettségek teljesítéséhez szükséges képességgel és eszközökkel. Hacsak máshogy nem fogadják el, e képességeket és eszközöket egy szervezeti jóváhagyás kiállításával ismerik el. A jóváhagyott szervezetnek nyújtott kiváltságokat és a jóváhagyás alkalmazási körét a jóváhagyás feltételeiben határozzák meg.
- e) A termékek, alkatrészek és berendezések tervezéséért és előállításáért felelős szervezeteknek bizonyítaniuk kell, hogy rendelkeznek a kiváltságaikkal kapcsolatos kötelezettségek teljesítéséhez szükséges képességgel és eszközökkel. Hacsak máshogy nem fogadják el, e képességeket és eszközöket egy szervezeti jóváhagyás kiállításával ismerik el. A jóváhagyott szervezetnek nyújtott kiváltságokat és a jóváhagyás alkalmazási körét a jóváhagyás feltételeiben határozzák meg.

Továbbá:

- f) egy termék, alkatrész vagy berendezés karbantartás utáni kibocsátásáért felelős személyzetnek megfelelő bizonyítvánnyal („személyzeti bizonyítvány”) kell rendelkeznie;

- g) a karbantartási képzést végző szervezeteknek a kiváltságaikkal kapcsolatos kötelezettségeik teljesítésére vonatkozó képességét az f) pontban említett bizonyítványok kiállítására vonatkozóan egy jóváhagyás kiállításával ismerhetik el.
- (3) A 4. cikk (1) bekezdésének a) pontjában említett légi járműveknek, valamint az arra felszerelt termékeknek, alkatrészeknek és berendezéseknek meg kell felelniük e cikk (2) bekezdése a), b) és e) pontjának.
- (4) Az (1) és (2) bekezdéstől eltérve:
- a) repülési engedélyt azon esetben állíthatnak ki, ha bizonyítást nyert, hogy a légi jármű képes egy alapvető repülés biztonságos teljesítésére. Ezt a megfelelő korlátozásokkal kell kiadni, különösen a harmadik személyek védelme érdekében;
- b) korlátozott légialkalmassági bizonyítványt olyan légi járművekre állíthatnak ki, amelyekre nem állítottak ki a (2) bekezdés a) pontjának megfelelő típusalkalmassági bizonyítványt. Ez esetben bizonyítani kell, hogy a légi jármű megfelel a különleges légialkalmassági előírásoknak, valamint hogy az (1) bekezdésben említett szükséges követelményektől való eltérések ellenére a céllal kapcsolatos megfelelő biztonság továbbra is biztosított. Az ilyen korlátozott bizonyítványnak megfelelő légi járműveket és az ilyen légi járművek használatára vonatkozó korlátozásokat az 5. bekezdésben említett intézkedéseknek megfelelően kell meghatározni;
- c) amennyiben az ugyanolyan típusú, korlátozott légialkalmassági bizonyítványnak megfelelő légi járművek száma azt igazolja, kiállíthatnak korlátozott típusalkalmassági bizonyítványt, és meghatározzák a megfelelő típusalkalmassági bizonyítványra vonatkozó alapokat.
- (5) Ezen cikk nem alapvető fontosságú elemeinek új elemekkel való kiegészítéssel történő módosítására vonatkozó intézkedéseket a 64. cikk (4) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási eljárással összhangban kell elfogadni. Ezek az intézkedések különösen a következőket részletezik:
- a) valamely termékre alkalmazandó típusalkalmassági bizonyítvány alapjának megállapítására, valamint az arról a kérelmező részére történő értesítésre vonatkozó feltételek;
- b) az alkatrészekre és berendezésekre alkalmazandó részletes légialkalmassági előírások megállapítására, valamint az azokról a kérelmező részére történő értesítésre vonatkozó feltételek;
- c) a korlátozott légialkalmassági bizonyítványnak megfelelő légi járműre alkalmazandó légialkalmassági előírások megállapításának, valamint az azokról a kérelmező részére történő értesítésre vonatkozó feltételek;
- d) a kötelező információ nyújtására és terjesztésére vonatkozó feltételek, a termékek folyamatos légialkalmasságának biztosítása érdekében;
- e) a típusalkalmassági bizonyítványoknak, korlátozott típusalkalmassági bizonyítványoknak, a típusalkalmassági bizonyítványok változtatásai jóváhagyásának, az egyéni légialkalmassági bizonyítványoknak, a korlátozott légialkalmassági bizonyítványoknak, a repülési engedélyek, valamint a termékek, alkatrészek vagy berendezések bizonyítványainak kiadására, fenntartására, módosítására, felfüggesztésére vagy visszavonására vonatkozó feltételek, beleértve a következőket:
- i. e bizonyítványok időtartamára vonatkozó feltételek, valamint amennyiben korlátozott időtartamot határoztak meg, a bizonyítvány megújítására vonatkozó feltételek;
- ii. a repülési engedélyek kiadására alkalmazandó korlátozások. E korlátozások különösen a következőket érintik:
- a repülés célja,
  - a repülés során használt légtér,
  - a repülőszemélyzet képzettsége,
  - a repülőszemélyzeten kívül szállított személyek;
- iii. a korlátozott légialkalmassági bizonyítványnak megfelelő légi jármű, valamint a vonatkozó korlátozások;
- iv. a karbantartási bizonyítványt kiállító személyzet típusminősítő képzésének minimális tanterve a (2) bekezdés f) pontjának való megfelelés biztosítására;
- v. a pilóták típusminősítéséhez szükséges minimális tananyag és kapcsolódó szimulátorok minősítése a 7. cikknek való megfelelés biztosítására;
- vi. a standard minimális felszerelés megfelelő jegyzéke és egy adott üzemben tartási típusra vonatkozó kiegészítő légialkalmassági előírások a 8. cikknek való megfelelés biztosítására.
- f) a (2) bekezdés d), e) és g) pontjával összhangban előírt szervezeti jóváhagyások kiadására, fenntartására, módosítására, felfüggesztésére vagy visszavonására vonatkozó feltételek, valamint azon feltételek, amelyek mellett az ilyen jóváhagyásokat nem kell kérelmezni;
- g) a (2) bekezdés f) pontjával összhangban előírt személyzeti bizonyítványok kiadására, fenntartására, módosítására, felfüggesztésére vagy visszavonására vonatkozó feltételek;
- h) a bizonyítvány jogosultjainak felelősségei;
- i) a szükséges követelményeknek való megfelelés bizonyításának módja azon (1) bekezdésben említett légi járművek vonatkozásában, amelyekre a (2) vagy (4) bekezdés nem vonatkozik.
- j) az, hogy a 4. cikk (1) bekezdésének c) pontjában említett légi járműveknek hogyan kell megfelelniük az alapvető követelményeknek.

(6) A (5) bekezdésben említett intézkedések elfogadása során a Bizottság különös figyelmet fordít arra, hogy azok:

- a) a technika állását, valamint a légialkalmasság területén a legjobb gyakorlatot tükrözzék;
- b) figyelembe vegyék a világszerte szolgálatban lévő légi járművekkel kapcsolatos tapasztalatokat, valamint a tudományos és műszaki fejlődést;
- c) lehetővé tegyék az azonnali reakciót a balesetek és a komoly repülőesemények bizonyított okaira.
- d) a 4. cikk (1) bekezdésének c) pontjában említett légi járművekkel kapcsolatban nem követelik meg az olyan követelményeknek való megfelelést, amelyek a tagállamok a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet („ICAO”)-kötelezettségeivel nem összeegyeztethetők.

#### 6. cikk

##### A környezetvédelem alapvető követelményei

(1) A termékeknek, alkatrészeknek és berendezéseknek meg kell felelniük azon Chicagói Egyezmény 16. mellékletében foglalt környezetvédelmi előírásoknak – a 16. melléklet függelékei kivételével –, amely egyezmény 1. kötetét 2002. márciusában, 2. kötetét 1999. novemberében adták ki.

(2) Az (1) bekezdésben említett előírások nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására vonatkozó intézkedéseket, annak érdekében, hogy az összhangba kerüljön a Chicagói Egyezmény és mellékletei azon későbbi módosításaival, amelyek e rendelet elfogadását követően lépnek hatályba, és amelyeket minden tagállamban alkalmazni kell mindaddig, amíg az ilyen kiigazítások nem szélesítik e rendelet alkalmazási körét, a 64. cikk (5) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási eljárással összhangban kell elfogadni.

(3) Az (1) bekezdésben említett előírások nem alapvető fontosságú elemeinek új elemekkel való kiegészítéssel történő módosítására vonatkozó intézkedéseket az (1) bekezdésben említett függelékek tartalmának szükség szerinti felhasználásával, a 64. cikk (5) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási eljárással összhangban kell elfogadni.

#### 7. cikk

##### Pilóták

(1) A 4. cikk (1) bekezdésének b) és c) pontjában említett légi járművek üzemben tartásában részt vevő pilótáknak, valamint a repülés-szimulációs oktató eszközöknek, továbbá az említett pilóták képzésében, vizsgáztatásában, ellenőrzésében és orvosi vizsgálatában részt vevő személyeknek és szervezeteknek meg kell felelniük a III. mellékletben meghatározott, vonatkozó alapvető követelményeknek.

(2) Az oktatás esetének kivételével valamely személy csak akkor járhat el pilótaként, ha rendelkezik az adott üzemben tartásnak megfelelő szakszolgálati engedéllyel és orvosi alkalmassági bizonyítvánnyal.

Valamely személy kizárólag akkor kaphat szakszolgálati engedélyt, ha eleget tesz az elméleti, gyakorlati és nyelvi ismeretekre, valamint tapasztalatra vonatkozó, a III. mellékletben meghatározott alapvető követelményeknek való megfelelés biztosítása érdekében meghatározott szabályoknak.

Valamely személy kizárólag akkor kaphat orvosi bizonyítványt, ha eleget tesz az orvosi alkalmasságra vonatkozó, a III. mellékletben meghatározott alapvető követelményeknek való megfelelés érdekében megállapított szabályoknak. Az orvosi bizonyítványt repülőorvos szakértők vagy repülőorvosi központok állítják ki.

A harmadik albekezdéstől eltérve a szabadidős célú üzemben tartásban részt vevő pilóták szakszolgálati engedélye esetében – amennyiben azt a nemzeti jog lehetővé teszi – a kérelmező orvosi háttéréről elégséges, alapos ismerettel rendelkező házi-orvos is eljárhat repülőorvos szakértőként, az 64. cikk (3) bekezdésében említett eljárás szerint elfogadott részletes végrehajtási szabályokkal összhangban; ezen végrehajtási szabályok biztosítják a biztonság szintjének fenntartását.

A szakszolgálati engedélyben fel kell tüntetni a pilóta számára biztosított kiváltságokat, a szakszolgálati engedély alkalmazási körét és az orvosi bizonyítványt.

A 4. cikk (1) bekezdésének c) pontjában említett légi járművek üzemben tartásában részt vevő pilóták tekintetében a második és harmadik albekezdés követelményei egy harmadik ország részéről vagy nevében kiállított szakszolgálati engedélyek és orvosi bizonyítványok elfogadása útján is teljesíthetők.

(3) A pilótaképző szervezeteknek és a repülőorvosi központoknak a szakszolgálati engedélyek és orvosi bizonyítványok kiállításával kapcsolatos kiváltságaikhoz kötődő kötelezettségeik teljesítésének képességét jóváhagyás kiállításával kell elismerni.

A pilótaképző szervezeteknek és a repülőorvosi központoknak jóváhagyás akkor állítható ki, ha ezek eleget tesznek a III. mellékletben meghatározott vonatkozó alapvető követelményeknek való megfelelés biztosítása érdekében meghatározott szabályoknak.

A jóváhagyáson fel kell tüntetni a jóváhagyás által biztosított kiváltságokat.

(4) A pilóták képzésére használt repülés-szimulációs oktató eszköznek bizonyítvánnyal kell rendelkeznie. A bizonyítvány akkor állítható ki, ha bizonyítást nyer, hogy az eszköz eleget tesz a III. mellékletben meghatározott vonatkozó alapvető követelményeknek való megfelelés biztosítása érdekében meghatározott szabályoknak.

(5) A repülésoktatásért, repülés-szimulációs oktatásért, vagy a pilóták ismereteinek felméréseért felelős személyeknek, illetve a repülőorvos szakértőknek megfelelő bizonyítvánnyal kell rendelkeznie. Ilyen bizonyítvány akkor állítható ki, ha bizonyítást nyer, hogy az érintett személy eleget tesz a III. mellékletben meghatározott vonatkozó alapvető követelményeknek való megfelelés biztosítása érdekében meghatározott szabályoknak.

A bizonyítványon fel kell tüntetni a bizonyítvány által biztosított kiváltságokat.

(6) Az e cikk nem alapvető fontosságú elemeinek új elemekkel való kiegészítéssel történő módosítására vonatkozó intézkedéseket, a 64. cikk (4) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási eljárással összhangban kell elfogadni. Azon intézkedések különösen az alábbiakat határozzák meg:

- a) a pilóták szakszolgálati engedélyeinek különböző minősítései és a végzett tevékenységek különböző fajtáinak megfelelő orvosi bizonyítványok;
- b) a (2), (3), (4) és (5) bekezdésben említett szakszolgálati engedélyek, szakszolgálati engedély-minősítések, orvosi bizonyítványok, jóváhagyások és bizonyítványok fenntartására, módosítására, korlátozására, felfüggesztésére vagy visszavonására vonatkozó feltételek, valamint azon körülmények, amikor nincs szükség e bizonyítványok és jóváhagyások megkérésére;
- c) a szakszolgálati engedélyek, a szakszolgálati-engedély-minősítések az orvosi bizonyítványok, valamint a (2), (3), (4) és (5) bekezdésben említett jóváhagyások és bizonyítványok birtokosainak kiváltsági és kötelezettségei;
- d) a jelenlegi nemzeti pilóta szakszolgálati engedélyek és nemzeti repülőmérnöki engedélyek pilóta szakszolgálati engedéllyé való átalakításának feltételei, valamint a nemzeti orvosi bizonyítványok általánosan elismert orvosi bizonyítvánnyá való átalakításának feltételei;
- e) a 12. cikkkel összhangban megkötött kétoldalú szerződések rendelkezéseinek sérelme nélkül, a harmadik országok által kiállított szakszolgálati engedélyek elfogadásának feltételei;
- f) a II. melléklet a) ii., d) és f) pontjában említett, kereskedelmi légi szállítást végző légi járművek pilótái hogyan teljesítik a III. mellékletben megállapított vonatkozó alapvető követelményeket.

(7) Az (6) bekezdésben említett intézkedések elfogadása során a Bizottság különös figyelmet fordít arra, hogy azok tükrözzék a pilótaképzés területén ismeretes legkorszerűbb megoldásokat és legjobb gyakorlatokat.

Az ilyen intézkedéseknek továbbá rendelkezéseket kell magukba foglalniuk a Chicagói Egyezmény értelmében előírt valamennyi típusú pilóta szakszolgálati engedély és szakszolgálati-engedély-minősítés kiállítására, valamint a szabadidős célú üzemben tartásban részt vevő pilóták nem kereskedelmi jellegű tevékenységekre érvényes szakszolgálati engedélyének kiállítására, amellyel legfeljebb 2 000 kg legnagyobb felszálló tömegű, a 3. cikk j) pontjában említett egyetlen kritériumnak sem megfelelő légi járművek vezethetők.

## 8. cikk

### Légijármű üzemben tartása

(1) A 4. cikk (1) bekezdésének b) és c) pontjában említett légi jármű üzemben tartásának meg kell felelnie a IV. mellékletben található alapvető követelményeknek.

(2) Amennyiben a végrehajtási szabályok eltérően nem rendelkeznek, a kereskedelmi célú üzemben tartásban részt vevő üzemben tartóknak bizonyítaniuk kell, hogy rendelkeznek a kiváltságaikkal kapcsolatos kötelezettségeik teljesítéséhez szükséges képességekkel és eszközökkel. E képességeket és eszközöket bizonyítvány kiállítása útján kell elismertetni. Az üzemben tartó kiváltságait és az üzemben tartás érvényességi területét a bizonyítványban meg kell határozni.

(3) Amennyiben a végrehajtási szabályok eltérően nem rendelkeznek, a komplex motoros meghajtású légi járművek nem kereskedelmi célú üzemben tartásában részt vevő üzemben tartóknak nyilatkozatot kell tenniük arról, hogy rendelkeznek a légi jármű üzemben tartásához kapcsolódó feladatok ellátásához szükséges képességgel és eszközökkel.

(4) A 4. cikk (1) bekezdésének b) és c) pontjában említett légi járművek üzemben tartásában részt vevő utaskísérő személyzetnek meg kell felelnie a IV. mellékletben található alapvető követelményeknek. A kereskedelmi célú üzemben tartásban részt vevőknek rendelkezniük kell a polgári légi közlekedés területén a műszaki előírások és a közigazgatási eljárások összehangolásáról szóló 3922/91/EK tanácsi rendeletet módosító 2006. december 12-i 1899/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben <sup>(1)</sup> meghatározott, OPS 1.1005 fejezet, III. melléklet, O. alrész, d) pontjában bemutatott tanúsítvánnyal; ilyen tanúsítványt a tagállam döntése szerint jóváhagyott üzemben tartók vagy képzési szervezetek állíthatnak ki.

(5) E cikk nem alapvető fontosságú elemeinek új elemekkel való kiegészítéssel történő módosítására vonatkozó intézkedéseket, a 64. cikk (4) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási eljárással összhangban kell elfogadni. A Bizottság különösen az alábbiakat határozza meg:

- a) a légi járművek üzemben tartásának feltételei a IV. mellékletben található alapvető követelményeknek megfelelően;
- b) a (2) bekezdésben említett bizonyítványok fenntartására, módosítására, korlátozására, felfüggesztésére vagy visszavonására vonatkozó feltételek, valamint azon feltételek, amelyek fennállása esetén a bizonyítványt olyan értelmű nyilatkozat helyettesíti, hogy az üzemben tartó rendelkezik a légi jármű üzemben tartásához kapcsolódó feladatok ellátásához szükséges képességgel és eszközökkel;
- c) a bizonyítvány birtokosának kiváltsagai és kötelezettségei;
- d) a (3) bekezdésben említett üzemben tartók által tett nyilatkozatra és ezen üzemben tartók felügyeletére vonatkozó feltételek és eljárások, valamint azon feltételek, amelyek fennállása esetén a nyilatkozatot annak bizonyítása helyettesíti, hogy az üzemben tartó rendelkezik a kiváltságaihoz kötődő kötelezettségek teljesítésének képességével és eszközeivel, és ezt bizonyítvány kiállításával ismerik el;

<sup>(1)</sup> HL L 377., 2006.12.27., 1. o.

- e) azon feltételek, amelyek esetén az üzemben tartást meg kell tiltani, korlátozni kell, valamint amelyek esetén a biztonság érdekében az üzemben tartásra egyedi feltételek vonatkoznak.
- f) a II. melléklet a) ii., d) és h) pontjában említett, kereskedelmi légi szállítást végző légi járművek üzemben tartása hogyan felel meg a IV. mellékletben megállapított vonatkozó alapvető követelményeknek.
- (6) Az (5) bekezdésben említett intézkedések:
- a legkorszerűbb megoldásokat és a legjobb gyakorlatokat tükrözik a légi üzemben tartás területén,
  - meghatározzák az üzemben tartás különböző típusait, valamint figyelembe veszik az üzemben tartás összetettségével és az azzal járó kockázattal arányos kapcsolódó követelményeket és megfigyelés-igazolást,
  - figyelembe veszik a világszerte szolgálatban lévő légi járművekkel kapcsolatos tapasztalatokat, valamint a tudományos és műszaki fejlődést,
  - a repülőgéppel történő kereskedelmi szállítás tekintetében, és az előző francia bekezdés sérelme nélkül, kezdetben a 3922/91/EGK rendelet III. mellékletében meghatározott közös műszaki követelmények és adminisztratív eljárások alapján kerülnek kidolgozásra,
  - kockázattérkélesen alapulnak, és az üzemben tartás kiterjedésével és alkalmazási körével arányosak,
  - lehetővé teszik az azonnali reakciót a balesetek és a komoly repülőesemények bizonyított okaira,
  - a 4. cikk (1) bekezdésének c) pontjában említett légi járművekkel kapcsolatban nem követelik meg az olyan követelményeknek való megfelelést, amelyek a tagállamok ICAO-kötelezettségeivel nem összeegyeztethetők.

#### 9. cikk

### A Közösség területére való érkezéskor, területén való tartózkodáskor vagy területéről való távozáskor harmadik országbeli üzemben tartó által használt légi jármű

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

(2) Az (1) bekezdésben említett légi járművek kereskedelmi célú üzemben tartásában részt vevő üzemben tartóknak bizonyí-

taniuk kell, hogy rendelkeznek az (1) bekezdésben megállapított követelmények teljesítéséhez szükséges képességekkel és eszközökkel.

Az első albekezdésben említett követelménynek egy adott harmadik ország által vagy nevében kiállított bizonyítvány elfogadásával is elegendő lehet tenni.

Az első albekezdésben említett képességeket és eszközöket engedély kiállítása útján kell elismertetni. Az üzemben tartó kiváltságait és az üzemben tartás érvényességi területét az engedélyben meg kell határozni.

(3) Az (1) bekezdésben említett, komplex motoros meghajtású légi járművek nem kereskedelmi célú üzemben tartásában részt vevő üzemben tartóktól nyilatkozat kérhető arról, hogy rendelkeznek a légi jármű üzemben tartásához kapcsolódó feladatok ellátásához szükséges képességgel és eszközökkel.

(4) E cikk nem alapvető fontosságú elemeinek új elemekkel való kiegészítéssel történő módosítására vonatkozó intézkedéseket a 64. cikk (4) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási eljárással összhangban kell elfogadni. A Bizottság különösen az alábbiakat határozza meg:

- a) hogyan engedélyezhető a 4. cikk (1) bekezdésének d) pontjában említett, szabvány ICAO légialkalmassági bizonyítvány-nyal vagy szakszolgálati engedéllyel nem rendelkező légi járművek vagy személyzet számára a Közösség területére való érkezés, onnan való távozás céljából vagy a területén történő üzemben tartás;
- b) a légi járműveknek az (1) bekezdés rendelkezéseinek megfelelően végzett üzemben tartására vonatkozó feltételek;
- c) a (2) bekezdésben említett üzemben tartói engedély kiadásának, fenntartásának, módosításának, korlátozásának, felfüggesztésének vagy visszavonásának feltételei, figyelembe véve a nyilvántartó állam vagy az üzemben tartó állama által kiállított bizonyítványokat, a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának elfogadásáról és az üzemben tartó fuvarozó kiléte tekintetében a légi közlekedés utasainak tájékoztatásáról szóló, 2005. december 14-i 2111/2005/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek és végrehajtási szabályainak sérelme nélkül;
- d) az engedély birtokosának kiváltságai és kötelezettségei;
- e) a (3) bekezdésben említett üzemben tartók nyilatkozatának, valamint felügyeletének eljárásai és feltételei;
- f) azon feltételek, amelyek esetén az üzemben tartást meg kell tiltani, korlátozni kell, valamint amelyek esetén a biztonság érdekében az üzemben tartásra egyedi feltételek vonatkoznak a 22. cikk (1) bekezdésével összhangban.

(5) A (4) bekezdésben említett intézkedések elfogadása során a Bizottság különös figyelmet fordít arra, hogy:

- a) az ICAO által ajánlott gyakorlatokat és útmutató dokumentumokat értelemszerűen alkalmazzák;
- b) semelyik követelmény ne lépje túl 4. cikk (1) bekezdésének (b) pontjában említett légi járművek és üzemben tartóik számára előírt mértéket;
- c) az 5. cikk (4) bekezdésével és a 8. cikk (5) bekezdésével összhangban elfogadott intézkedéseket értelemszerűen alkalmazzák;
- d) az engedély megszerzésének eljárása minden esetben egyszerű, arányos, költséghatékony és eredményes legyen, figyelembe véve az üzemben tartás bonyolultságával és a vele járó kockázatokkal arányos mértékű követelményeket és megfelelés-igazolásokat. Az eljárás során különösen az alábbiakat kell figyelembe venni:
  - i. az ICAO általános biztonsági felügyeleti ellenőrző programjának eredményei;
  - ii. a földi ellenőrzésekből és a SAFA nyilvántartásból származó információ; és
  - iii. az érintett üzemben tartóval kapcsolatos, egyéb elismert, biztonsági vonatkozású információ.

#### 10. cikk

##### Felügyelet és végrehajtás

(1) A tagállamok, a Bizottság és az ügynökség együttműködnek egymással annak biztosítása céljából, hogy az e rendelet hatálya alá tartozó bármely termék, személy vagy szervezet megfeleljen az abban foglalt rendelkezéseknek, valamint a rendelet végrehajtási szabályainak.

(2) Az (1) bekezdés végrehajtása alkalmazásában a tagállamok az általuk kiállított bizonyítványok felügyeletén túlmenően vizsgálatokat, többek között földi ellenőrzéseket folytatnak, és meghoznak minden intézkedést – beleértve a felszállási tilalom kiadását is – a jogsértés folytatódásának megakadályozása érdekében.

(3) Az (1) bekezdés végrehajtása alkalmazásában az ügynökség a 24. cikk (2) bekezdésével és az 54. cikkel összhangban vizsgálatokat folytat.

(4) Annak érdekében, hogy az illetékes hatóságok számára megkönnyítsék a megfelelő végrehajtási intézkedések meghozatalát, a tagállamok, a Bizottság és az ügynökség információit cserél a megállapított jogsértésekről.

(5) E cikk nem alapvető fontosságú elemeinek új elemekkel való kiegészítéssel történő módosítására vonatkozó intézkedéseket, a 64. cikk (4) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási eljárással összhangban kell elfogadni. Azon az intézkedések különösen a következőket határozzák meg:

- a) az információgyűjtés, -csere és -terjesztés feltételei;
- b) a földi ellenőrzések feltételei, beleértve a rendszeres ellenőrzéseket is;
- c) felszállási tilalom kiadásának feltételei azon légi járművek vonatkozásában, amelyek nem felelnek meg ezen rendelet előírásainak vagy végrehajtási szabályainak.

#### 11. cikk

##### Bizonyítványok elismerése

(1) A tagállamok, további műszaki követelmények és műszaki értékelés nélkül elismerik az e rendelettel összhangban kiállított bizonyítványokat. Amennyiben az eredeti elismerés meghatározott céllal vagy célokkal rendelkezik, a későbbi elismerések csak ugyanazon célra vagy célokra érvényesek.

(2) A Bizottság saját kezdeményezésére vagy valamely tagállam vagy az ügynökség kérésére megindíthatja a 64. cikk (7) bekezdésében említett eljárást annak megállapítására, hogy az e rendelettel összhangban kiállított valamely bizonyítvány valóban megfelel-e e rendeletnek és annak végrehajtási szabályainak.

Amennyiben a bizonyítvány nem felel meg, vagy nem ténylegesen felel meg, a Bizottság felszólítja a bizonyítvány kiállítóját, hogy hozza meg a megfelelő helyesbítő intézkedéseket és védelmi intézkedéseket, például az érintett bizonyítvány érvényességének korlátozásával vagy felfüggesztésével. Az (1) bekezdésben foglalt rendelkezések továbbá azon időponttól kezdve nem vonatkoznak az említett bizonyítványra, amikor a Bizottság döntéséről értesítette a tagállamokat.

(3) Amikor a Bizottság megfelelő bizonyítékkal rendelkezik arra vonatkozóan, hogy a bizonyítvány kiállítója a meg nem felelés vagy nem tényleges megfelelés kezelésére az (2) bekezdés szerint meghozta a megfelelő helyesbítő intézkedéseket, és a védintézkedések már nem szükségesek, úgy határozhat, hogy az (1) bekezdés rendelkezései ismételen vonatkozzanak a kérdéses bizonyítványra. E rendelkezések azon időponttól kezdve alkalmazandók, amikor a Bizottság e határozatról értesítette a tagállamokat.

(4) Az 5. cikk (5) bekezdésében, a 7. cikk (6) bekezdésében és a 9. cikk (4) bekezdésében említett intézkedések elfogadásáig, valamint a 68. cikke (4) bekezdésének sérelme nélkül azon bizonyítványokat, amelyek kiállítása e rendelettel összhangban nem lehetséges, az alkalmazandó nemzeti szabályozás alapján lehet kiállítani.

(5) A 8. cikk (5) bekezdésében említett intézkedések elfogadásáig, valamint e rendelet 68. cikke (4) bekezdésének sérelme nélkül azon bizonyítványokat, amelyek kiállítása e rendelettel összhangban nem lehetséges, az alkalmazandó nemzeti szabályozás vagy adott esetben a 3922/91/EGK rendelet vonatkozó rendelkezései alapján lehet kiállítani.

(6) Az e cikkben foglalt rendelkezések nem sértik a 2111/2005/EK rendeletet és annak végrehajtási szabályait.

## 12. cikk

### Harmadik ország által kiállított bizonyítvány elfogadása

(1) E rendelet előírásaitól és annak végrehajtási szabályaitól eltérve, a Közösség és a harmadik ország között létrejött elismerési megállapodásnak megfelelően az ügynökség vagy a tagállamban működő légügyi hatóságok bizonyítványokat állíthatnak ki egy harmadik ország légügyi hatóságai által kiadott bizonyítványok alapján.

(2) a) A Közösség által megkötött megállapodás hiányában egy tagállam vagy az ügynökség kiállíthat bizonyítványokat egy harmadik ország illetékes hatóságai által kiállított bizonyítványok alapján egy olyan megállapodás alkalmazásával, amelyet az a tagállam kötött a szóban forgó harmadik országgal az e rendelet érintett előírásainak hatálybalépése előtt, és arról értesítette a Bizottságot, valamint a többi tagállamot. Az ügynökség szintén kiállíthat ilyen bizonyítványokat bármelyik tagállam nevében egy olyan megállapodás alkalmazása során, amelyet az egyik tagállam a kérdéses harmadik országgal kötött.

b) Ha a Bizottság figyelembe veszi a következőket:

- egy tagállam és egy harmadik ország között létrejött megállapodás előírásai nem biztosítják az e rendelet és annak végrehajtási szabályai által meghatározottakkal egyenértékű biztonság szintjét, és/vagy
- egy ilyen megállapodás megkülönböztetést alkalmaz a tagállamok között, kényszerítő erejű biztonsági okok nélkül, vagy a megállapodás ellentétes a Közösség harmadik országgal szembeni külpolitikájával,

akkor a 64. cikk (2) bekezdésében megállapított eljárással összhangban megkövetelheti az érintett tagállamtól, hogy a Szerződés 307. cikkének megfelelően módosítsa a megállapodást, függessze fel annak alkalmazását, vagy vonja vissza azt.

c) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket a megállapodások lehető leggyorsabb visszavonására azt követően, hogy hatályba lép a Közösség és a szóban forgó harmadik ország között létrejött megállapodás, amennyiben e megállapodás az utóbbi megállapodás által tárgyalta területre vonatkozik.

## 13. cikk

### Minősített szervezetek

Az ügynökség vagy az érintett nemzeti légiközlekedési hatóság, amikor egy konkrét típusalkalmassági feladatot oszt egy minősített szervezetre, biztosítja, hogy az adott szervezet megfeleljen az V. mellékletben megállapított kritériumoknak.

## 14. cikk

### Rugalmassági előírások

(1) E rendelet rendelkezéseitől és annak végrehajtási szabályai nem akadályoznak egyetlen tagállamot sem abban, hogy az e

rendelet előírásai alá tartozó termékkel, személlyel vagy szervezettel kapcsolatos biztonsági problémára haladéktalanul reagáljon.

A tagállamok azonnal értesítik az ügynökséget, a Bizottságot és a többi tagállamot a megtett intézkedésekről és azok okairól.

(2) a) Az ügynökség megvizsgálja, hogy a biztonsági probléma megoldható-e a 18. cikk d) pontjában ráruházott hatáskörön belül. Ebben az esetben az ügynökség az (1) bekezdés szerinti értesítés kézhezvételétől számított egy hónapon belül meghozza a szükséges döntéseket.

b) Amennyiben az ügynökség arra a következtetésre jut, hogy a biztonsági probléma az a) ponttal összhangban nem oldható meg, az ugyanabban a pontban említett időszakon belül, a 18. cikk b) pontjával összhangban ajánlást ad ki arról, hogy szükséges-e e rendeletet és végrehajtási szabályait módosítani, valamint hogy az értesítésben szereplő intézkedések visszavonandók-e vagy fenntartandók.

(3) E rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek, többek között új elemekkel való kiegészítéssel történő módosítására vonatkozó intézkedéseket – amelyek azzal kapcsolatosak, hogy a nem megfelelő biztonsági szint, vagy e rendeletnek vagy annak végrehajtási szabályainak hiányossága indokolja-e azok módosításának kezdeményezését, illetve az (1) bekezdésnek megfelelően elfogadott intézkedések alkalmazásának folytatását – a 64. cikk (6) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási eljárással összhangban kell elfogadni. Ilyen esetben az intézkedéseket szükség szerint valamennyi tagállam végrehajtja, és a 11. cikkben foglalt rendelkezéseket alkalmazni kell ezen intézkedésekre. Az érintett tagállam, amennyiben az intézkedéseket nem találja indokoltnak, visszavonja azokat.

(4) Az e rendeletben és annak végrehajtási szabályaiban meghatározott lényeges követelmények alól a tagállamok mentességet adhatnak előre nem látható sürgős üzemenben tartási körülmények vagy korlátozott időtartamú üzemenben tartási szükségletek esetén, feltéve, hogy ez a biztonság szintjét nem érinti hátrányosan. Az ügynökséget, a Bizottságot és a többi tagállamot értesíteni kell minden ilyen mentességről, amennyiben azok ismétlődnek, vagy ha azokat két hónapnál hosszabb időre adják meg.

(5) Az ügynökség megvizsgálja, hogy a mentességek, amelyekről a tagállamok értesítést küldtek, kevésbé korlátozóak-e, mint az alkalmazandó közösségi rendelkezések, és az értesítés kézhezvételétől számított egy hónapon belül a 18. cikk (b) bekezdésével összhangban ajánlást ad ki arról, hogy e mentességek megfelelnek-e e rendelet vagy egyéb közösségi jogszabály általános biztonsági célkitűzéseinek.

Amennyiben a mentesség nem felel meg az e rendelet vagy egyéb közösségi jogszabály általános biztonsági célkitűzéseinek, a Bizottság az 64. cikk (7) bekezdésében említett eljárással összhangban úgy határoz, hogy a mentességet nem engedélyezi. Ilyen esetben az érintett tagállam visszavonja a mentességet.

(6) Amennyiben e rendelet végrehajtási szabályainak alkalmazásával megvalósított védelemmel egyenlő szintű védelem elérhető más eszközökkel, az állampolgárság alapján történő megkülönböztetés nélkül a tagállamok a végrehajtási szabályoktól eltérve megadhatják a jóváhagyást.

Ilyen esetekben az érintett tagállam értesíti az ügynökséget és a Bizottságot arról, hogy szándékában áll az ilyen jóváhagyás megadása, valamint megnevezi az érintett szabálytól való eltérés szükségességének okát, továbbá az egyenértékű védelmi szint elérése érdekében megállapított feltételeket.

(7) Az ügynökség, két hónapon belül azt követően, hogy az (6) bekezdéssel összhangban értesítést kapott, a 18. cikk (b) bekezdésével összhangban ajánlást ad ki arról, hogy az (6) bekezdéssel összhangban javasolt jóváhagyás eleget tesz-e az abban a bekezdésben megállapított feltételeknek.

Az e rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek új elemekkel való kiegészítéssel történő módosítására vonatkozó intézkedéseket – amelyek azzal kapcsolatosak, hogy a javasolt jóváhagyás megadható-e – a 64. cikk (6) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási eljárással kell elfogadni egy hónapon belül az ügynökség ajánlásának kézhezvételétől számítva. Ilyen esetben a Bizottság közli határozatát valamennyi tagállammal, amelyek szintén felhatalmazást kapnak az intézkedés alkalmazására. A 15. cikk előírásait a szóban forgó intézkedésre kell alkalmazni.

#### 15. cikk

### Információs hálózat

(1) A Bizottság, az ügynökség és a nemzeti légiközlekedési hatóságok az e rendelettel és annak végrehajtási szabályaival kapcsolatos, rendelkezésükre álló összes információt megosztják egymással. A polgári repülési balesetek és repülőesemények vizsgálatával vagy előfordulásuk elemzésével megbízott szervezetek jogosultak az ilyen információhoz való hozzáférésre.

(2) Az 1049/2001/EK rendeletben megállapított, a nyilvánosság bizottsági dokumentumokhoz való hozzáférési jogának sérelme nélkül, az 64. cikk (3) bekezdésében említett eljárással összhangban a Bizottság elfogadja azon intézkedéseket, amelyek az e cikk (1) bekezdésében említett információk a saját kezdeményezésére az érdekelt felek felé történő terjesztésével kapcsolatosak. Ezen intézkedések, amelyek lehetnek általánosak vagy egyediak, a következő szükségleteken alapulnak:

a) a személyek és szervezetek számára azon információk megadása amelyre szükségük van a repülésbiztonság fejlesztéséhez;

b) az információ terjesztésének a felhasználók céljaira feltétlenül szükséges szintre történő korlátozása, hogy ezen információ megfelelő bizalmasságát biztosítsák.

(3) A nemzeti légiközlekedési hatóságok a nemzeti jogszabályaiknak megfelelően megteszik a szükséges intézkedéseket az (1) bekezdés szerint általuk kapott információ megfelelő bizalmasságának biztosítása érdekében.

(4) Annak érdekében, hogy a nyilvánosságot tájékoztassák az általános biztonsági szintről, az ügynökség évente biztonsági jelentést ad ki. A 10. cikk (5) bekezdésében említett intézkedések hatálybalépésétől kezdődően e biztonsági jelentésnek a 10. cikk szerint kapott valamennyi információ elemzését tartalmaznia kell. Az elemzésnek egyszerűnek és könnyen érthetőnek kell lennie, valamint fel kell tüntetnie, hogy fennáll-e fokozott biztonsági kockázat. Az elemzésben az információforrás nem fedhető fel.

#### 16. cikk

### Az információforrás védelme

(1) Amennyiben a 15. cikk (1) bekezdésében említett információt valamely természetes személy önkéntesen szolgáltatta a Bizottságnak vagy az ügynökségnek, az információforrás nem fedhető fel. Amikor az információt valamely nemzeti hatóság részére szolgáltatották, az ilyen információ forrását a nemzeti jogszabályoknak megfelelően kell védeni.

(2) A büntetőjog alkalmazandó szabályainak sérelme nélkül a tagállamoknak tartózkodniuk kell minden eljárás megindításától azon nem előre megfontolt szándékból vagy gondatlanságból elkövetett jogsértések esetében, amelyekről kizárólag e rendelet és annak végrehajtási szabályaiból következő jelentésével alapján szereztek tudomást.

E szabály nem alkalmazandó a súlyos gondatlanság eseteire.

(3) A büntető jog alkalmazandó szabályainak sérelme nélkül és a nemzeti jogszabályaikban és gyakorlataikban foglalt eljárásokkal összhangban a tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy azokat a munkavállalókat, akik e rendelet és annak végrehajtási szabályai alkalmazásában információt nyújtanak, ne érje sérelem a munkaadójuk részéről.

E szabály nem alkalmazandó a súlyos gondatlanság eseteire.

(4) E cikk az igazságügyi szervek információhoz való hozzáféréssel kapcsolatos nemzeti szabályok sérelme nélkül alkalmazandó.

### III. FEJEZET

## Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség

### I. szakasz

### Feladatok

#### 17. cikk

### Az ügynökség létrehozása és feladatai

(1) E rendelet végrehajtásának alkalmazásában létrejön az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség.

(2) A polgári repülésbiztonság megfelelő működése és fejlesztése biztosítása érdekében az ügynökség a következő feladatokat teljesíti:

a) ellátja az 1. cikk (1) bekezdése alá tartozó ügyekhez kapcsolódó feladatokat és ezekben véleményt alakít ki;

- b) támogatja a Bizottságot az e rendelet végrehajtásához szükséges intézkedések kidolgozásában. Amennyiben ezek műszaki szabályokat, és különösen a szerkezetre és tervekre, működési szempontokra vonatkozó szabályokat foglalnak magukban, a Bizottság nem változtathatja meg azok tartalmát az ügynökséggel való előzetes egyeztetés nélkül. Az ügynökség szintén biztosítja a Bizottság részére a szükséges műszaki, tudományos és adminisztrációs támogatást feladatai végrehajtásához;
- c) meghozza a szükséges intézkedéseket az e rendelet vagy egyéb közösségi jogszabály által ráruházott hatáskörön belül;
- d) elvégzi a feladatai teljesítéséhez szükséges ellenőrzéseket és vizsgálatokat;
- e) hatáskörén belül a tagállamok nevében elvégzi a nemzetközi egyezmények, különösen a Chicagói Egyezmény által ráruházott feladatokat.

#### 18. cikk

##### Az ügynökség intézkedései

Az ügynökség szükség esetén a következő intézkedéseket teszi:

- a) a Bizottságnak címzett véleményeket ad ki;
- b) a 14. cikk alkalmazására vonatkozó ajánlásokat ad ki a Bizottságnak;
- c) típusalkalmassági előírásokat ad ki, beleértve a légialkalmassági szabályzatokat és a megfelelés elfogadható eszközeit csakúgy, mint az e rendeletnek és annak végrehajtási szabályainak alkalmazására vonatkozó útmutató dokumentumokat;
- d) meghozza a 20., 21., 22., 23., 53. és 54. cikk alkalmazásához szükséges határozatokat;
- e) a 24. cikk (1) bekezdése és az 53. cikk alapján végzett szabványosítási vizsgálatokat követően jelentést ad ki.

#### 19. cikk

##### Vélemények, típusalkalmassági előírások és útmutató dokumentumok

(1) Az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz benyújtandó alapelvekre, alkalmazhatóságra és alapvető követelményekre vonatkozó javaslatok kidolgozásában, valamint a végrehajtási szabályok elfogadásában a Bizottság támogatása érdekében az ügynökség kidolgozza azok tervezeteit. E tervezeteket az ügynökség véleményként nyújtja be a Bizottsághoz.

(2) A 51. cikkel és a Bizottság által elfogadott végrehajtási szabályokkal összhangban az ügynökség kidolgozza:

- a) a típusalkalmassági előírásokat, beleértve a légialkalmassági szabályzatokat, valamint a megfelelés elfogadható eszközeit; és
- b) az útmutató dokumentumokat;
- amelyeket a típusalkalmassági eljárás során használnak fel.

E dokumentumoknak tükrözniük kell az érintett területeken a legkorszerűbb megoldásokat és legjobb gyakorlatokat, és ezeket a világszerte szolgálatban lévő légi járművekkel kapcsolatos tapasztalatok, valamint a tudományos és műszaki fejlődés figyelembevételével kell naprakésszé tenni.

#### 20. cikk

##### Légialkalmassági és környezetvédelmi bizonyítvány

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

- a) létrehozza és bejelenti a típusalkalmassági vizsgálat alapjait minden termékre, amelyhez típusalkalmassági bizonyítványra vagy a típusalkalmassági bizonyítvány változtatására van szükség. Az alkalmassági vizsgálat alapja magában foglalja az alkalmazandó légialkalmassági szabályzatot, az olyan előírásokat, amelyekhez elfogadták az egyenértékű biztonsági szintet és a különleges műszaki leírást, amely akkor szükséges, amikor egy bizonyos termék tervezési jellemzői vagy az üzemben tartási tapasztalat alapján a légialkalmassági szabályzat bármelyik rendelkezése elégtelen vagy nem megfelelő arra, hogy biztosítsa a szükséges követelményeket;
- b) létrehozza és bejelenti a különleges légialkalmassági előírásokat minden olyan termékre vonatkozóan, amelyekhez korlátozott légialkalmassági bizonyítványt kértek;
- c) létrehozza és bejelenti a részletes légialkalmassági előírásokat minden olyan alkatrésze vagy berendezésre vonatkozóan, amelyekhez típusalkalmassági bizonyítványt kértek;
- d) létrehozza és bejelenti a megfelelő környezetvédelmi követelményeket minden olyan termékre vonatkozóan, amelyekhez a 6. cikkel összhangban környezetvédelmi bizonyítvány szükséges;
- e) a termékek, alkatrészek és berendezések típusalkalmasságával kapcsolatos vizsgálatokat végez el saját maga, vagy a nemzeti légiközlekedési hatóságok vagy a minősített szervezetek révén;
- f) kiadja a megfelelő típusalkalmassági bizonyítványokat vagy az azokkal kapcsolatos változtatásokat;
- g) kiadja az alkatrészekre és berendezésekre vonatkozó bizonyítványokat;
- h) kiadja a megfelelő környezetvédelmi bizonyítványokat;
- i) módosítja, felfüggeszti vagy visszavonja a vonatkozó bizonyítványt, amennyiben azon feltételek, amelyeknek megfelelően azt kiadták, nem teljesülnek, vagy ha a bizonyítványt nyilvántartó jogi vagy természetes személy elmulasztja e rendelet vagy annak végrehajtási szabályai által ráruházott kötelezettségek teljesítését;

- j) biztosítja a felügyelete alá tartozó termékekre, alkatrészekre és berendezésekre vonatkozó folyamatos légialkalmassági feladatokat, beleértve egy biztonsági problémára történő, indokolatlan késedelem nélküli reagálást, valamint az alkalmazandó kötelező információ kiadását és terjesztését;
- k) azon légi járművekre vonatkozóan, amelyekre repülési engedélyt kell kiállítani, az 5. cikk (4) bekezdésének a) pontjában foglaltak betartása céljából megállapítja a légialkalmassági szabványokat és eljárásokat;
- l) az ügynökség ellenőrzése alá tartozó típusalkalmassági vizsgálat céljából repülési engedélyt állít ki, azon tagállammal egyeztetve, amelyben a légi járművet nyilvántartásba vették vagy fogják venni.

(2) A szervezetekre való tekintettel az ügynökség:

- a) önállóan, a nemzeti légiközlekedési hatóságok vagy a minősített szervezetek révén az általa alkalmasnak minősített szervezeteket megvizsgálja és ellenőrzi;
- b) a bizonyítványokat állít ki és hosszabbít meg a következőkre vonatkozóan:
- i. tervező szervezetek; vagy
  - ii. a tagállamok területén található termelő szervezetek, ha az érintett tagállam kéri; vagy
  - iii. a tagállamok területén kívül található termelő és fenntartó szervezetek;
- c) módosítja, felfüggeszti vagy visszavonja az érintett szervezet bizonyítványát, amennyiben a feltételek, amelyeknek megfelelően azt kiadták, már nem teljesülnek, vagy ha az érintett szervezet elmulasztja az e rendelet vagy annak végrehajtási szabályai által ráruházott kötelezettségek teljesítését.

## 21. cikk

### Pilótabizonyítványok

- (1) A 7. cikk (1) bekezdésében említett személyzet és szervezetek tekintetében az ügynökség:
- a) önállóan, a nemzeti légiközlekedési hatóságok vagy a minősített szervezetek révén az általa alkalmasnak minősített szervezeteket, valamint adott esetben azok személyzetét megvizsgálja és ellenőrzi;
- b) bizonyítványokat állít ki és hosszabbít meg a tagállamok területén kívül található pilótaképző szervezetek és repülőorvosi központokra, valamint adott esetben személyzetükre vonatkozóan;
- c) módosítja, korlátozza, felfüggeszti vagy visszavonja a vonatkozó bizonyítványt, amennyiben azon feltételek, amelyeknek megfelelően azt az ügynökség kiadta, már nem teljesülnek, vagy ha a bizonyítvánnyal rendelkező jogi vagy természetes személy nem teljesíti az e rendelet vagy annak végrehajtási szabályai által előírt kötelezettségeket.
- (2) A 7. cikk (1) bekezdésében említett repülés-szimulációs oktató eszközök tekintetében az ügynökség:

- a) önállóan, a nemzeti légiközlekedési hatóságok vagy a minősített szervezetek révén az általa alkalmasnak minősített eszközöket műszaki ellenőrzésnek veti alá;
- b) bizonyítványokat állít ki és hosszabbít meg a következőkre vonatkozóan:
- i. azon oktató szervezetek repülés-szimulációs oktató eszközei, amelyek vonatkozásában az ügynökség bizonyítványt kiállított; vagy
  - ii. a tagállamok területén található repülés-szimulációs oktató eszközök az érintett tagállam kérésére; és
  - iii. a tagállamok területén kívül található repülés-szimulációs oktató eszközök;
- c) módosítja, korlátozza, felfüggeszti vagy visszavonja a vonatkozó bizonyítványt, amennyiben azon feltételek, amelyeknek megfelelően azt kiadták, már nem teljesülnek, vagy ha a bizonyítvánnyal rendelkező jogi vagy természetes személy nem teljesíti az e rendelet vagy annak végrehajtási szabályai által előírt kötelezettségeit.

## 22. cikk

### Légiüzemben tartási bizonyítványok

- (1) Az ügynökség indokolatlan késedelem nélkül cselekszik a légi üzemben tartás biztonságát érintő problémákkal kapcsolatosan, meghatározva a megfelelő kiigazító intézkedéseket és terjesztve a kapcsolódó információkat, többek között a tagállamok részére.
- (2) A repülési idő korlátozása tekintetében:
- a) az ügynökség az alapvető követelményeknek való megfelelés és adott esetben a kapcsolódó végrehajtási szabályok betartásának biztosítása érdekében kiadja az alkalmazandó típusalkalmassági előírásokat;
- b) a tagállamok jóváhagyhatnak a repülési időt meghatározó egyedi rendszereket, amelyek eltérnek az a) pontban említett típusalkalmassági előírásoktól. Ebben az esetben a tagállam haladéktalanul értesíti az ügynökséget az egyedi rendszerről, valamint tájékoztatja a többi tagállamot is;
- c) az értesítést követően az ügynökség tudományos és orvosi vizsgálatok alapján értékeli az egyedi rendszert. Az ügynökség szükség esetén megbeszélést tart az érintett tagállammal a rendszerről, és adott esetben változtatásokat javasol;
- d) amennyiben valamely tagállam nem ért egyet az ügynökségnek az egyedi rendszerrel kapcsolatos megállapításaival, az ügynökség a kérdést a Bizottság elé terjeszti, amely – az 64. cikk (3) bekezdésében megállapított eljárással összhangban – határoz arról, hogy az egyedi rendszer megfelelő-e az e rendeletben meghatározott biztonsági célkitűzéseknek;
- e) az ügynökség számára elfogadható egyedi rendszerek tartalmát, valamint amelyekkel kapcsolatban a Bizottság a d) pont szerint kedvező döntést hozott, közzé kell tenni.

## 23. cikk

**Harmadik országbeli üzemben tartók**

(1) A 4. cikk (1) bekezdésének d) pontjában említett légi járművek kereskedelmi célú üzemben tartásában részt vevő üzemben tartók tekintetében az ügynökség:

- a) önállóan, a nemzeti légiközlekedési hatóságok vagy a minősített szervezetek révén vizsgálatokat és ellenőrzést folytat;
- b) a 9. cikk (2) bekezdésében említett engedélyeket adi ki és hosszabbít meg, kivéve ha ezen üzemben tartókra vonatkozóan az üzemben tartó államának funkcióit és feladatait valamely tagállam látja el;
- c) az érintett engedélyt módosítja, korlátozza, felfüggeszti vagy visszavonja, amennyiben már nem teljesülnek azok a feltételek, amelyek alapján kiadta azt, vagy ha az érintett szervezet nem teljesíti az e rendelet vagy annak végrehajtási szabályai értelmében előírt kötelezettségeket.

(2) A 4. cikk (1) bekezdésének d) pontjában említett légi járművek nem kereskedelmi célú üzemben tartásában részt vevő üzemben tartók tekintetében az ügynökség feladatai:

- a) a 9. cikk (3) bekezdésében említett nyilatkozatok átvétele; és
  - b) önállóan, a nemzeti légügyi hatóságok vagy a minősített szervezetek révén azon üzemben tartók felügyelete, amelyekről nyilatkozatot kapott;
- (3) A 4. cikk (1) bekezdésének d) pontjában említett légi járművek tekintetében az ügynökség a 9. cikk (4) bekezdésének a) pontjával összhangban kiadja az engedélyeket.

## 24. cikk

**A szabályok alkalmazásának figyelemmel kísérése**

(1) Az ügynökség elvégzi az 1. cikk (1) bekezdés hatálya alá tartozó területek szabványosítási vizsgálatait annak érdekében, hogy figyelemmel kísérje az e rendeletnek és végrehajtási szabályainak az illetékes nemzeti hatóságok általi alkalmazását, továbbá jelentést tesz arról a Bizottságnak.

(2) Az ügynökség elvégzi a vállalkozások vizsgálatát annak érdekében, hogy figyelemmel kísérje az e rendelet és annak végrehajtási szabályai alkalmazását.

(3) Az ügynökség – a 2. cikkben meghatározott célkitűzésekre tekintettel – értékeli az e rendelet és annak végrehajtási szabályai végrehajtásának hatásait.

(4) Az ügynökséggel konzultációt kell folytatni a 14. cikk alkalmazásával kapcsolatban, valamint az ügynökség ajánlásokat fogalmaz meg a Bizottság számára.

(5) Az ügynökségnek az (1), (3) és (4) bekezdésben említett feladatok elvégzésével kapcsolatos munkamódszereire az 64. cikk (2) bekezdésében említett eljárással összhangban elfogadandó

követelmények vonatkoznak, figyelembe véve a 51. és 52. cikkben meghatározott elveket.

## 25. cikk

**Kutatás**

(1) A közösségi jog sérelme nélkül az ügynökség kutatási tevékenységeket fejleszthet és finanszírozhat mindaddig, amíg az szigorúan a hatáskörébe tartozó tevékenységek fejlesztésével kapcsolatos.

(2) Az ügynökség koordinálja kutatási és fejlesztési tevékenységeit a Bizottság és a tagállamok tevékenységeivel, hogy biztosítsa, a megfelelő politikák és tevékenységek összeegyeztethetők legyenek.

(3) Az ügynökség által finanszírozott kutatások eredményeit közzé kell tenni, amennyiben az nem minősíti ezeket bizalmasnak.

## 26. cikk

**Nemzetközi kapcsolatok**

(1) Az ügynökség a vonatkozó Közösségi joggal összhangban támogatja a Közösséget és a tagállamokat a harmadik országokkal fenntartott kapcsolataikban. Különösen támogatja a szabályok összehangolását és a kölcsönös elismerést a szabályok kielégítő alkalmazásának jóváhagyását illetően.

(2) Az ügynökség a Szerződés vonatkozó előírásaival összhangban együttműködhet harmadik országok légügyi hatóságaival, valamint az e rendeletben tárgyalt kérdésekben illetékes nemzetközi szervezetekkel az e szervekkel létrejött munkaszerződés-formák keretében. Ezeket a munkaszerződéseket a Bizottságnak előzetesen jóvá kell hagynia.

(3) Az ügynökség támogatja a tagállamokat a nemzetközi kötelezettségeik, különösen a Chicagói Egyezményben előírtak tiszteletben tartásában.

## II. szakasz

**Belső szerkezet**

## 27. cikk

**Jogállás, elhelyezkedés, helyi irodák**

(1) Az ügynökség a Közösség szerve. Jogi személyiséggel rendelkezik.

(2) Az ügynökség minden egyes tagállamban az ottani jogszabályok szerint a jogi személyeknek nyújtott legteljesebb jogképességgel rendelkezik. Különösen ingó és ingatlan vagyont szerezhet vagy azzal rendelkezhet és bíróság előtt eljárhat.

- (3) Az ügynökség létrehozhatja saját helyi irodáit a hozzájáruló tagállamok területén.
- (4) Az ügynökséget ügyvezető igazgatója képviseli.

#### 28. cikk

### Személyzet

- (1) Az Európai Közösségek tisztviselőinek személyzeti szabályzata és az Európai Közösségek egyéb alkalmazottainak alkalmazási feltételei, valamint az e személyzeti szabályzat és alkalmazási feltételek alkalmazása céljából az Európai Közösségek intézményei által közösen elfogadott szabályokat kell alkalmazni az ügynökség személyzetére, – az e rendelet fellebbviteli tanács tagjaira vonatkozó 38. cikke alkalmazásának sérelme nélkül.
- (2) A 41. cikk sérelme nélkül, a személyzeti szabályzat és az alkalmazási feltételek által a kinevezési hatóságra ruházott hatáskört az ügynökség gyakorolja saját személyzete tekintetében.
- (3) Az ügynökség személyzete szigorúan korlátozott számú tisztviselőkből áll, akiket a Bizottság vagy a tagállamok jelölnek vagy küldenek ki a vezetési feladatok ellátására. A fennmaradó személyzet az ügynökség által felvett, a feladatok elvégzéséhez szükséges egyéb alkalmazottakból áll.

#### 29. cikk

### Kiváltságok és mentességek

Az ügynökségre az Európai Közösséget és az Európai Atomenergia-közösséget létrehozó Szerződésekhöz mellékelte, az Európai Közösségek kiváltságairól és mentességeiről szóló jegyzőkönyvet kell alkalmazni.

#### 30. cikk

### Felelősség

- (1) Az ügynökség szerződéses felelősségeit azon jog szabályozza, amelyet a szóban forgó szerződésre kell alkalmazni.
- (2) Az Európai Közösségek Bírósága hatáskörrel rendelkezik, hogy az ügynökség által kötött szerződésben található bármilyen választottbírói kikötésnek megfelelően ítéljen.
- (3) A szerződésen kívüli felelősség esetében a tagállamok jogában meglévő közös általános elvekkel összhangban az ügynökség jóváteszi a kötelességei végrehajtása során a szolgáltatási vagy alkalmazottai által okozott károkat.
- (4) Az Európai Közösségek Bírósága hatáskörrel rendelkezik a (3) bekezdésben említett bármely kár megtérítésével kapcsolatos vitákban.
- (5) Az alkalmazottak ügynökséggel szembeni személyes felelősségét a rájuk alkalmazandó személyzeti szabályzatban

vagy alkalmazási feltételekben meghatározott előírások szabályozzák.

#### 31. cikk

### A dokumentumok közzététele

- (1) A Szerződés 290. cikke alapján hozott határozatok sérelme nélkül, a Közösség összes hivatalos nyelvén ki kell adni a következő dokumentumokat:
- a 15. cikk (4) bekezdésében említett biztonsági áttekintés;
  - a 19. cikk (1) bekezdésének megfelelően a Bizottságnak címzett vélemények;
  - a 32. cikk (2) bekezdésének b) és c) pontjában említett éves általános jelentés, illetve munkaprogram.
- (2) Az ügynökség működéséhez szükséges fordítási szolgáltatásokat az Európai Unió szerveinek fordítási központja biztosítja.

#### 32. cikk

### Az igazgatóság hatásköre

- (1) Az ügynökség rendelkezik egy igazgatósággal.
- (2) Az igazgatóság:
- kijelöli az ügyvezető igazgatót, és a 38. cikkel összhangban az ügyvezető igazgató javaslata alapján az igazgatókat;
  - elfogadja az ügynökség tevékenységéről szóló éves általános jelentést, és azt legkésőbb június 15-ig megküldi az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, a Bizottságnak, a Számvevőszéknek és a tagállamoknak; az ügynökség nevében évente megküld az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak (a továbbiakban: a költségvetési hatóság) minden, az értékelési eljárás végeredménye szempontjából fontos információt, különösen az ügynökségre ruházott feladatok tekintetében bekövetkezett változások hatásaival vagy következményeivel kapcsolatos információt;
  - minden év szeptember 30. előtt, és miután a Bizottság véleményét megkapta, az ügynökség elfogadja a következő évre vonatkozó munkaprogramját, és továbbítja azt az Európai Parlamenthez, a Tanácshoz, a Bizottsághoz és a tagállamokhoz; e munkaprogramot az éves közösségi költségvetési eljárás és a közösségi törvényhozási program sérelme nélkül elfogadják a repülésbiztonság vonatkozó területein; a Bizottság véleményét csatolni kell a munkaprogramhoz;
  - a Bizottsággal egyetértésben elfogadja a nemzeti légügyi hatóságok és minősített szervezetek típusalkalmassági vizsgálati feladatainak kijelölésére vonatkozó iránymutatásokat;
  - meghatározza az ügyvezető igazgató döntéshozatali eljárásait a 51. és 52. cikkben említett módon;

- f) elvégzi az ügynökség költségvetésével kapcsolatos feladatait a 58., 59. és 62. cikknek megfelelően;
- g) kijelöli a fellebviteli tanács tagjait, a 40. cikknek megfelelően;
- h) fegyelmi jogkört gyakorol az ügyvezető igazgató és az ügyvezető igazgatóval egyetértésben az igazgatók felett;
- i) véleményt nyilvánít a díjakról és költségekről szóló intézkedésekkel kapcsolatban, az 63. cikk (1) bekezdésében említettek szerint;
- j) létrehozza eljárási szabályzatát;
- k) határoz az ügynökség nyelvi rendelkezéseiről;
- l) megfelelő esetben kiegészíti a 31. cikk (1) bekezdésében említett dokumentumok jegyzékét;
- m) megalapítja az ügynökség szervezeti felépítését és elfogadja az ügynökség személyügyi politikáját.

(3) Az igazgatóság javaslatot adhat az ügyvezető igazgatónak bármilyen, a repülésbiztonság stratégiai fejlődésével szorosan összefüggő kérdésben, beleértve a 25. cikkben meghatározott kutatást is.

(4) Az igazgatóság létrehoz egy tanácsadó szervet az érintett felekből, amellyel a (2) bekezdés c), e), f) és i) pontjában említett területeken a határozathozatal előtt tanácskozik. Az igazgatóság szintén dönthet úgy, hogy tanácskozik a tanácsadó szervvel egyéb, a (2) és (3) bekezdésben említett kérdésekkel kapcsolatban. Az igazgatóságot a tanácsadó szerv véleménye nem kötelezi.

(5) Az igazgatóság munkacsoportokat hozhat létre, amelyek közreműködnek feladatainak ellátásában, többek között a döntések előkészítésében és végrehajtásuk figyelemmel kísérésében.

### 33. cikk

#### **Az igazgatóság összetétele**

(1) Az igazgatóság a tagállamok egy-egy képviselőjéből, valamint a Bizottság egy képviselőjéből áll. Ennek értelmében minden tagállam és a Bizottság egy tagot jelöl az igazgatóságba, valamint egy pótagot, aki a tagot távollétében képviseli. A hivatali idő tartama öt év. E hivatali idő meghosszabbítható.

(2) Adott esetben az európai harmadik országok képviselőinek részvételét és az ilyen részvétel feltételeit az 65. cikkben említett rendelkezések határozzák meg.

(3) A 32. cikk (4) bekezdésében említett tanácsadó szerv kijelöli négy tagját, akik megfigyelőként vesznek részt az igazgatóság munkájában. A megfigyelők a lehető legszélesebb körben képviselik a tanácsadó szervben kialakult különböző nézeteket. Hivatali idejük harminc hónap, amely egyszer újítható meg.

### 34. cikk

#### **Az igazgatóság elnöksége**

(1) Az igazgatóság tagjai közül elnököt és elnökhelyettest választ. Az elnökhelyettes hivatalból helyettesíti az elnököt feladatai elvégzésében annak akadályoztatása esetén.

(2) Az elnök és az elnökhelyettes hivatali ideje akkor jár le, amikor megszűnik az igazgatósági tagságuk. Egyébként az elnök és az elnökhelyettes hivatali idejének tartama három év. E hivatali idő egyszer újítható meg.

### 35. cikk

#### **Ülések**

(1) Az igazgatóság üléseit az elnök hívja össze.

(2) Az ügynökség ügyvezető igazgatója részt vesz a tanácskozásban.

(3) Az igazgatóság évente legalább két rendes ülést tart. Ülést tartanak továbbá az elnök, vagy a tagság legalább egyharmadának kérésére.

(4) Az igazgatóság meghívhat bárkit megfigyelőnek az ülésen való részvételre, akinek a véleménye fontos lehet.

(5) Az igazgatóság tagjait, az eljárási szabályzat előírásainak megfelelően, tanácsadók vagy szakértők segíthetik.

(6) Az igazgatóság titkárságáról az ügynökség gondoskodik.

### 36. cikk

#### **Szavazás**

(1) A 38. cikk (1) bekezdésének sérelme nélkül, az igazgatóság határozatait tagjainak kétharmados többségével hozza meg. Az igazgatóság valamely tagjának kérésére a 32. cikk (2) bekezdésének k) pontjában említett határozatot egyhangúlag fogadják el.

(2) Valamennyi tag egy szavazattal rendelkezik. Valamely tag távollétében póttagja jogosult a szavazati jog gyakorlására. A megfigyelők és az ügynökség ügyvezető igazgatója nem szavaz.

(3) Részletesebben az eljárási szabályok határozzák meg a szavazás lefolytatását, különösen az egy tag egy másik tag nevében történő cselekvésének feltételeit, csakúgy, mint adott esetben a határozatképesség feltételeinek követelményeit.

### 37. cikk

#### **A ügyvezető igazgató feladatai és hatásköre**

(1) Az ügynökséget az ügyvezető igazgató vezeti, aki feladatainak elvégzésében teljesen független. A Bizottság és az igazgatóság hatásköreinek sérelme nélkül, az ügyvezető igazgató nem kérheti, és nem hajthatja végre bármely kormány vagy egyéb más szerv utasításait.

(2) Az Európai Parlament vagy a Tanács kérheti az ügynökség ügyvezető igazgatójától, hogy nyújtson be jelentést feladatai elvégzéséről.

(3) Az ügyvezető igazgató a következő feladatokkal és hatáskörökkel rendelkezik:

- a) az ügynökség intézkedéseinek elfogadása a 18. cikkben meghatározottaknak megfelelően, az e rendelet, annak végrehajtási szabályai és bármely alkalmazandó jog által meghatározott korlátokon belül;
- b) a 53. és 54. cikkben előírt ellenőrzésekről és vizsgálatokról szóló döntés meghozatala;
- c) a nemzeti légiközlekedési hatóságok vagy minősített szervezetek típusalkalmassági vizsgálati feladatainak kijelölése az igazgatóság által meghatározott iránymutatásoknak megfelelően;
- d) a 26. cikknek megfelelően, harmadik országokkal történő nemzetközi feladatok és műszaki együttműködés elvállalása;
- e) az összes szükséges lépés megtétele, beleértve a belső adminisztrációs utasítások elfogadását és az értesítések közzétételét, hogy e rendelet előírásaival összhangban biztosítsa az ügynökség működését;
- f) minden egyes évben általános jelentés tervezetének elkészítése és annak benyújtása az igazgatósághoz;
- g) a 28. cikk (2) bekezdésében meghatározott, az ügynökség személyzetével kapcsolatos hatáskör gyakorlása;
- h) az ügynökség bevételeivel és kiadásaival kapcsolatos becslések összeállítása a 58. cikknek megfelelően, valamint a költségvetés végrehajtása a 59. cikknek megfelelően;
- i) a hatáskör átruházása az ügynökség személyzetének más tagjaira, akik az 64. cikk (2) bekezdésében említett eljárással összhangban elfogadott szabályok alá tartoznak;
- j) az igazgatóság hozzájárulásával a 27. cikk (3) bekezdésével összhangban, a tagállami helyi irodák létrehozásával kapcsolatos határozatok meghozatala;
- k) az éves munkaprogram előkészítése és végrehajtása;
- l) a Bizottság segítségnyújtási kérelmeire történő válaszadás.

### 38. cikk

#### A vezető tisztségviselők kijelölése

(1) Az ügyvezető igazgatót az érdemei, az okiratokkal alátámasztott alkalmassága és a polgári repüléssel kapcsolatos tapasztalata alapján kell kijelölni. Az ügyvezető igazgatót a Bizottság javaslatára az igazgatóság jelöli ki vagy menti fel. Az igazgatóság a határozatát tagjai kétharmados többségével hozza meg. Kinevezése előtt az igazgatóság által kiválasztott jelöltet felkérhetik az Európai Parlament egy vagy több illetékes bizottsága előtti nyilatkozattételre, és az ezen bizottság(ok) tagjai által feltett kérdések megválaszolására.

(2) Az ügyvezető igazgatót egy vagy több igazgató segítheti. Amennyiben az ügyvezető igazgató távol van vagy gyengélkedik, helyét az egyik igazgató veszi át.

(3) Az ügynökség igazgatóit a polgári repüléssel kapcsolatos szakmai alkalmasságuk alapján kell kijelölni. Az igazgatókat az ügyvezető igazgató javaslatára az igazgatóság jelöli ki vagy menti fel.

(4) Az ügyvezető igazgató és az igazgatók hivatali idejének időtartama öt év. Az igazgatók hivatali ideje meghosszabbítható, és az ügyvezető igazgató hivatali ideje csak egyszer hosszabbítható meg.

### 39. cikk

#### A fellebbviteli tanácsok hatásköre

(1) Az ügynökségen belül egy vagy több fellebbviteli tanácsot hoznak létre.

(2) A fellebbviteli tanács vagy tanácsok felelősek a 43. cikkben említett határozatok elleni fellebbezésekről való határozathozatalban.

(3) A fellebbviteli tanácsot vagy tanácsokat szükség szerint hívják össze. A fellebbviteli tanácsok számát és a munkamegosztást az 64. cikk (3) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően a Bizottság határozza meg.

### 40. cikk

#### A fellebbviteli tanácsok összetétele

(1) Egy fellebbviteli tanács egy elnökből és két másik tagból áll.

(2) Az elnöknek és az egyéb tagoknak pótagaik vannak, akik távollétükben képviselik őket.

(3) Az elnököt, a többi tagot és a pótagokat az igazgatóság jelöli ki a Bizottság által elfogadott, képzett jelentkezők jegyzékéből.

(4) A fellebbviteli tanács meghívhat további két tagot a (3) bekezdésben említett jegyzékből, amennyiben úgy véli, hogy a fellebbezés jellege ezt megkívánja.

(5) A minden egyes fellebbviteli tanács tagjával szemben megkövetelt képzettséget, az egyes tagok hatásköreit a határozatok előkészítési szakaszában és a szavazási feltételeket a Bizottság határozza meg az 64. cikk (3) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően.

### 41. cikk

#### A fellebbviteli tanácsok tagjai

(1) A fellebbviteli tanácsok tagjainak hivatali ideje, beleértve az elnököt és a helyetteseket, öt év. E hivatali időt meg lehet újítani.

(2) A fellebbviteli tanácsok tagjai függetlenek. Határozataik meghozatalában semmilyen utasítás nem köti őket.

(3) A fellebbviteli tanácsok tagjai nem végezhetnek más feladatot az ügynökségen belül. A fellebbviteli tanácsok tagjai rész munkaidőben is dolgozhatnak.

(4) A fellebbviteli tanácsok tagjai nem mozdíthatók el hivatali idejük folyamán a hivatalukból, illetve nem lehet őket a szakképzett jelöltek listájáról törölni, kivéve, ha komoly indok áll fenn az eltávolításukra, és a Bizottság az igazgatóság véleményének kézhezvétele után ilyen célú határozatot hoz.

#### 42. cikk

### Kizárás és kifogásolás

(1) A fellebbviteli tanácsok tagjai nem vehetnek részt fellebbezési eljárásokban, ha abban bármilyen személyes érdekelt-ségük van, vagy ha abban azt megelőzően az eljárás egyik félnek képviselőjeként részt vettek, illetve ha részt vettek a fellebbezés tárgyát képező határozatban.

(2) Amennyiben az (1) bekezdésben felsorolt okok egyike vagy bármely más ok miatt egy fellebbviteli tanács tagja nem kíván részt venni valamely fellebbezési eljárásban, a fellebbviteli tanácsot ennek megfelelően tájékoztatja.

(3) A fellebbviteli tanácsok tagjaival szemben a fellebbviteli eljárás bármely résztvevője kifogást emelhet az (1) bekezdésben említett okok alapján, vagy ha bármely taggal szemben a részrehajlás gyanúja áll fenn. Az ilyen kifogásnak akkor adható hely, ha a fellebbviteli eljárás résztvevője – a kifogás okának tudatában – eljárásbeli cselekményt tett. A tagok nemzetisége nem képezheti kifogás alapját.

(4) A fellebbviteli tanácsok a (2) és (3) bekezdésekben meghatározott esetekben dönthetnek arról, hogy az érintett tag részvétele nélkül járnak el. Az ilyen határozat meghozatala céljából az érintett tagot póttagja helyettesíti a fellebbezési tanácsban.

#### 43. cikk

### A fellebbvitel tárgyát képező határozatok

(1) Az ügynökségnek a 20., 21., 22., 23., 54. vagy 63. cikknek megfelelően hozott határozatai ellen fellebbezés nyújtható be.

(2) Az (1) bekezdésnek megfelelően beadott fellebbezésnek nincsen felfüggesztő hatálya. Azonban az ügynökség, ha úgy véli, hogy a körülmények azt lehetővé teszik, felfüggesztheti a megtámadott határozat alkalmazását.

(3) Egy olyan határozat elleni fellebbezést, amely az egyik fél tekintetében nem vet véget az eljárásnak, csak a végső határozat elleni fellebbezéssel kapcsolatban lehet megtenni, kivéve ha a határozat rendelkezik egy külön fellebbezésről.

#### 44. cikk

### Fellebbezésre jogosult személyek

Bármely természetes vagy jogi személy fellebbezhet egy hozzá címzett határozat, vagy olyan határozat ellen, amely bár határozat formájában más személynek szól, közvetlenül és egyénileg érinti az előbbi. Az eljárás felei a fellebbviteli eljárásban is felek lehetnek.

#### 45. cikk

### Határidő és a fellebbezés formája

Az ügynökségnél a fellebbezést annak indokolásával együtt írásban kell benyújtani az érintett személynek az intézkedésről történő értesítését követő két hónapon belül, vagy ennek hiányában az esettől függően azon a napon, amikor az utóbbi erről tudomást szerzett.

#### 46. cikk

### Előzetes felülvizsgálat

(1) Amennyiben az ügyvezető igazgató a fellebbezést elfogadhatónak és megalapozottnak találja, a határozatot megváltoztatja. E rendelkezés nem alkalmazandó, ha a fellebbező személy a fellebbezés során egy másik féllel áll szemben.

(2) Amennyiben a határozatot nem változtatják meg, a fellebbezés indokolása kézhezvételét követő egy hónapon belül, az ügynökség haladéktalanul dönt arról, hogy a határozat alkalmazását felfüggesztik a 43. cikk (2) bekezdése második mondatának megfelelően, és átadja a fellebbezést a fellebbezési tanácsnak.

#### 47. cikk

### A fellebbezések vizsgálata

(1) Amennyiben a fellebbezés megengedhető, a fellebbviteli tanács megvizsgálja, hogy az megalapozott-e.

(2) Az (1) bekezdés szerinti fellebbezés vizsgálata során a fellebbviteli tanács gyorsan jár el. Amilyen gyakran szükséges, összehívja a feleket a fellebbezési eljáráshoz, hogy azok meghatározott határidőkön belül nyújtsák be észrevételeiket a fellebbviteli tanács által kiadott értesítésekről vagy a fellebbviteli eljárás egyéb feleinek közléseiről. A fellebbviteli eljárások felei jogosultak szóbeli előterjesztés megtételére.

#### 48. cikk

### Fellebbezési határozatok

A fellebbviteli tanács gyakorolhatja az ügynökség hatáskörébe tartozó bármely jogkört, vagy átadhatja az esetet az ügynökség hatáskörrel rendelkező szervének. Ez utóbbit kötelezi a fellebbezési tanács határozata.

## 49. cikk

**Eljárások a Bíróság előtt**

(1) Az Európai Közösségek Bíróságához kereset nyújtható be az ügynökségnek a harmadik felekre jogilag kötelező erejű intézkedései megsemmisítése céljából, mulasztás, valamint az ügynökség által a tevékenységei során okozott kár miatt.

(2) Az ügynökségnek a 20., 21., 22., 23., 54. vagy 63. cikk alapján elfogadott határozataira vonatkozó megsemmisítésre irányuló keresetet csak az ügynökségen belüli valamennyi fellebbviteli eljárás lezárását követően lehet benyújtani az Európai Közösségek Bíróságához.

(3) Az ügynökségnek meg kell tennie a szükséges intézkedéseket az Európai Közösségek Bírósága ítéletének való megfeleléshez.

## 50. cikk

**Közvetlen fellebbezés**

Az ügynökség határozataival szemben a tagállamok és a közösségi intézmények a fellebbezést közvetlenül az Európai Közösségek Bíróságához is benyújthatják.

## III. szakasz

**Munkamódszerek**

## 51. cikk

**A vélemények, típusalkalmassági előírások és útmutató dokumentumok kidolgozásának eljárásai**

(1) E rendelet hatálybalépése után az igazgatóság haladéktalanul létrehozza a 18. cikk a) és c) pontjában említett vélemények, típusalkalmassági előírások és útmutató dokumentumok kiadásának áttekinthető eljárásait.

Ezen eljárások:

- a) megkövetelik a tagállamok légügyi szabályozó hatóságainál rendelkezésre álló szakértelmet;
- b) amikor szükséges, bevonják a vonatkozó érdekelt felek megfelelő szakértőit;
- c) biztosítják, hogy az ügynökség az időbeosztásnak és egy olyan eljárásnak megfelelően közzétegye a dokumentumokat, és széles körben tanácskozzon az érdekelt felekkel, amely magában foglalja az ügynökség azon kötelezettségét, hogy a tanácskozási folyamatra írásos választ adjon.

(2) Amennyiben az ügynökség a 19. cikknek megfelelően a tagállamok által alkalmazandó véleményeket, típusalkalmassági előírásokat és útmutatókat dolgoz ki, eljárást hoz létre a tagállamokkal való tanácskozási eljárásra. E célból létrehozhat egy munkacsoportot, amelybe minden egyes tagállam jogosult képviselőt jelölni.

(3) A 18. cikk a) és c) pontjában említett intézkedéseket és az e cikk (1) bekezdésének megfelelően létrehozott eljárásokat az ügynökség hivatalos kiadványában közzéteszik.

(4) Különleges eljárásokat kell létrehozni, amelyek az ügynökségnek egy biztonsági problémára való haladéktalan válaszaira, valamint az érdekelt feleknek a végrehajtandó intézkedésekről történő tájékoztatására szolgálnak.

## 52. cikk

**Eljárás a döntéshozatal során**

(1) Az igazgatóság átlátható eljárásokat hoz létre az egyéni határozatok meghozatalára a 18. cikk d) pontjának megfelelően.

Ezen eljárások:

- a) biztosítják, hogy meghallgassák azon természetes vagy jogi személyeket, akikre a határozat vonatkozik, valamint minden egyéb, közvetlenül vagy egyénileg érintett felet;
- b) gondoskodnak egy határozat természetes és jogi személyeknek történő bejelentéséről és annak közzétételéről;
- c) az e rendeletnek megfelelően az érintett személy részére rendelkezésre álló jogorvoslatokról tájékoztatják azon természetes vagy jogi személyeket, akikre a határozat vonatkozik, és az eljárás egyéb feleit;
- d) biztosítják, hogy a határozat indokolt legyen.

(2) Az igazgatóság létrehoz olyan feltételek meghatározására vonatkozó eljárásokat, amelyek alapján a határozatokat bejelentik, miközben figyelembe veszik a fellebbezési eljárást.

(3) Különleges eljárásokat kell létrehozni, amelyek az ügynökségnek egy biztonsági problémára való haladéktalan válaszaira, valamint az érdekelt feleknek a végrehajtandó intézkedésekről történő tájékoztatására szolgálnak.

## 53. cikk

**Tagállami vizsgálatok**

(1) A Szerződés által a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskör sérelme nélkül, az ügynökség támogatja a Bizottságot e rendelet és annak végrehajtási szabályai alkalmazásának figyelemmel kísérésében azáltal, hogy a 24. cikk (1) bekezdésében meghatározottaknak megfelelően a tagállamok illetékes hatóságainak szabványosítási vizsgálatait vezeti. Ezért az e rendelet szerint felhatalmazott, valamint a nemzeti hatóságok által az ellenőrzésekben való részvétel céljából kirendelt tisztviselők az érintett tagállam jogi előírásainak megfelelően a következőkre jogosultak:

- a) e rendelettel összhangban a vonatkozó feljegyzések, adatok, eljárások és a repülésbiztonsági szintek elérésével kapcsolatos egyéb anyagok megvizsgálása;

b) az ilyen feljegyzésekből, adatokból, eljárásokból és egyéb anyagokból másolatok vagy kivonatok készítése;

c) a helyszínen szóbeli magyarázat kérése;

d) bármilyen vonatkozó helyiségbe, területre vagy szállítóeszközbe történő belépés.

(2) Az ügynökség az (1) bekezdésben említett vizsgálatok céljából felhatalmazott tisztviselők gyakorolják hatáskörüket az írásbeli engedélyek kiállításában, meghatározva a témát, a vizsgálat célját és a kezdés időpontját. A vizsgálat kezdete előtt az ügynökség megfelelő időben tájékoztatja az érintett tagállamot a vizsgálatról és a felhatalmazott tisztviselők személyéről.

(3) Az érintett tagállam aláveti magát az vizsgálatoknak, és biztosítja, hogy az érintett szervek vagy személyek is alávéssék magukat azoknak.

(4) Amennyiben az e cikk szerinti vizsgálat egy vállalkozás vagy vállalkozások társulásainak vizsgálatát foglalja magában, a 54. cikk előírásait kell alkalmazni. Amennyiben egy vállalkozás ellenzi az ilyen vizsgálatot, az érintett tagállam megadja az ügynökség által felhatalmazott tisztviselőknek a vizsgálat elvégzéséhez szükséges segítséget.

(5) Az e cikk alkalmazása során összeállított jelentéseket azon tagállam hivatalos nyelvén vagy nyelvein bocsátják rendelkezésre, ahol a vizsgálatot elvégezték.

#### 54. cikk

### Vállalkozások vizsgálata

(1) A 7., 20., 21., 22., 23. cikknek, valamint a 24. cikk (2) bekezdésének alkalmazása érdekében az ügynökség vagy saját maga elvégezheti a vállalkozások bármilyen szükséges vizsgálatát, vagy arra kijelölheti a nemzeti légügyi hatóságokat vagy a minősített szervezeteket. Ezen vizsgálatokat azon tagállamok jogi rendelkezéseinek betartásával kell elvégezni, ahol a vizsgálatot le fogják folytatni. E célból az e rendelet által felhatalmazott személyeket felhatalmazzák a következőkre:

a) a vonatkozó feljegyzések, adatok, eljárások és az ügynökség feladatainak végrehajtásával kapcsolatos egyéb anyagok megvizsgálása;

b) az ilyen feljegyzésekből, adatokból, eljárásokból és egyéb anyagokból másolatok vagy kivonatok készítése;

c) a helyszínen szóbeli magyarázat kérése;

d) a vállalkozások bármilyen vonatkozó helyiségbe, területére vagy szállítóeszközbe történő belépés.

e) a tagállamokkal együttműködve a légi járművek ellenőrzésének elvégzése.

(2) Az (1) bekezdésben említett vizsgálatok céljából felhatalmazott személyek gyakorolják hatáskörüket az írásbeli engedély

lyek kiállításában, meghatározva annak tárgyát és a vizsgálat célját.

(3) A vizsgálat kezdete előtt az ügynökség időben tájékoztatja azt a tagállamot, amelynek a területén a vizsgálatot végzik, a vizsgálatról és a felhatalmazott tisztviselők személyéről. Az érintett tagállam tisztviselői az ügynökség kérésére segítik a felhatalmazott személyeket feladataik elvégzésében.

#### 55. cikk

### Éves munkaprogram

Az éves munkaprogram célja az európai repülésbiztonság folyamatos növelésének elősegítése, és a programnak meg kell felelnie az ügynökség e rendeletben meghatározott céljainak, megbízatásának és feladatainak. Egyértelműen jeleznie kell, hogy az előző évhez képest az ügynökség mely megbízatása és feladata új, változott vagy szűnt meg.

Az éves munkaprogram felépítése a Bizottság által a tevékenységálapú irányítás részeként alkalmazott módszeren alapul.

#### 56. cikk

### Éves általános jelentés

Az éves általános jelentésnek be kell mutatnia, hogy az ügynökség milyen módon hajtotta végre az éves munkaprogramját. Egyértelműen jeleznie kell, hogy az előző évhez képest az ügynökség mely megbízatása és feladata új, változott vagy szűnt meg.

A jelentésnek fel kell vázolnia az ügynökség által végzett tevékenységeket, és a célkitűzések és határidők figyelembevételével értékelnie kell az eredményeket, az elvégzett tevékenységekhez kapcsolódó kockázatokat, a források felhasználását, valamint az ügynökség általános tevékenységeit.

#### 57. cikk

### Átláthatóság és tájékoztatás

(1) Az 1049/2001/EK rendeletet az ügynökség birtokában lévő dokumentumokra is alkalmazni kell.

(2) Az ügynökség a feladatkörébe tartozó ügyekben saját kezdeményezésére tájékoztatást nyújthat. Különösen biztosítja, hogy a munkájával kapcsolatosan a 51. cikk (3) bekezdésében meghatározott közzétételén túl a nyilvánosság és bármely érdekelt fél gyorsan tárgyilagos, megbízható és könnyen érthető felvilágosítást kapjon.

(3) Bármilyen természetes vagy jogi személy jogosult írásban az ügynökséghez fordulni a Szerződés 314. cikkében említett bármelyik nyelven. Joga van ugyanazon a nyelven választ kapni.

(4) Az ügynökség által ezen rendeletnek megfelelően gyűjtött adatok a személyes adatok közösségi intézmények és szervek által történő feldolgozása tekintetében az egyének védelméről, valamint az ilyen adatok szabad áramlásáról szóló, 2000. december 18-i 45/2001/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>(1)</sup> hatálya alá tartoznak.

#### IV. szakasz

### Pénzügyi követelmények

#### 58. cikk

#### Költségvetés

(1) Az ügynökség bevételei a következőkből állnak:

- a) a Közösség hozzájárulása;
- b) bármely más olyan európai harmadik ország hozzájárulása, amellyel a Közösség az 65. cikkben említett megállapodásokat aláírta;
- c) az ügynökség által kiállított bizonyítványok és jóváhagyások kérelmezői és tulajdonosai által fizetett díjak; és
- d) az ügynökség által készített kiadványokért, valamint az általa biztosított képzésekért és egyéb szolgáltatásokért felszámított díjak; és
- e) a tagállamoktól, harmadik országoktól vagy egyéb szervezetektől származó bármely önkéntes pénzügyi hozzájárulás, feltéve, hogy az ilyen hozzájárulás nem veszélyezteti az ügynökség függetlenségét és pártatlanságát.

(2) Az ügynökség kiadásai magukban foglalják a személyzeti, adminisztrációs, infrastrukturális és működési kiadásokat.

(3) A bevételeknek és a kiadásoknak egyensúlyban kell lenniük.

(4) Az előirányzott bevételeket és kiadásokat tartalmazó költségvetési tervezet alapján az igazgatóság minden évben elkészíti az ügynökség következő pénzügyi évre előirányzott bevételeire és kiadásaira vonatkozó kimutatást.

(5) Az ideiglenes létszámtervet és az ideiglenes munkaprogramot is tartalmazó, (4) bekezdésben említett előirányzatot az igazgatóság legkésőbb március 31-ig megküldi a Bizottság és azon államok részére, amelyekkel a Közösség az 65. cikkben említett megállapodásokat kötött.

(6) A Bizottság az előirányzatot az Európai Unió általános költségvetésének előzetes tervezetével együtt megküldi a költségvetési hatóságnak.

(7) Az előirányzatokra vonatkozó kimutatás alapján a Bizottság beilleszti az Európai Unió előzetes általános költségvetésének tervezetébe a létesítési terv céljaira általa szükségesnek tekintett előirányzatokat és az általános költségvetésre terhelendő támogatás összegét, majd az általános költségvetést a Szer-

ződés 272. cikkének megfelelően a költségvetési hatóság elé terjeszti.

(8) A költségvetési hatóság jóváhagyja az ügynökség támogatására szánt költségvetési előirányzatot. Az ügynökség létszámtervét a költségvetési hatóság fogadja el.

(9) A költségvetést az igazgatóság fogadja el. A költségvetés az Európai Unió általános költségvetésének végleges elfogadását követően válik véglegessé. Azt adott esetben megfelelően kiigazítják.

(10) Az igazgatóság a lehető leghamarabb értesíti a költségvetési hatóságot az olyan projektek megvalósítására irányuló szándékáról, amelyek jelentős pénzügyi hatást gyakorolhatnak a költségvetés finanszírozására, és különösen az olyan, ingatlanokkal kapcsolatos projektekről, mint például épületek bérbevétele vagy megvásárlása. Erről tájékoztatja a Bizottságot.

Ha a költségvetési hatóság valamely részlege jelezte vélemény kifejtésére vonatkozó szándékát, akkor véleményét a projektről szóló értesítés időpontját követő hat héten belül kell az igazgatósághoz eljuttatnia.

#### 59. cikk

#### A költségvetés végrehajtása és ellenőrzése

(1) Az ügynökség költségvetését az ügyvezető igazgató hajtja végre.

(2) Az ügynökség számvitelért felelős tisztviselője minden pénzügyi évet követően legkésőbb március 1-jéig közli a Bizottság számvitelért felelős tisztviselőjével az előzetes elszámolást az adott pénzügyi év költségvetésének végrehajtásáról és pénzgazdálkodásáról szóló jelentéssel együtt. A Bizottság számvitelért felelős tisztviselője az Európai Közösségek általános költségvetésére alkalmazandó költségvetési rendeletről szóló, 2002. június 25-i 1605/2002/EK, Euratom tanácsi rendelet<sup>(2)</sup> 128. cikkének megfelelően konszolidálja az intézmények és decentralizált szervek előzetes elszámolását.

(3) A Bizottság számvitelért felelős tisztviselője minden pénzügyi évet követően legkésőbb március 31-ig megküldi a Számvevőszéknek az ügynökség előzetes elszámolását az adott pénzügyi év költségvetésének végrehajtására és pénzgazdálkodására vonatkozó jelentéssel együtt. Az azon pénzügyi év költségvetésének végrehajtására és pénzgazdálkodására vonatkozó jelentést az Európai Parlament és a Tanács részére is meg kell küldeni.

(4) Az ügynökség előzetes elszámolására vonatkozó számvetvőszéki észrevételek kézhezvételét követően az ügyvezető igazgató saját felelősségére – az 1605/2002/EK, Euratom rendelet 129. cikkének megfelelően – elkészíti az ügynökség végleges elszámolását, és azt véleményezésre benyújtja az igazgatósághoz.

<sup>(1)</sup> HL L 8., 2001.1.12., 1. o.

<sup>(2)</sup> HL L 248., 2002.9.16., 1. o. Az 1995/2006/EK, Euratom rendelettel (HL L 390., 2006.12.30., 1. o.) módosított rendelet.

(5) Az igazgatóság véleményt nyilvánít az ügynökség végleges elszámolásáról.

(6) Az ügyvezető igazgató a végleges elszámolást minden pénzügyi évet követően legkésőbb július 1-jéig az igazgatóság véleményével együtt megküldi az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, a Bizottságnak és a Számvevőszéknek.

(7) A végleges elszámolást közzé kell tenni.

(8) Az ügyvezető igazgató legkésőbb szeptember 30-ig válaszol a Számvevőszéknek az általa tett észrevételekre. Ezt a választ az igazgatóságnak is megküldi.

(9) Az 1605/2002/EK, Euratom rendelet 146. cikke (3) bekezdésének megfelelően az ügyvezető igazgató az Európai Parlament részére, annak kérésére megküld minden olyan információt, amely az adott pénzügyi évre vonatkozó mentesítési eljárás zavartalan lebonyolításához szükséges.

(10) Az Európai Parlament a Tanács minősített többséggel elfogadott ajánlása alapján eljárva az N + 2 év április 30. előtt mentesíti az ügyvezető igazgatót az N évi költségvetés végrehajtására vonatkozó felelőssége alól.

#### 60. cikk

### A csalás elleni küzdelem

(1) A csalások, korrupció és egyéb jogellenes tevékenységek elleni küzdelem érdekében az Európai Csaláselleni Hivatal (OLAF) által lefolytatott vizsgálatokról szóló, 1999. május 25-i 1073/1999/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet <sup>(1)</sup> előírásait kell alkalmazni minden korlátozás nélkül.

(2) Az ügynökség csatlakozik az Európai Csaláselleni Hivatal (OLAF) által lefolytatott belső vizsgálatokról szóló, az Európai Parlament, az Európai Unió Tanácsa és az Európai Közösségek Bizottsága közötti 1999. május 25-i intézményközi megállapodáshoz <sup>(2)</sup>, és késedelem nélkül kiadja az ügynökség személyzetére alkalmazandó megfelelő előírásokat.

(3) A finanszírozással kapcsolatos határozatok és a végrehajtási megállapodások, valamint az azokból eredő eszközöknek konkrétan elő kell írniuk, hogy a Számvevőszék és az OLAF szükség esetén helyszíni ellenőrzést végezhet az ügynökség finanszírozásából részesülőknél, valamint az annak szétosztásáért felelős ügynököknél.

#### 61. cikk

### Értékelés

(1) Az ügynökség felállításától számított három éven belül, majd ezt követően minden ötödik évben az igazgatóság megbírást ad e rendelet végrehajtásának független külső értékelésére.

<sup>(1)</sup> HLL 136., 1999.5.31., 1. o.

<sup>(2)</sup> HLL 136., 1999.5.31., 15. o.

(2) Az értékelés megvizsgálja, milyen hatékonysággal végzi feladatát az ügynökség. Szintén felméri az e rendelet, az ügynökség és annak munkagyakorlatának hatását a polgári repülésbiztonság magas szintjének létrehozása terén. Az értékelés figyelembe veszi az érdekeltek szempontjait mind európai, mind nemzeti szinten.

(3) Az igazgatóság megkapja az értékelés eredményeit, és javaslatokat tesz az e rendeletre, az ügynökségre és annak munkagyakorlatára vonatkozó módosításokkal kapcsolatban a Bizottság részére, amely azokat továbbíthatja saját véleményével és a megfelelő javaslatokkal együtt az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz. Adott esetben csatolni kell egy cselekvési tervet időbeosztással együtt. Az értékelés eredményeit és javaslatait közzéteszik.

#### 62. cikk

### Pénzügyi rendelkezések

Az ügynökségre alkalmazandó pénzügyi szabályokat a Bizottsággal folytatott konzultációt követően az igazgatóság fogadja el. E szabályok nem térhetnek el az Európai Közösségek általános költségvetésére alkalmazandó költségvetési rendeletről szóló 1605/2002/EK, Euratom tanácsi rendelet 185. cikkében említett szervekre vonatkozó költségvetési keretrendelettről szóló, 2002. november 19-i 2343/2002/EK, Euratom bizottsági rendelettről <sup>(1)</sup>, hacsak az ilyen eltérést kifejezetten nem teszi szükségessé az ügynökség működése, és a Bizottság nem adta hozzá előzetes hozzájárulását.

#### 63. cikk

### Díjakra és költségekre vonatkozó szabályzat

(1) Az e rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására vonatkozó intézkedéseket, amelyek a díjakkal és költségekkel kapcsolatosak, a 64. cikk (4) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási eljárással összhangban kell elfogadni.

(2) A Bizottság konzultációt folytat az igazgatósággal az (1) bekezdésben említett intézkedések tervezetéről.

(3) Az (1) bekezdésben említett intézkedések az olyan ügyekre, amelyekre az 58. cikk (1) bekezdésének megfelelő díjak és költségek esedékesek, meghatározzák a díjak és költségek összegét és azok kifizetésének módját.

<sup>(1)</sup> HLL 357., 2002.12.31., 72. o.

- (4) A díjakat és költségeket a következőkre kell behajtani:
- a) bizonyítványok kiállítása és megújítása, illetve a kapcsolódó folyamatos felügyeleti tevékenységek;
- b) a szolgáltatások biztosítása; ezek tükrözik minden egyes intézkedés tényleges költségét;
- c) a fellebbezések feldolgozása.

Minden díjat és költséget euróban kell kifejezni és kifizetni.

- (5) A díjak és költségek összegét olyan szinten kell rögzíteni, amely biztosítja, hogy a bevétel elvileg elegendő az elvégzett szolgáltatások teljes költségeinek fedezésére. E díjak és költségek az ügynökség célhoz kötött bevételét képezik.

#### IV. FEJEZET

### Záró rendelkezések

#### 64. cikk

#### Bizottság

- (1) A Bizottságot egy bizottság segíti.
- (2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 3. és 7. cikkét kell alkalmazni, figyelemmel e határozat 8. cikke rendelkezéseire.
- (3) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 5. és 7. cikkét kell alkalmazni, figyelemmel e határozat 8. cikke rendelkezéseire.

Az 1999/468/EK határozat 5. cikke (6) bekezdésében meghatározott határidő egy hónap.

- (4) Az erre a bekezdésre történő hivatkozás esetén az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének (1)–(4) bekezdése és 7. cikke alkalmazandó figyelemmel e határozat 8. cikke rendelkezéseire.

- (5) Az erre a bekezdésre történő hivatkozás esetén az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének (1)–(4) bekezdése és (5) bekezdésének b) pontja, valamint 7. cikke alkalmazandó, figyelemmel e határozat 8. cikke rendelkezéseire.

Az 1999/468/EK határozat 5a. cikke (3) bekezdésének c) pontjában, (4) bekezdésének b) pontjában és (4) bekezdésének e) pontjában meghatározott határidő húsz nap.

- (6) erre a bekezdésre történő hivatkozás esetén az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének (1), (2), (4), (5b) és (6) bekezdése, valamint 7. cikke alkalmazandó, figyelemmel e határozat 8. cikke rendelkezéseire

- (7) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 6. cikkét kell alkalmazni.

A határozata elfogadása előtt a Bizottság tanácskozik az e cikk (1) bekezdésében említett bizottsággal.

Az 1999/468/EK határozat 6. cikke b) pontjában meghatározott időszak három hónap.

Ha egy tagállam a Tanács elé terjeszt egy bizottsági határozatot, a Tanács minősített többséggel, három hónapon belül attól eltérő döntést hozhat.

#### 65. cikk

### Európai harmadik országok részvétele

Az ügynökség nyitott olyan európai harmadik országok részvételére, amelyek a Chicagói Egyezmény szerződő felei, és amelyek olyan megállapodásokat kötöttek az Európai Közösséggel, amelyek révén a közösségi jogot elfogadták és alkalmazzák az e rendelet és annak végrehajtási szabályai alá tartozó területeken.

E megállapodások vonatkozó rendelkezéseinek megfelelően megállapodásokat kell kidolgozni, amelyek többek között meghatározzák ezen országoknak az ügynökség munkájában való részvételének jellegét és terjedelmét, valamint részletes szabályait, beleértve a pénzügyi hozzájárulásokra és a személyzetre vonatkozó előírásokat.

#### 66. cikk

### Az ügynökség működésének megkezdése

- (1) 2003. szeptember 28-ától kezdődően az ügynökség vállalja a 20. cikknek megfelelően rá háruló típusalkalmassági vizsgálati feladatokat. Ezen időpontig a tagállamok folytatják az alkalmazandó jogszabályok és rendelkezések végrehajtását.

- (2) További átmeneti, az (1) bekezdésben említett időponttól számított 42 hónapos időszak alatt a tagállamok folytathatják a bizonyítványok és jóváhagyások kiadását az 5., 6., 12. és 20. cikk rendelkezéseitől eltérve, a Bizottság által az alkalmazásukra elfogadott intézkedésekben meghatározott feltételek szerint. Ha ezen összefüggésben a tagállamok harmadik országok által kiadott bizonyítványok alapján adnak ki bizonyítványokat, a Bizottság által elfogadott intézkedéseknek megfelelően figyelembe veszik a 12. cikk (2) bekezdésének b) és c) pontjában megállapított elveket.

#### 67. cikk

### Szankciók

A tagállamok szankciókat állapítanak meg az e rendelet és annak végrehajtási szabályai megsértésének esetére. A szankcióknak hatékonynak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük.

#### 68. cikk

### Hatályon kívül helyezés

- (1) Az 1592/2002/EK rendelet a második albekezdés rendelkezéseinek sérelme nélkül hatályát veszti.

A hatályon kívül helyezett rendeletre történő hivatkozásokat e rendeletre vonatkozóan kell tekinteni, és a VI. mellékletben meghatározott megfelelési táblázat szerint kell olvasni.

(2) A 91/670/EGK tanácsi irányelv a 7. cikk (6) bekezdésében említett intézkedések hatálybalépésétől kezdődően hatályát veszti.

(3) A 3922/91/EGK rendelet III. mellékletét a 8. cikk (5) bekezdésében említett vonatkozó intézkedések hatálybalépésétől kezdődően el kell hagyni.

(4) A 11. cikk előírásait azokra a termékekre, alkatrészekre és berendezésekre, szervezetekre és személyekre kell alkalmazni, amelyek típusalkalmassági vizsgálatát az e cikk (1), (2) és (3) bekezdésében említett jogi aktusokban foglalt előírásoknak megfelelően végezték vagy elismerték.

(5) A 2004/36/EK irányelv az e rendelet 10. cikkének (5) bekezdésében említett intézkedések hatálybalépésétől

kezdődően, az irányelv 8. cikkének (2) bekezdésében említett végrehajtási szabályok sérelme nélkül hatályát veszti.

#### 69. cikk

### Hatálybalépés

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

Az 5., 6., 7., 8., 9. és 10. cikket az azokat érintő végrehajtási szabályokban meghatározott időponttól kezdődően, de legkésőbb ...-tól (\*) kell alkalmazni.

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

Kelt ..., ...

az Európai Parlament részéről  
az elnök

...

a Tanács részéről  
az elnök

...

---

(\*) Négy évvel e rendelet hatálybalépésének időpontját követően.

## I. MELLÉKLET

**Az 5. cikkben említett, légi alkalmassággal kapcsolatos alapvető követelmények**

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 bizonyítani, szükséges esetben vizsgálatokkal alátámasztva.
  - 1.a. *Szerkezetek és anyagok*: a szerkezet integritását a légi jármű működési tartományán és a szükséges mértékben azon túl biztosítani kell, beleértve a hajtóműrendszert, és azt fenn kell tartani a légi jármű élettartama alatt.
    - 1.a.1. A légi jármű minden alkatrészének, amely meghibásodása csökkentheti a szerkezeti integritást, meg kell felelnie a következő feltételeknek, ártalmas torzulások vagy meghibásodások nélkül. Ez magában foglalja az összes jelentős tömegű elemet és azok rögzítő eszközeit.
      - 1.a.1.a. A terhelések valamennyi kombinációját figyelembe kell venni, ami a légi jármű súlyában, súlyponti tartományában, működési tartományában és élettartamában, illetve a szükséges mértékben azon túl valószínűleg megjelenhet. Ez magában foglalja a szállókések, manőverek, a nyomás alá helyezés, a mozgatható felületek, az irányító- és meghajtórendszerek révén létrejövő terheléseket mind repülés közben, mind a földön.
        - 1.a.1.b. Figyelembe kell venni a szárazföldön vagy vízen végzett kényszerleszállások során kialakuló terheléseket és valószínű meghibásodásokat.
          - 1.a.1.c. A dinamikus hatásokat e terhelések szerkezeti reakciójával kell ellensúlyozni.
        - 1.a.2. A légi járműnek mindenféle aeroelasztikus instabilitástól és túlzott vibrációtól mentesnek kell lennie.
        - 1.a.3. A légi jármű gyártási eljárásainak és a szerkezetében felhasznált anyagoknak ismert és ismételhető szerkezeti tulajdonságokhoz kell vezetniük. Az üzemben tartási környezettel kapcsolatos anyagjellemzők bármilyen változását figyelembe kell venni.
        - 1.a.4. A ciklikus terhelés, a környezeti degradáció, a véletlenszerű és diszkrét forrású károk nem csökkenthetik a szerkezeti integritást egy elfogadható maradék szilárdsági szint alá. E tekintetben a folyamatos légi alkalmasság biztosításához minden szükséges utasítást közzé kell tenni.
      - 1.b. *Meghajtás*: a meghajtórendszer (azaz a hajtómű és adott esetben a légszavár) integritását bizonyítani kell a meghajtórendszer egész működési tartományában, illetve a szükséges mértékben azon túl, és karban kell tartani a meghajtórendszer élettartama alatt.
        - 1.b.1. A meghajtórendszernek, figyelembe véve a környezeti hatásokat és körülményeket, a megállapított korlátain belül biztosítani kell a szükséges a tőle megkövetelt tolóerőt vagy energiát minden szükséges repülési körülmény mellett.
        - 1.b.2. A meghajtórendszer gyártási folyamatának és a szerkezetében felhasznált anyagoknak ismert és ismételhető szerkezeti viselkedéshez kell vezetniük. Az üzemben tartási környezettel kapcsolatos anyagjellemzők bármilyen változását figyelembe kell venni.
        - 1.b.3. A ciklikus terhelés, a környezeti és működési degradáció és a később abból eredő, lehetséges alkatrész-meghibásodások nem csökkenthetik a meghajtórendszer integritását az elfogadható szintek alá. E tekintetben a folyamatos légi alkalmasság biztosításához minden szükséges utasítást közzé kell tenni.
        - 1.b.4. A meghajtórendszer és a légi jármű közötti biztonságos és helyes illesztésre vonatkozó összes szükséges utasítást, információt és követelményt közzé kell tenni.
      - 1.c. *Rendszerek és felszerelések*
        - 1.c.1. A légi jármű nem rendelkezhet olyan tervezési jellemzőkkel vagy részletekkel, amelyek a tapasztalatok alapján veszélyesek.
        - 1.c.2. A légi járműnek, beleértve azon rendszereket, felszereléseket és berendezéseket, amelyek szükségesek a típusalkalmassági bizonyítványhoz vagy az üzemben tartási szabályok szerint, bármilyen előre látható működési körülmények között a tervezettnek megfelelően kell működnie a légi jármű működési tartományán belül, és a szükséges mértékben azon túl, számításba véve a rendszer, felszerelések vagy berendezések működési környezetét. Egyéb rendszerek, felszerelések és berendezések, amelyek nem szükségesek a típusalkalmassági bizonyítványhoz vagy az üzemben tartási szabályok szerint, akár megfelelően, akár nem megfelelően működnek, nem csökkenthetik a biztonságot, és nem befolyásolhatják hátrányosan semmilyen más rendszer, felszerelés vagy berendezés helyes működését. A rendszereknek, felszereléseknek és berendezéseknek kivételes képességek vagy erő szükségessége nélkül üzemeltethetőnek kell lenniük.
        - 1.c.3. A légi jármű rendszereit, felszereléseit és az ahhoz kapcsolódó berendezéseket, külön és egymáshoz képest tekintve, úgy kell tervezni, hogy semmiféle végzetes meghibásodást ne eredményezhessen egyetlen olyan meghibásodás, amely rendkívül valószínűtlennek mutatkozik, illetve fordított kapcsolatnak kell léteznie a meghibásodási feltételek valószínűsége és a légi járműre vagy annak utasaira tett hatásának súlyossága között. Tekintettel a fenti egyedi meghibásodási követelményre, elfogadott, hogy megfelelően figyelembe kell venni a légi jármű méretét és szélességét, valamint, hogy ez megakadályozhatja az egyedi meghibásodás feltételeinek való megfelelést a helikopterek vagy kis repülőgépek néhány alkatrészében és néhány rendszerében.

- 1.c.4. A személyzetet vagy adott esetben a karbantartó személyzetet tiszta, következetes és egyértelmű módon el kell látni azon információval, amely a repülés biztonságos végrehajtásához szükséges, valamint amely a nem biztonságos körülményekre vonatkozik. A rendszereket, felszereléseket és irányítóberendezéseket, beleértve a jeleket és bejelentéseket, úgy kell megtervezni és elhelyezni, hogy a vészhelyzetek létrehozásához hozzájáruló hibákat a minimális szintre csökkentsék.
- 1.c.5. A tervezésnél óvintézkedéseket kell tenni, hogy a légi járműn belül és kívül egyaránt minimálisan csökkentsék a légi járműre és az utasokra meglehetősen valószínű veszélyek szintjét, beleértve azon veszély elleni védelmet, amely a légi jármű bármely berendezésének jelentős meghibásodásából vagy töréséből ered.
- 1.d. *A légi alkalmasság folyamatossága*
- 1.d.1. A folyamatos légi alkalmasságra vonatkozó utasításokat meg kell határozni annak biztosítása érdekében, hogy a légi jármű élettartama alatt fenntartsák a légi jármű típusalkalmassági bizonyítványának légialkalmassági szabványát.
- 1.d.2. Amennyire ez a légi alkalmasság folyamatosságához szükséges, eszközöket kell biztosítani, hogy lehetséges legyen az alkatrészek és berendezések vizsgálata, beállítása, síkosítása, eltávolítása vagy kicserélése.
- 1.d.3. A folyamatos légi alkalmasságra vonatkozó útmutatásoknak olyan kézikönyv formáját kell ölteniük, amely megfelel a szolgáltatott adatok mennyiségének. A kézikönyvnek, olyan formában, amely biztosítja a praktikus elrendezést, foglalkoznia kell a karbantartási és javítási útmutatásokkal, a javítással kapcsolatos információval, a hibaelhárítással és a vizsgálati eljárásokkal.
- 1.d.4. A folyamatos légi alkalmasságra vonatkozó útmutatásoknak tartalmazniuk kell a légialkalmassági korlátozásokat, amelyek mutatják a kötelező cserék idejét, a vizsgálati időközöket és a vonatkozó vizsgálati eljárásokat.
2. *A termék működésének légialkalmassági szempontjai*
- 2.a. Bizonyítani kell, hogy a termék működése alatt intézkedtek a következőkkel kapcsolatban a fedélzeten vagy a földön tartózkodók biztonsága kielégítő szintjének biztosítása érdekében:
- 2.a.1. Meg kell határozni az olyan üzemben tartási fajtákat, amelyekre a légi jármű jóváhagyást kapott, továbbá szintén meg kell határozni a biztonságos üzemben tartáshoz szükséges korlátozásokat és információt, beleértve a környezetvédelmi korlátozásokat és teljesítményeket is.
- 2.a.2. A légi járműnek biztonságosan irányíthatónak és manőverezhetőnek kell lennie minden előre látható üzemelési körülmény esetén, beleértve egy vagy adott esetben több meghajtórendszer hibáját követő esetet is. Nagy figyelmet kell fordítani a pilóta erejére, a pilótafülke környezetére, a pilóta munkaterhelésére és az egyéb emberi tényezőkre, valamint a repülési fázisra és annak hosszára.
- 2.a.3. Az egyik repülési fázisból egy másikba való zavartalan átmenet anélkül kell lehetővé tenni, hogy ahhoz kivételes pilótaképességekre, éberségre, erőre vagy munkaterhelésre lenne szükség bármilyen valószínű működési körülmény között.
- 2.a.4. A légi jármű stabilitásának olyannak kell lennie, hogy az biztosítsa, a pilóta igénybevétele ne legyen túlságosan nagy, figyelembe véve a repülési fázist és annak időtartamát.
- 2.a.5. Meg kell határozni a normális körülmények közötti üzemelésre, a meghibásodásra és a vészhelyzetre vonatkozó eljárásokat.
- 2.a.6. Típusnak megfelelően gondoskodni kell a figyelmeztetésekről, vagy egyéb olyan elrettentő eszközökről, amelyek célja a normális repülési képességektől történő nagy mértékű eltérés megakadályozása.
- 2.a.7. A légi jármű és a rendszere jellemzőinek lehetővé kell tenniük a repülési képességektől való esetleges nagy eltérésektől a biztonságos visszatérést.
- 2.b. A személyzet tagjai rendelkezésére kell bocsátani a működési korlátozásokat és a biztonságos üzemben tartáshoz szükséges egyéb információt.
- 2.c. A termékek működését meg kell védeni az olyan veszélyektől, amelyek a kedvezőtlen külső és belső körülményekből adódnak, beleértve a környezeti körülményeket is.
- 2.c.1. Nem biztonságos körülmények különösen nem fordulhatnak elő az olyan jelenségeknek való kitettség okán, mint amilyen például a kedvezőtlen időjárás, a villámlás, a madárral történő ütközés, a nagy frekvenciájú sugárzott tér, az ózon stb., amelyek megjelenése várható a termék üzemben tartása folyamán.

- 2.c.2. Az utastérnek megfelelő utazási körülményeket kell biztosítani az utasok számára, valamint megfelelő védelmet kell nyújtani a várható veszélyekkel szemben, amelyek repülési műveletek közben merülnek fel, vagy amelyeket vészhelyzetek eredményeznek, beleértve a tüzet, a füstöt, a mérgező gázokat és a gyors légnyomás-csökkenést. Előkészületeket kell tenni arra, hogy az utasok minden ésszerű lehetőséget megkapjanak a komoly sérülések elkerülésére, valamint a légi jármű gyors kiürítésére, és a szárazföldre vagy vízre történő kényszerleszállás esetén a lassulási erő hatásaitól való védelemre. Megfelelően gondoskodni kell az érthető és egyértelmű jelzésekről vagy bejelentésekről, hogy az utasoknak biztonságos viselkedést, valamint a biztonsági felszerelések elhelyezkedését és helyes használatát oktassák. Az előírt biztonsági felszereléseknek azonnal elérhetőnek kell lenniük.
- 2.c.3. A személyzeti fülkét úgy kell elrendezni, hogy megkönnyítsék a repülési műveleteket, beleértve az olyan eszközöket, amelyek biztosítják a helyzeti tudatosságot, és bármilyen várható helyzet vagy vészhelyzet kezelését. A személyzeti fülkék környezetének nem szabad veszélyeztetni a személyzet képességeit a feladatok elvégzésében, és azokat úgy kell tervezni, hogy üzemben tartás közben elkerüljék a zavaró hatásokat, valamint az irányító eszközök helytelen használatát.
3. Szervezetek (beleértve a tervezést, gyártást vagy karbantartást vállaló természetes személyeket)
- 3.a. A szervezetek jóváhagyását akkor kell kiadni, ha a következő feltételek teljesülnek:
- 3.a.1. a szervezeteknek rendelkezniük kell a munka alkalmazási köréhez szükséges összes feltétellel. Ez azt jelenti, hogy a következőkből állnak, de nincsenek ezekre korlátozva: létesítmények, személyzet, felszerelések, szerszámok és anyagok, feladatok, felelőségek és eljárások dokumentációi, a vonatkozó adatokhoz és nyilvántartásokhoz való hozzáférés;
- 3.a.2. a szervezetnek igazgatási rendszert kell létrehoznia és fenntartania annak érdekében, hogy biztosítsa a légi alkalmasság e alapvető követelményeinek való megfelelést, és megcélozza e rendszer folyamatos fejlesztését;
- 3.a.3. a szervezetnek adott esetben megállapodást kell kötnie az egyéb érintett szervezetekkel, hogy biztosítsa a légi alkalmasság alapvető követelményeinek való folyamatos megfelelést;
- 3.a.4. a szervezetnek létre kell hoznia egy rendszert az esemény bekövetkeztének jelentésére és/vagy kezelésére, amelyet a 3.a.2. pontban említett igazgatási rendszernél és a 3.a.3. pontban említett megállapodásoknál kell használniuk annak érdekében, hogy hozzájáruljanak a termékek biztonságának folyamatos fejlesztésére vonatkozó célhoz.
- 3.b. A karbantartási képzéssel foglalkozó szervezetek esetében a 3.a.3. és 3.a.4. pont feltételeit nem kell alkalmazni.
-

## II. MELLÉKLET

## A 4. cikk (4) bekezdésben említett légi járművek

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

- a) történelmi jelentőségű légi jármű, mely megfelel az alábbi feltételeknek:
- i. nem komplex légi jármű, melynek:
    - 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, vagy
    - a repülés fejlődésének egy jelentős lépése, vagy
    - egy tagállam fegyveres erőiben fontos szerep betöltése.
- b) kutatásra, kísérleti vagy tudományos célra tervezett vagy módosított légi jármű, amelyet valószínűleg nagyon kis számban gyártanak;
- c) légi jármű, amelynek legalább 51 %-át egy amatőr vagy amatőrök non-profit szervezete építette saját célra, kereskedelmi célok nélkül;
- d) légi jármű, mely a fegyveres erők szolgálatában állt, kivéve, ha a légi jármű olyan típusú, amelyre az ügynökség tervezési szabványt fogadott el;
- e) repülőgépek, helikopterek és motoros ejtőernyők legfeljebb két ülésel, amelyek legnagyobb felszálló tömege (MTOM) a tagállamok nyilvántartása szerint nem több, mint a következő:
- i. 300 kg szárazföldi, együléses repülőgép/helikopter esetében; vagy
  - ii. 450 kg szárazföldi, kétüléses repülőgép/helikopter esetében; vagy
  - iii. 330 kg kétültű vagy úszótestes, együléses repülőgép/helikopter esetében; vagy
  - iv. 495 kg kétültű vagy úszótestes, kétüléses repülőgép/helikopter esetében, feltéve hogy amennyiben úszótestes repülőgépként/helikopterként és szárazföldi repülőgépként/helikopterként is üzemel, adott esetben mindkét MTOM-határ alá tartozik;
  - v. 472,5 kg szárazföldi, törzsre szerelt ejtőernyős mentőrendszerrel rendelkező repülőgép esetében; vagy
  - vi. 315 kg szárazföldi, törzsre szerelt ejtőernyős mentőrendszerrel rendelkező együléses repülőgép/ esetében.
- és repülőgépek, amelyeknél az átesési sebesség vagy a minimális állandó repülési sebesség leszálláskor nem haladja meg a 35 csomós kalibrált légsebességet (CAS)
- f) egy- és kétüléses könnyű girolánok, melyek legnagyobb felszálló tömege nem több, mint 560 kg;
- g) az együléses, legfeljebb 80 kg, vagy kétüléses, legfeljebb 100 kg üres tömegű vitorlázó repülő, beleértve a lábbal indítottakat is;
- h) a fenti a) vagy d) követelménynek megfelelő légi járművek másolatai, melyek szerkezeti terve hasonló az eredeti légi járműéhez;
- i) pilóta nélküli légi járművek, legfeljebb 150 kg üzemi tömeggel;
- j) bármely más típusú légi jármű, melynek legnagyobb üres tömege üzemanyaggal együtt legfeljebb 70 kg.

## III. MELLÉKLET

**A 7. cikkben említett alapvető követelmények a pilóták szakszolgálati engedélyének megszerzéséhez**

1. Képzés
  - 1.a. Általános megjegyzések
    - 1.a.1. A légi jármű vezetésére vonatkozó képzésre vállalkozó személynek tanulmányi szinten, fizikailag és szellemileg kellően érettnak kell lennie a megfelelő elméleti és gyakorlati ismeretek elsajátításához, megőrzéséhez és bizonyításához.
  - 1.b. Elméleti ismeretek
    - 1.b.1. A pilótának el kell sajátítania és fenn kell tartania a légi jármű fedélzetén betöltött feladatainak megfelelő és az adott típusú tevékenységhez kapcsolódó kockázatokkal arányos tudásszintet. Ezek az ismeretek minimálisan az alábbiakat tartalmazzák:
      - i. légi jog;
      - ii. légi járművekre vonatkozó általános ismeretek;
      - iii. a légi jármű kategóriájához kapcsolódó műszaki kérdések;
      - iv. repülési teljesítmény és tervezés;
      - v. emberi teljesítmény és annak korlátai;
      - vi. meteorológia;
      - vii. navigáció;
      - viii. üzemben tartási eljárások, köztük erőforrás-gazdálkodás;
      - ix. repülés alapelvei;
      - x. kommunikáció; és
      - xi. nem technikai jellegű készségek, beleértve a fenyegetések és hibák felismerésének és kezelésének készségét.
  - 1.c. Az elméleti tudás bizonyítása és fenntartása
    - 1.c.1. Az elméleti ismeretek elsajátítását és megtartását a képzés során folyamatos értékeléssel, és adott esetben vizsgákkal kell bizonyítani.
    - 1.c.2. Fenn kell tartani az elméleti ismeretek megfelelő kompetenciaszintjét. A megfelelést rendszeres értékeléssel, vizsgákkal, tesztekkel és ellenőrzéssel kell bizonyítani. A vizsgák, tesztek és ellenőrzések gyakoriságának arányosnak kell lennie a tevékenységhez kötődő kockázatok nagyságával.
  - 1.d. Gyakorlati ismeretek
    - 1.d.1. A pilótának el kell sajátítania és fenn kell tartania a légi jármű fedélzetén feladatai végzéséhez szükséges megfelelő gyakorlati ismereteket. Ezeknek az ismereteknek arányosnak kell lenniük az adott típusú tevékenységhez kapcsolódó kockázatokkal, és amennyiben az a légi jármű fedélzetén végzett feladatokat tekintve megfelelő, az alábbiakat kell tartalmazniuk:
      - i. felszállás előtti és repülés közbeni tevékenységek, ideértve a légi jármű teljesítményének, tömegének és súlypontjának meghatározását, a légi jármű vizsgálatát és javítását, üzemanyag-tervezést, az időjárás felmérését, útvonaltervezést, a légtérkorlátozásokat és a kifutópályák rendelkezésre állását;
      - ii. repülőtéri és forgalmi kör eljárások;
      - iii. óvintézkedések és eljárások az ütközések elkerülésére;
      - iv. a légi jármű irányítása külső vizuális referencia alapján;
      - v. repülési manőverek, köztük a kritikus helyzetekben végzett manőverek is, és azzal összefüggő „upset”/kitérő manőverek, a műszaki lehetőségek függvényében;
      - vi. fel- és leszállás normál és oldalszélben;
      - vii. csak műszerek alapján történő repülés, a tevékenység típusának megfelelően;
      - viii. üzemben tartási eljárások, köztük csapatmunka és erőforrás-gazdálkodás, az üzemben tartás jellegének megfelelően, egy- illetve többfős személyzetnél;
      - ix. navigáció és a légügyi szabályok és kapcsolódó eljárások végrehajtása, adott esetben vizuális adatok vagy navigációs segédesszközök használatával;
      - x. teendők rendellenes működés, illetve vészhelyzet esetén, ideértve a légi jármű berendezéseinek szimulált meghibásodását;
      - xi. megfelelés a légiforgalmi és kommunikációs eljárásoknak;

- xii. a légi jármű típusa vagy osztálya szerinti specifikus kérdések; és
  - xiii. további gyakorlati képzések, melyek a konkrét tevékenységekhez kötődő kockázatok csökkentéséhez szükségesek; és
  - xiv. nem technikai jellegű készségek, beleértve a fenyegetések és hibák felismerésének és kezelésének készségét, a technikai készségek értékelésével összefüggésben megfelelő értékelési módszertan alkalmazásával.
- 1.e. *A gyakorlati ismeretek bizonyítása és fenntartása*
- 1.e.1. A pilótának bizonyítania kell, hogy a légi jármű fedélzetén betöltött feladatainak megfelelő kompetenciával képes végrehajtani az eljárásokat és manővereket, azaz, hogy:
- i. a légi járművet az arra vonatkozó korlátozások között üzemelteti;
  - ii. minden manővert zökkenőmentesen és pontosan hajt végre;
  - iii. jó ítélőképességgel és repülőszaktudással cselekszik;
  - iv. alkalmazza a repüléssel kapcsolatos ismereteit;
  - v. a légi járművet mindenkor úgy tartja irányítása alatt, hogy biztosított legyen az eljárás vagy manőver sikeres végrehajtása; és
  - vi. rendelkezik nem technikai jellegű készségekkel, beleértve a fenyegetések és hibák felismerésének és kezelésének készségét, melynek során a technikai készségek értékelésével összefüggésben megfelelő értékelési módszertant alkalmaz.
- 1.e.2. Fenn kell tartani a gyakorlati ismeretek megfelelő kompetenciaszintjét. A megfelelést rendszeres értékeléssel, vizsgákkal, tesztekkel és ellenőrzéssel kell bizonyítani. A vizsgák, tesztek és ellenőrzések gyakoriságának arányosnak kell lennie a tevékenységhez kötődő kockázatok nagyságával.
- 1.f. *Nyelvtudás*
- A pilótának bizonyítottan rendelkeznie kell a repülőgépen gyakorolt funkciói teljesítéséhez megfelelő nyelvtudással. A bizonyított nyelvtudás az alábbiakra terjed ki:
- i. az időjárási információs dokumentumok megértése;
  - ii. a repülési útvonal-, indulási és megközelítési térképek és a kapcsolódó repülési tájékoztató dokumentumok használata; és
  - iii. képesség más repülőszemélyzettel és a légiforgalmi irányító szolgálatokkal való kommunikációra a repülés minden fázisában, beleértve a repülésre való felkészülést is.
- 1.g. *Repülésszimulációs oktató eszközök*
- A képzésben vagy a gyakorlati ismeretek elsajátításának vagy fenntartásának bizonyításában használt repülésszimulációs oktató eszközöknek (FSTD) meg kell felelniük bizonyos teljesítményszintnek azokon a területeken, amelyek a kapcsolódó feladat elvégzése szempontjából fontosak. Különösen a térbeli kialakításnak, a kezelési tulajdonságoknak, a légi jármű teljesítményének és a rendszer viselkedésének kell megfelelő módon leképeznie a légi járművet.
- 1.h. *Tanfolyam*
- 1.h.1. A képzést tanfolyami formában kell biztosítani.
- 1.h.2. A tanfolyamoknak az alábbi feltételeknek kell megfelelniük:
- i. minden tanfolyamtípusra ki kell dolgozni egy tantervet; és
  - ii. a tanfolyam adott esetben tartalmazza az elméleti ismeretek és gyakorlati repülés-oktatás lebontását (ideértve a repülésoktató eszközökkel végzett képzést is).
- 1.i. *Oktatók*
- 1.i.1. *Elméleti oktatás*
- Az elméleti oktatást megfelelően képzett oktatóknak kell tartaniuk. Ezek az oktatók
- i. megfelelő ismeretekkel rendelkeznek az oktatót területen; és
  - ii. képesek megfelelő oktatási technikák alkalmazására.
- 1.i.2. *Repülésoktatás és repülésszimulációs oktatás*
- A repülésoktatást és a repülésszimulációs oktatást megfelelően képzett oktatóknak kell tartaniuk, akik rendelkeznek az alábbiakkal:
- i. teljesítik a nyújtott oktatásnak megfelelő, elméleti ismeretekre és gyakorlati tapasztalatra vonatkozó követelményeket;
  - ii. képesek megfelelő oktatási technikák alkalmazására;

- iii. gyakorlatot szereztek az oktadni kívánt repülési manőverek és eljárások során használt oktatási technikák terén;
  - iv. bizonyították képességüket az oktadni kívánt repülési területek oktatására, ideértve a repülés előtti és utáni, valamint földi oktatást; és
  - v. rendszeres ismeretfrissítő képzésen vesznek részt az oktatás színvonalának fenntartása érdekében.
- A repülésoktatóknak emellett jogosultnak kell lenniük az oktadni kívánt légi jármű parancsnokként történő vezetésére is, kivéve az új típusú légi járműveken végzett oktatást.

1.j. Vizsgáztatók

1.j.1. A pilóták ismereteinek felméréséért felelős személyeknek:

- i. meg kell felelniük a repülőoktatókra vagy repülésszimuláció-oktatókra vonatkozó követelményeknek;
- ii. képesnek kell lenniük a pilóták teljesítményének megítélésére, valamint repülési tesztek és ellenőrzések lefolytatására.

2. A tapasztalattal kapcsolatos követelmények

2.a.1. A repülés-személyzeti tagként, oktatóként vagy vizsgáztatóként eljáró személynek elegendő tapasztalatot kell szereznie és fenntartania az általa gyakorolt feladatok végzéséhez, kivéve, ha a végrehajtási szabályok értelmében a kompetenciát az 1.e. ponttal összhangban kell bizonyítani.

3. Képző szervezetek

3.a. A képző szervezetekre vonatkozó követelmények

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

- i. rendelkezniük kell a tevékenységükhöz kapcsolódó kötelezettségekhez szükséges összes eszközzel. Ez azt jelenti, hogy a következőkből állnak, de nincsenek ezekre korlátozva: létesítmény, személyzet, felszerelések, sorszámok és anyagok, feladatok dokumentációi, felelőségek és eljárások, a vonatkozó adatokhoz és nyilvántartáshoz való hozzáférés;
- ii. a biztonságra és az oktatás színvonalára vonatkozó igazgatási rendszert kell létrehozniuk és fenntartaniuk, és törekedniük kell e rendszer folyamatos továbbfejlesztésére; és
- iii. adott esetben megállapodást kell kötniük egyéb érintett szervezetekkel, hogy biztosítsák a fenti követelményeknek való folyamatos megfelelést.

4. Egészségügyi alkalmasság

4.a. Egészségügyi alkalmassági követelmények

4.a.1. Minden pilótának rendszeresen bizonyítania kell a feladatai kielégítő ellátásához szükséges egészségügyi alkalmasságát, figyelembe véve a tevékenység típusát. A megfelelés bizonyítása a legjobb repülés-egészségügyi gyakorlaton alapuló megfelelő értékelés útján történik, figyelembe véve a tevékenység típusát és az életkorból adódó lehetséges szellemi és fizikai állapotromlást.

Az egészségügyi alkalmasság, beleértve a fizikai és szellemi alkalmasságot, azt jelenti, hogy a pilóta nem szenved betegségekben és fogyatékoságokban, amelyek képtelenné teszik arra, hogy:

- i. elvégezze a légi jármű üzemben tartásához szükséges feladatokat; vagy
- ii. bármikor végrehajtsa a rábízott feladatokat; vagy
- iii. helyesen érzékelje környezetét.

4.a.2. Ha az egészségügyi alkalmasság nem bizonyítható teljes körűen, azonos mértékű repülési biztonságot nyújtó mérsékelő intézkedések alkalmazhatók.

4.b. Repülés-egészségügyi szakorvosok

4.b.1 A repülés-egészségügyi szakorvosnak:

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

4.c. Repülő-egészségügyi központok

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

- i. rendelkezniük kell a kiváltságaikhoz kapcsolódó kötelezettségekhez szükséges összes eszközzel. Ez azt jelenti, hogy a következőkből állnak, de nincsenek ezekre korlátozva: létesítmények, személyzet, felszerelések, szerződések és anyagok, feladatok dokumentációi, felelősségek és eljárások, a vonatkozó adatokhoz és nyilvántartáshoz való hozzáférés;
  - ii. az egészségügyi vizsgálat biztonságára és színvonalára vonatkozó igazgatási rendszert kell létrehozniuk és fenntartaniuk, és törekedniük kell e rendszer folyamatos továbbfejlesztésére;
  - iii. adott esetben megállapodást kell kötniük egyéb érintett szervezetekkel, hogy biztosítsák az e követelményeknek való folyamatos megfelelést.
-

## IV. MELLÉKLET

**A 8. cikkben említett, légi üzemben tartásra vonatkozó alapvető követelmények**

1. Általános megjegyzések
  - 1.a. A repülést tilos végrehajtani, amennyiben a személyzet tagjai, és adott esetben az előkészítésében és végrehajtásában részt vevő valamennyi üzemben tartó más személy nem ismeri a kötelezettségeire vonatkozóan lefektetett alkalmazandó jogszabályokat, szabályokat és eljárásokat, melyek az átrepülendő területekre, az igénybe venni tervezett repülőterekre és az azokhoz kapcsolódó légi navigációs berendezésekre vonatkoznak.
  - 1.b. A repülést úgy kell végrehajtani, hogy a repülés előkészítésére és végrehajtására vonatkozóan a repülési kézikönyvben, illetve ahol az üzemben tartási kézikönyv megléte szükséges, ott az abban meghatározott üzemben tartási eljárásokat betartsák. Ennek megkönnyítése céljából egy ellenőrzőlista rendszernek kell rendelkezésre állnia, melyet adott esetben a személyzet tagjai a repülőgép üzemben tartásának minden fázisában használhatnak normál, rendellenes és vészhelyzeti körülmények között és helyzetekben. Minden ésszerűen feltételezhető vészhelyzetre eljárást kell kidolgozni.
  - 1.c. Minden repülés előtt meg kell határozni a személyzet minden egyes tagjának feladatkörét és kötelességeit. A parancsnok felel a légi jármű üzemben tartásáért és biztonságáért, és a fedélzeten lévő minden személyzeti tag, utas és rakomány biztonságáért.
  - 1.d. Azok a cikkek vagy anyagok, melyek jelentős kockázatot jelenthetnek az egészségre, a biztonságra, az anyagi javakra vagy a környezetre, például a veszélyes áruk, fegyverek és lőszer, nem szállíthatók légi járműveken, kivéve, ha konkrét biztonsági eljárásokat és utasításokat alkalmaznak a kapcsolódó kockázatok csökkentésére.
  - 1.e. Minden repülés esetében meg kell tartani az 5.c. pont követelményei teljesítésének rögzítéséhez szükséges összes adatot, okmányt, nyilvántartást és információt, és azokat az üzemben tartás jellege szerinti minimális időtartamig elérhetővé kell tenni.
2. A repülés előkészítése
  - 2.a. A repülés csak akkor kezdhető meg, ha minden elérhető ésszerű eszközzel meggyőződtek az összes alábbi feltétel teljesüléséről:
    - 2.a.1. A repüléshez és a légi jármű biztonságos üzemben tartásához közvetlenül szükséges létesítmények, köztük a kommunikációs létesítmények és navigációs segédeszközök rendelkezésre állnak a repülés végrehajtásához, figyelembe véve a rendelkezésre álló AIS dokumentációt.
    - 2.a.2. A lényeges mentőeszközök helyét és használatát a személyzet ismeri, és az utasok erre vonatkozóan tájékoztatást kaptak. A vészhelyzeti eljárásokról és az utastér biztonsági felszereléseinek használatáról elegendő kapcsolódó információnak kell a személyzet és az utasok rendelkezésére állnia, egyedi tájékoztatás formájában.
    - 2.a.3. A parancsnok meggyőződött az alábbiakról:
      - i. a légi jármű 6. pontban megadottak szerint repülésre alkalmas;
      - ii. ha szükséges, arról, hogy a légi jármű megfelelő nyilvántartásba vétele megtörtént, és az erre vonatkozó megfelelő igazolások a légi jármű fedélzetén találhatóak;
      - iii. az 5. pontban meghatározott, az adott repülés végrehajtásához szükséges műszereket és berendezéseket a légi járműre felszerelték és azok működnek, kivéve, ha ez alól az alkalmazandó minimális felszerelés-jegyzék (MEL) vagy ezzel egyenértékű más dokumentum felmentést ad;
      - iv. a légi jármű tömege és súlypontjának elhelyezkedése olyan, hogy a repülés a légi alkalmasságra vonatkozó dokumentációban előírt határértékek között végrehajtható;
      - v. az utastérben és a rakodótérben található valamennyi poggyász, és minden rakomány megfelelő berakodása és rögzítése megtörtént; és
      - vi. a légi jármű üzemben tartására a 4. pontban meghatározott korlátozásokat a repülés során semmikor nem lépik át.
    - 2.a.4. A repülőszemélyzet rendelkezésére állnak a felszállás, az úti cél, adott esetben az alternatív repülőterek meteorológiai viszonyaira, valamint az útvonalon fennálló viszonyokra vonatkozó információk. Kiemelt figyelmet kell fordítani a potenciálisan veszélyes légköri viszonyokra.
    - 2.a.5. Amennyiben a repülés előre ismertén vagy várhatóan jegesedéssel járó körülmények között történik, a légi járműnek bizonyítvánnyal kell rendelkeznie arról, hogy biztonságosan üzemeltethető ilyen körülmények között, és ellátták az ezt biztosító felszereléssel és/vagy kezeléssel.

- 2.a.6. Csak akkor hajtható végre a vizuális repülési szabályokon alapuló repülés, ha a követendő útvonalon a meteorológiai viszonyok olyanok, hogy lehetővé teszik ezeknek a repülési szabályoknak a betartását. A műszeres repülési szabályokon alapuló repülésnél ki kell választani a cél repülőteret és adott esetben az alternatív repülőtere(ke)t, ahol a légi jármű leszállhat, figyelembe véve különösen a meteorológiai viszonyokra vonatkozó előrejelzést, a légi navigációs szolgálatok rendelkezésre állását, a földi létesítmények meglétét és annak az államnak a műszeres repülésre vonatkozóan elfogadott eljárásait, ahol a cél repülőter és/vagy az alternatív repülőter található.
- 2.a.7 A fedélzeten lévő üzemanyag és olaj mennyisége elegendő a tervezett repülés biztonságos végrehajtásához, figyelembe véve a meteorológiai viszonyokat, a légi jármű teljesítményét befolyásoló bármely körülményt, és a repülés során várható minden késedelmet. Emellett előre nem látott esetekre tartalék üzemanyagot kell vinni. Ha szükséges, eljárást kell kidolgozni a repülés közbeni üzemanyag-gazdálkodásra.
3. Repülési műveletek
- 3.a. A repülési műveleteket illetően az alábbi feltételek mindegyikének teljesülnie kell:
- 3.a.1. Amennyiben a légi jármű típusának esetében alkalmazható, és amennyiben a parancsnok a biztonság érdekében bármikor szükségesnek ítéli, fel- vagy leszállás közben a személyzet minden tagjának a személyzeti állomáshelyén lévő üléseken helyet kell foglalnia, és használnia kell a rendelkezésére álló övrendszereket, figyelembe véve a légi jármű típusát.
- 3.a.2. Amennyiben a légi jármű típusának esetében alkalmazható, a repülőszemélyzet minden tagjának, akinek a pilótafülkében kell szolgálatot teljesítenie, az állomáshelyén kell tartózkodnia és ott kell maradnia, bekötött biztonsági övvel, kivéve, ha az út során fiziológiai vagy üzemben tartási okok mást tesznek szükségessé.
- 3.a.3. 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 biztosítania kell, hogy minden utas megfelelően helyet foglaljon, és a biztonsági öve megfelelően be legyen csatolva.
- 3.a.4. 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 távolságból való elkerülése. Az elkülönítés legalább annyi, amennyit az alkalmazandó légügyi szabályok előírnak.
- 3.a.5. A repülés nem folytatható, kivéve ha az ismert viszonyok legalább továbbra is egyenértékűek a 2. pontban leírt körülményekkel. A műszeres repülési szabályokon alapuló repülésnél emellett a repülőter megközelítése nem folytatható bizonyos meghatározott magasságértékek alatt, illetve bizonyos meghatározott pozíció túl, amennyiben az előírt látási viszonyok nem teljesülnek.
- 3.a.6. Vészhelyzetben a parancsnoknak biztosítania kell, hogy minden utas utasítást kapjon a körülményeknek megfelelő vészhelyzeti teendőkről.
- 3.a.7. A parancsnoknak minden szükséges intézkedést meg kell tennie azért, hogy minimálisra csökkentse bármely utas zavaró magatartásának hatását a repülésre.
- 3.a.8. Légi jármű csak akkor gurulhat a repülőter előterén, illetve rotorja csak akkor kapcsolható be, ha a kezelőszerveknél megfelelő hatáskörű személy tartózkodik.
- 3.a.9. Ha szükséges, alkalmazni kell a repülés közbeni üzemanyag-gazdálkodásra vonatkozó eljárásokat.
4. A légi járművek teljesítménye és az üzemben tartás korlátai
- 4.a. A légi járművet a légi alkalmasságára vonatkozó dokumentumokkal és az elfogadott repülési kézikönyvben vagy más ezzel egyenértékű dokumentumban rögzített összes üzemben tartási eljárással és korlátozással összhangban kell üzemeltetni. A repülési kézikönyvnek vagy ezzel egyenértékű dokumentumnak minden jármű esetében a személyzet rendelkezésére kell állnia, és azt folyamatosan aktualizálni kell.
- 4.b. A légi járművet az alkalmazandó környezetvédelmi dokumentációval összhangban kell üzemeltetni.
- 4.c. A repülés csak akkor kezdhető meg, illetve folytatható, ha a légi jármű tervezett teljesítménye, figyelembe véve a teljesítményszintjét lényegesen befolyásoló minden tényezőt, lehetővé teszi a repülés minden fázisának a megfelelő távolságokon/területeken belül, és az akadályok megfelelő távolságban történő kikerülésével történő végrehajtását a tervezett üzemi tömeg mellett. A felszállást, a repülést és a megközelítést/leszállást jelentősen befolyásoló teljesítmény-tényezők különösen az alábbiak:
- üzemben tartási eljárások;
  - a repülőter tengerszint feletti magassága (nyomásmagasság);
  - hőmérséklet;
  - szél;
  - a felszállási/leszállási terület mérete, lejtése és állapota; és
  - a légi jármű törzsének, a hajtóműnek vagy a rendszereknek az állapota, figyelembe véve azok esetleges állapotromlását.

- 4.c.1. Ezeket a tényezőket közvetlenül, mint üzemben tartási paramétereket, vagy közvetetten, tolerancia vagy eltérések megadásával kell figyelembe venni, melyeket a teljesítményadatok tervezésében kell megadni, az üzemben tartás típusának megfelelően.
5. Műszerek, adatok és berendezések
- 5.a. A légi járművet fel kell szerelni a tervezett repüléshez szükséges minden navigációs, kommunikációs és egyéb berendezéssel, figyelembe véve a repülés minden fázisára vonatkozó légi irányítási előírásokat és légügyi szabályokat.
- 5.b. Adott esetben a légi járművet fel kell szerelni minden szükséges biztonsági, egészségügyi, menekülési és túlélő felszereléssel, figyelembe véve a működési területekhez, a repült útvonalakhoz, a repülési magassághoz és a repülés időtartamához kötődő kockázatokat.
- 5.c. Minden adatot, melyre a repülés személyzet általi végrehajtásához szükség van, folyamatosan aktualizálni, és a légi jármű fedélzetén elérhetővé kell tenni, figyelembe véve a vonatkozó légiközlekedési előírásokat, légügyi szabályokat, repülési magasságokat és az üzemben tartás területeit.
6. A légi alkalmasság folyamatossága
- 6.a. A légi jármű csak akkor üzemeltethető, ha:
- a légi jármű repülésre alkalmas állapotban van;
  - a tervezett repüléshez szükséges üzemben tartási és vészhelyzeti felszerelések üzemképesek;
  - a légi jármű légialkalmassági dokumentuma érvényes; és
  - a légi jármű karbantartását a karbantartási programmal összhangban végézik.
- 6.b. A légi járművet minden repülés vagy egymást követő repülések összekapcsolódó sorozata előtt repülés előtti ellenőrzés keretében meg kell vizsgálni, és meg kell állapítani, hogy alkalmas-e a tervezett repülésre.
- 6.c. A karbantartási programnak tartalmaznia kell különösen a karbantartási feladatokat és gyakoriságokat, különösen azokat, amelyeket a légi alkalmasság folyamatosságára vonatkozó utasítások kötelezően előírnak.
- 6.d. A légi jármű csak akkor tartható üzemben, ha a karbantartást követően az üzemképesség tanúsító nyilatkozat kiadását erre képesített személyek vagy szervezetek végzik. Az aláírt üzemképesség tanúsító nyilatkozatnak tartalmaznia kell különösen az elvégzett karbantartás alapadatait.
- 6.e. A légi jármű légi alkalmasságát bizonyító minden feljegyzést meg kell őrizni addig, amíg az azokban foglalt információk helyébe nem lép hasonló tárgyú és részletességű új információ, de a részletes karbantartási feljegyzéseket legalább 24 hónapon keresztül meg kell őrizni. A bérbe adott légi járművek esetén a légi jármű légi alkalmasságát bizonyító minden feljegyzést legalább a bérlet időtartamára meg kell őrizni.
- 6.f. Minden módosításnak és javításnak meg kell felelnie az alapvető légialkalmassági követelményeknek. A légialkalmassági követelményeknek való megfelelést alátámasztó adatokat meg kell őrizni.
7. A személyzet tagjai
- 7.a. A személyzet tagjainak számát és összetételét az alábbiak figyelembevételével kell meghatározni:
- a légi jármű típusalkalmassági korlátozásai, köztük adott esetben a vonatkozó vészhelyzeti menekülési bemutató;
  - a légi jármű konfigurációja; és
  - az üzemben tartás típusa és időtartama.
- 7.b. A légiutas-kísérő személyzet tagjait:
- ki kell képezni és rendszeresen ellenőrizni kell a megfelelő képzettség eléréséhez és fenntartásához annak érdekében, hogy elláthassák a rájuk kiosztott biztonsági feladatokat; és
  - rendszeresen ellenőrizni kell az egészségügyi alkalmasságot annak érdekében, hogy biztonságosan elláthassák a rájuk kiosztott biztonsági feladatokat. A megfelelés bizonyítása a legjobb repülés-egészségügyi gyakorlaton alapuló megfelelő értékelés útján történik.
- 7.c. A parancsnokot fel kell hatalmazni minden szükséges parancs kiadására és minden megfelelő intézkedés megtételére a biztonságos üzemben tartás, valamint a légi jármű és a benne lévő személyek és/vagy tárgyak biztonságának biztosítására.
- 7.d. Az üzemben tartást vagy a légi jármű és/vagy a fedélzetén lévő személyek biztonságát veszélyeztető vészhelyzetben a parancsnoknak meg kell tennie a biztonság érdekében szükségesnek ítélt minden intézkedést. Amennyiben az ilyen intézkedés sérti a helyi jogszabályokat vagy eljárásokat, a parancsnok felel a megfelelő helyi hatóság haladéktalan értesítéséért.
- 7.e. Vészhelyzeti, rendellenes helyzet nem szimulálható utasok vagy rakomány szállítása során.

- 7.f. A személyzet egyetlen tagja sem engedheti meg, hogy feladatteljesítési/döntéshozatali képessége a repülés biztonságát veszélyeztető mértékben leromoljon a fáradtság hatásai miatt, figyelembe véve, többek között a fáradtság felgyülemelését, az alváshiányt, a repült szakaszok számát, az éjszakai munkavégzést vagy az időzónaváltásokat. A pihenőidőszakoknak elegendő időt kell biztosítaniuk a személyzet tagjai számára ahhoz, hogy kipihenjék az előző szolgálatok hatásait, és a következő repülési szolgálati időszak kezdetére jól kipihenhessék magukat.
- 7.g. A személyzet tagjai nem láthatják el a rájuk kiosztott feladatokat a légi jármű fedélzetén, amennyiben pszichoaktív anyagok vagy alkohol hatása alatt állnak, vagy ha sérülés, fáradtság, gyógyszeres kezelés, betegség vagy egyéb hasonló ok miatt arra alkalmatlanok.
8. Kereskedelmi célú üzemben tartásra és komplex motoros meghajtású légi járművek üzemben tartására vonatkozó további követelmények
- 8.a. Kereskedelmi célú üzemben tartás, illetve komplex motoros meghajtású légi jármű üzemben tartása csak az alábbi feltételek teljesülése esetén végezhető:
- 8.a.1. Az üzemben tartónak közvetlenül vagy közvetve, szerződések révén rendelkeznie kell az üzemben tartás kiterjedéséhez és alkalmazási köréhez szükséges feltételekkel. Ezek a feltételek magukban foglalják a következőket, de nem korlátozódnak azokra: légi járművek, létesítmények, igazgatási szerkezet, személyzet, felszerelések, feladatok, felelőségek és eljárások dokumentációi, a vonatkozó adatokhoz és nyilvántartásokhoz való hozzáférés.
- 8.a.2. Az üzemben tartó csak megfelelő képzéssel és képzettséggel rendelkező személyzetet alkalmazhat, továbbá képzési és ellenőrzési programokat kell létrehoznia és fenntartania a személyzet tagjai és az egyéb érintett személyzet vonatkozásában.
- 8.a.3. Az üzemben tartónak létre kell hoznia egy minimális felszerelés-jegyzéket (MEL) vagy ennek megfelelő dokumentumot, az alábbiak figyelembevételével:
- a dokumentumnak elő kell írnia a légi jármű meghatározott körülmények között történő üzemben tartását, úgy, hogy a repülés kezdetekor bizonyos műszerek, felszerelés részek vagy funkciók nem működnek;
  - a dokumentumot minden egyes légi járműre külön kell kidolgozni, figyelembe véve az üzemben tartóra vonatkozó üzemben tartási és karbantartási feltételeket; és
  - a minimális felszerelés-jegyzéknek a standard minimális felszerelés-jegyzéken (MMEL) kell alapulnia, ha van ilyen, és nem tartalmazhat több korlátozást, mint az;
- 8.a.4. Az üzemben tartónak igazgatási rendszert kell létrehoznia és fenntartania annak érdekében, hogy biztosítsa az üzemben tartás ezen alapvető követelményeinek való megfelelést, és törekednie kell a rendszer folyamatos fejlesztésére; és
- 8.a.5. Az üzemben tartónak létre kell hoznia és fenn kell tartania egy baleset-megelőzési és biztonsági programot, ezen belül egy, az események bekövetkeztének jelentésére vonatkozó programot, amelyet az igazgatási rendszernek fel kell használnia annak érdekében, hogy hozzájáruljon az üzemben tartás biztonságának folyamatos fejlesztésére vonatkozó célhoz.
- 8.b. Kereskedelmi célú üzemben tartás, illetve komplex motoros meghajtású légi jármű üzemben tartása csak az üzemben tartó üzemben tartási kézikönyvével összhangban végezhető. Ezeknek a kézikönyveknek tartalmazniuk kell minden szükséges utasítást, információt és eljárást minden üzemeltetett járműre vonatkozóan, és minden üzemben tartó személyzet tekintetében feladataik ellátásához. Rögzíteniük kell a személyzet tagjainak a repülési idejére, repülési szolgálati idejére és a pihenőidejére vonatkozó korlátozásokat. Az üzemben tartási kézikönyvnek és felülvizsgált változatainak meg kell felelniük az elfogadott repülési kézikönyvnek, és azokat szükség szerint módosítani kell.
- 8.c. Az üzemben tartónak adott esetben eljárásokat kell létrehoznia azért, hogy minimálisra csökkentse bármely utas zavaró magatartásának hatását a repülés biztonságára.
- 8.d. Az üzemben tartónak a légi járműnek megfelelő és az üzemben tartás jellegéhez illeszkedő biztonsági programokat kell létrehoznia és fenntartania, melyeknek tartalmazniuk kell különösen az alábbiakat:
- a repülőszemélyzet fülkéjének biztonsága;
  - a légi jármű átkutatási eljárására vonatkozó ellenőrzőlista;
  - képzési programok;
  - az elektronikus és számítógépes rendszerek védelme a rendszerbe való szándékos beavatkozás és hibaokozás megelőzésére; és
  - a jogsértő beavatkozások jelentése.
- Ha a biztonsági intézkedések negatív hatással lehetnek az üzemeltetés biztonságára, a kockázatokat fel kell mérni, és megfelelő eljárásokat kell kidolgozni a biztonsági kockázatok csökkentésére, amely speciális felszerelésre szánthat teheti szükségessé.
- 8.e. Az üzemben tartónak a repülőszemélyzet egyik pilótáját parancsnoknak kell kijelölni.

- 8.f. A fáradtságot szolgálati beosztási rendszerrel kell megelőzni. Ennek a szolgálati beosztási rendszernek egy repülésre vagy egy repüléssorozatra meg kell szabnia a repülési időt, a repülőszolgálati időszakokat, a szolgálati és az alkalmazkodó pihenő időszakokat. A szolgálati beosztási rendszerben meghatározott korlátozásoknak figyelembe kell venniük a fáradtsághoz hozzájáruló minden tényezőt, így különösen a repült szakaszok számát, az időzónaváltásokat, az alváshiányt, a huszonnégy órás ciklus felborítását, az éjszakai munkavégzést, a helyszíneket, az adott időtartam alatti összes szolgálati időt, az elvégzendő feladatoknak a személyzet tagjai közötti megosztását, és a szokásosnál több tagú személyzet biztosítását is.
- 8.g. A 6.a pontban meghatározott, továbbá a 6.d. és 6.e. pontban leírt feladatokat egy olyan szervezetnek kell ellenőriznie, mely a folyamatos légi alkalmasság irányításáért felel, és melynek az I. melléklet 3.a. pontjában szereplő követelmények mellett a következő feltételeket is teljesítenie kell:
- i. a szervezetnek rendelkeznie kell a felelősségi körébe tartozó termékek, alkatrészek és berendezések karbantartására vonatkozó minősítéssel, vagy egy ilyen minősítéssel rendelkező szervezettel ezekre a termékekre, alkatrészekre és berendezésekre kötött szerződéssel; és
  - ii. a szervezetnek létre kell hoznia egy szervezeti kézikönyvet, mely az érintett személyzet általi használat és a nekik nyújtott iránymutatás céljából tartalmazza a szervezetnek a légi alkalmasság folyamatosságával kapcsolatos eljárásainak leírását, adott esetben ideértve a szervezet és a jóváhagyott karbantartó szervezet közötti adminisztratív megállapodásokat.
-

## V. MELLÉKLET

**A 13. cikkben említett minősített szervezetekre vonatkozó kritériumok**

1. A szervezet, annak igazgatója és az ellenőrzések elvégzéséért felelős személyzete sem közvetlenül, sem felhatalmazott képviselőként nem vonható be a termékek, alkatrészek, berendezések, rendszerelemek vagy rendszerek, tervezésébe, előállításába, forgalmazásába vagy karbantartásába, illetve üzemben tartásába, szolgáltatásába vagy használatába. Ez nem zárja ki a műszaki információk megosztásának lehetőségét a bevont szervezetek és a minősített szervezet között.
  2. A szervezetnek és a típusalkalmassági feladatokért felelős személyzetnek a lehető legnagyobb szakmai tisztességgel és műszaki kompetenciával kell ellátnia feladatait, és nem lehet kitéve semmilyen, különösen pénzügyi jellegű nyomásnak vagy ösztönzésnek, amely az ítéletét vagy a vizsgálatának eredményeit befolyásolhatná, különösen olyan személyek vagy csoportok részéről, akiket, illetve amelyeket a típusalkalmassági feladatok eredményei érintenek.
  3. A szervezetnek a típusalkalmassági vizsgálat folyamatával kapcsolatos technikai és igazgatási feladatok megfelelő elvégzésére alkalmas személyzetet kell foglalkoztatnia, valamint ahhoz szükséges feltételekkel kell rendelkeznie; továbbá a rendkívüli ellenőrzésekhez szükséges berendezésekhez is hozzá kell férnie.
  4. A vizsgálatok elvégzéséért felelős személyzetnek:
    - átfogó műszaki és szakmai képzéssel kell rendelkeznie,
    - az elvégzendő típusalkalmassági feladatok követelményeit kielégítő módon kell ismernie, az ilyen jellegű eljárásokban pedig megfelelő tapasztalatokkal kell rendelkeznie,
    - képesnek kell lennie a vizsgálatok elvégzését igazoló nyilatkozatok, jegyzőkönyvek és jelentések elkészítésére.
  5. Biztosítani kell a vizsgálatot végző személyzet pártatlanságát. A személyzet díjazásának függetlennek kell lennie az elvégzett vizsgálatok számától, illetve azok eredményétől.
  6. A szervezetnek felelősségbiztosítással kell rendelkeznie, kivéve ha egy tagállam a nemzeti törvényeivel összhangban vállalja a felelősséget.
  7. A szervezet személyzetének szakmai titokként kell kezelnie az e rendelet szerinti feladatok elvégzése során szerzett valamennyi információt.
-

## VI. MELLÉKLET

## Megfelelési táblázat

Az 1592/2002/EK rendelet	E rendelet
1. cikk	1. cikk
2. cikk (1) bekezdés	2. cikk (1) bekezdés
2. cikk (2) bekezdés, (a)–(e) pontok	2. cikk (2) bekezdés, (a)–(e) pontok
–	2. cikk (2) bekezdés, (f) pont
2. cikk (3) bekezdés	2. cikk (3) bekezdés
3. cikk (3) bekezdés, (a)–(g) pontok	3. cikk (3) bekezdés, (a)–(g) pontok
–	3. cikk (3) bekezdés, (h)–(l) pontok
4. cikk (1) bekezdés, (a)–(c)	4. cikk (1) bekezdés, (a)–(c) pontok
–	4. cikk (1) bekezdés, (d) pont
–	4. cikk (2) és (3) bekezdések
4. cikk (2) bekezdés	4. cikk (4) bekezdés
–	4. cikk (5) bekezdés
4. cikk (3) bekezdés	4. cikk (6) bekezdés
5. cikk (1) bekezdés	5. cikk (1) bekezdés
5. cikk (2) bekezdés, első albekezdés, bevezető mondat	5. cikk (2) bekezdés, első albekezdés, bevezető mondat
5. cikk (2) bekezdés, első albekezdés, (a)–(c) pontok	5. cikk (2) bekezdés, első albekezdés, (a)–(c) pontok
5. cikk (2) bekezdés, első albekezdés, (d) pont	5. cikk (2) bekezdés, első albekezdés, (d) és (e) pont
5. cikk (2) bekezdés, első albekezdés, (e) és (f) pontok	5. cikk (2) bekezdés, első albekezdés, (f) és (g) pontok
–	5. cikk (3) bekezdés
5. cikk (3) bekezdés	5. cikk (4) bekezdés
5. cikk (4) bekezdés, első albekezdés, bevezető mondat	5. cikk (5) bekezdés, első albekezdés, bevezető mondat
5. cikk (4) bekezdés, első albekezdés, (a)–(d) pontok	5. cikk (5) bekezdés, első albekezdés, (a)–(d) pontok
5. cikk (4) bekezdés, első albekezdés, (a)–(d)(i)–(iii) pontok	5. cikk (5) bekezdés, első albekezdés, (a)–(d)(i)–(iii) pontok
–	5. cikk (5) bekezdés, első albekezdés, (a)–(d)(iv)–(vi) pontok
5. cikk (4) bekezdés, első albekezdés, (f)–(i) pontok	5. cikk (5) bekezdés, első albekezdés, (f)–(i) pontok
–	5. cikk (5) bekezdés, első albekezdés, (j) pont
5. cikk (5) bekezdés, első albekezdés, bevezető szavak	5. cikk (6) bekezdés, első albekezdés, bevezető szavak
5. cikk (5) bekezdés, első albekezdés, (a), (b) és (c) pontok	5. cikk (6) bekezdés, első albekezdés, (a), (b) és (c) pontok
–	5. cikk (6) bekezdés, első albekezdés, (d) pont

Az 1592/2002/EK rendelet	E rendelet
6. cikk	6. cikk
–	7. cikk
–	8. cikk
–	9. cikk
–	10. cikk
8. cikk (1) bekezdés	11. cikk (1) bekezdés
–	11. cikk (2)–(4) bekezdések
8. cikk (2) bekezdés	11. cikk (5) bekezdés
–	11. cikk (6) bekezdés
9. cikk	12. cikk
–	13. cikk
10. cikk (1) bekezdés	14. cikk (1) bekezdés
–	14. cikk (2) bekezdés
10. cikk (2) bekezdés	14. cikk (3) bekezdés
10. cikk (3) bekezdés	14. cikk (4) bekezdés
10. cikk (4) bekezdés	14. cikk (5) bekezdés
10. cikk (5) bekezdés	14. cikk (6) bekezdés
10. cikk (6) bekezdés	14. cikk (7) bekezdés
11. cikk	15. cikk
–	16. cikk
12. cikk	17. cikk
13. cikk, bevezető szavak	18. cikk, bevezető szavak
13. cikk (a) pont	18. cikk (a) pont
–	18. cikk (b) pont
13. cikk (b) pont	18. cikk (c) pont
13. cikk (c) pont	18. cikk (d) pont
–	18. cikk (e) pont
14. cikk	19. cikk
15. cikk (1) bekezdés, bevezető szavak	20. cikk (1) bekezdés, bevezető szavak
15. cikk (1) bekezdés, (a)–(j) pontok	20. cikk (1) bekezdés, (a)–(j) pontok
–	20. cikk (1) bekezdés, (k)–(l) pontok

Az 1592/2002/EK rendelet	E rendelet
15. cikk (2) bekezdés	20. cikk (2) bekezdés
–	21. cikk
–	22. cikk
–	23. cikk
16. cikk (1) és (2) bekezdések	24. cikk (1) és (2) bekezdések
–	24. cikk (3) bekezdés
16. cikk (3) bekezdés	24. cikk (4) bekezdés
16. cikk (4) bekezdés	24. cikk (5) bekezdés
17. cikk	25. cik
18. cikk	26. cikk
19. cikk	27. cikk
20. cikk	28. cikk
21. cikk	29. cikk
22. cikk	30. cikk
23. cikk	31. cikk
24. cikk (1) és (4) bekezdések	32. cikk (1)–(4) bekezdések
–	32. cikk (5) bekezdés
25. cikk (1) és (2) bekezdések	33. cikk (1) és (2) bekezdések
–	33. cikk (3) bekezdés
26. cikk	34. cikk
27. cikk	35. cikk
28. cikk	36. cikk
29. cikk (1) és (2) bekezdések	37. cikk (1) és (2) bekezdések
29. cikk (3) bekezdés, (a)–(j) pontok	37. cikk (3) bekezdés, (a)–(j) pontok
–	37. cikk (3) bekezdés, (k)–(l) pontok
30. cikk	38. cikk
31. cikk	39. cikk
32. cikk	40. cikk
33. cikk	41. cikk
34. cikk	42. cikk
35. cikk	43. cikk
36. cikk	44. cikk
37. cikk	45. cikk

Az 1592/2002/EK rendelet	E rendelet
38. cikk	46. cikk
39. cikk	47. cikk
40. cikk	48. cikk
41. cikk	49. cikk
42. cikk	50. cikk
43. cikk	51. cikk
44. cikk	52. cikk
45. cikk	53. cikk
46. cikk(1) bekezdés, bevezető szavak	54. cikk (1) bekezdés, bevezető szavak
46. cikk(1) bekezdés, (a)–(d) pontok	54. cikk (1) bekezdés, (a)–(d) pontok
–	54. cikk (1) bekezdés, (e) pontok
46. cikk (2) és (3) bekezdések	54. cikk (2) és (3) bekezdések
–	55. cikk
–	56. cikk
47. cikk (1) és (2) bekezdések	57. cikk (1) és (2) bekezdések
47. cikk (3) bekezdés	–
47. cikk (4) bekezdés	57. cikk (3) bekezdés
47. cikk (5) bekezdés	–
–	57. cikk (4) bekezdés
48. cikk (1) bekezdés, bevezető szavak	58. cikk (1) bekezdés, bevezető szavak
48. cikk (1) bekezdés, (a) pont	58. cikk (1) bekezdés, (a) és (b) pontok
48. cikk (1) bekezdés, (b) és (c) pontok	58. cikk (1) bekezdés, (c) és (d) pontok
–	58. cikk (1) bekezdés, (e) pont
48. cikk (2)–(10) bekezdések	58. cikk (2)–(10) bekezdések
49. cikk	59. cikk
50. cikk	60. cikk
51. cikk	61. cikk
52. cikk	62. cikk
53. cikk	63. cikk
54. cikk	64. cikk
55. cikk	65. cikk
56. cikk	66. cikk
–	67. cik
57. cikk	68. cikk
59. cikk	69. cikk

## A TANÁCS INDOKOLÁSA

### I. BEVEZETÉS

A Bizottság 2005. december 5-én nyújtotta be javaslatát a TTE-Tanácsnak. A javaslat célja, hogy az 1592/2002/EK rendelettel <sup>(1)</sup> létrehozott Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) hatáskörét új feladatokkal egészítse ki. Emlékeztetni kell arra, hogy az 1592/2002/EK rendelet alapján az EASA a légi alkalmasság tekintetében típusalkalmassági vizsgálati és szabályozási hatáskörökkel rendelkezik. Ugyanezen rendelet az Ügynökség lehetséges új feladatai között említi a repülőszemélyzet szakszolgálati engedélyeinek kiadásával, a légi üzemeltetéssel és a harmadik országok légi járműveinek a Közösségben való ellenőrzésével kapcsolatos felelősségi köröket. A Bizottság ezeket a felelősségi köröket az EASA-ra kívánja ruházni.

A Bizottság az EASA 3/2004-es véleménye alapján dolgozta ki javaslatát, mivel az 1592/2002 rendelet alapján az EASA felelős a repülésbiztonsággal kapcsolatos alapvető követelmények kidolgozásáért. Megjegyzendő, hogy a Bizottság javaslatát „módosító rendeletként” szövegezték meg, míg a Tanács egy „egységes szerkezetbe foglalt változat” alapján dolgozta ki közös álláspontját.

### II. A KÖZÖS ÁLLÁSPONT ELEMZÉSE

A Tanács a bizottsági javaslat főbb elemeinek többségével egyetértett. Néhány fontos pont esetében azonban a Tanács úgy határozott, hogy módosítja a szöveget. Erre általában véve annak érdekében került sor, hogy az új rendeletben foglalt új felelősségi köröket és feladatokat olyan módon lehessen kiadni, hogy biztosított legyen a rendelet hatálya alá tartozók különböző szükségleteinek megfelelő lehető legmagasabb szintű biztonsági felügyelet. Ennek kapcsán a szervek figyelembe vették a Bizottság által végzett hatásvizsgálatot <sup>(2)</sup>.

A gyakran nagyon technikai természetű megbeszéléseken az alábbi módosítások születtek a bizottsági javaslatot illetően:

A szakszolgálati engedélyekre, az üzemeltetésre és a harmadik országok légi járműveire vonatkozó alapvető követelmények tekintetében változtatásokra került sor az irányelv rendelkező részében és a preambulumbekezdésben, eloszlatandó a tagállamok aggályait a javasolt alapvető követelmények biztonságra gyakorolt hatását illetően, különösen a szabadidős célú üzemeltetésben részt vevő pilóták szakszolgálati engedélyére vonatkozó javaslat tekintetében; változtatások történtek a harmadik országbeli üzemeltetők által a Közösség területén végzett, nem kereskedelmi célú üzemeltetésre alkalmazandó szabályokat illetően is; valamint azon feltételekről, amelyek alapján a házi orvosok a nemzeti szabályozásokkal összhangban repülés-egészségügyi szakorvosokként járhatnak el.

Másodszor: az elbíráló szervek részére a különféle, a Közösség által elismert jóváhagyások kibocsátásával kapcsolatban kiváltásokat kell biztosítani, különösen a szakszolgálati engedélyek terén. Hosszas vitát követően e rendelkezést törölték a javaslatból, feltételezve, hogy ez nem akadályozza meg a tagállamokat abban, hogy amennyiben így kívánják, a joghatóságuk alá tartozó szerveknek biztosíthassák ezen kiváltásokat.

Harmadszor: a Tanács a bizottsági javaslatához képest csökkentette a 21. és a 22. cikkben az Ügynökség számára kijelölt új típusalkalmassági vizsgálati feladatok számát. Míg azzal kapcsolatban egyetértettek, hogy a légialkalmassági tanúsítás jellegéből adódóan az EASA-tanúsítás előnyei nyilvánvalóak, azzal kapcsolatban már nem alakult ki egyetértés, hogy az üzemeltetés és a szakszolgálati engedélyek terén kívánatos-e az Ügynökségre új típusalkalmassági vizsgálati feladatokat bízni. Ezért az új típusalkalmassági vizsgálati feladatok legnagyobb részét a Közösség területéről, illetve a Közösség területére légi járatokat indító harmadik országbeli üzemeltetők tanúsítására, valamint a tagállamok területén kívüli székhelyű szervezetek jóváhagyására korlátozódik.

Negyedszer: az Ügynökség szabályozási feladatkörét a bizottsági javaslatban foglalt, a légi üzemeltetéssel, a szakszolgálati engedélyekkel és a harmadik országok légi járműveivel kapcsolatos új hatáskörökkel egészítik ki. A harmadik országbeli üzemeltetőkre vonatkozó szabályozást illetően egy új 9. cikk került beillesztésre, a közösségi repülőtereket használó harmadik országbeli üzemeltetőkre alkalmazandó követelmények egyértelművé tétele érdekében.

<sup>(1)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2002. július 15-i 1592/2002/EK rendelete a polgári repülés területén a közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról (HL L 240., 2002.9.7., 1. o.).

<sup>(2)</sup> A javaslat indokolásának 4. pontja.

Ötödösör: az EASA-ra vonatkozó irányítási szabályokkal kapcsolatban a Bizottság számos változtatást javasolt, nevezetesen az igazgatóság összetételét illetően, melynek esetében a Bizottságnak adandó szavazatok súlyozásának növelését javasolta, valamint hogy a Tanácsot ruházzák fel a tagállamok képviselőinek kijelölésére való hatáskörrel. A javaslatban szerepel továbbá egy ügyvezetői testület létrehozása is, amelynek a tényleges igazgatóság előkészítő szerveként kellene eljárnia. A Tanács e változtatásokat elutasítja, mivel megzavarnák a közösségi ügynökségek elszámoltathatósági rendszerét. A Tanács mindazonáltal fenntartotta a Bizottság azon javaslatát, hogy az érdekelt felek megfigyelőként részt vehessenek az igazgatóság munkájában, és különleges igazgatótanácsi munkacsoportok létrehozásáról rendelkezett, amelyek feladata, hogy az igazgatótanácsot segítsék feladatai ellátásában.

Végül: a javaslat mellékleteit, amelyek a légi üzemeltetés és a szakszolgálati engedélyek terén alkalmazandó alapvető követelményeket határozzák meg, pontosabban kidolgozták, valamint a III. mellékletben kisebb változtatások történtek a pilóták gyakorlati ismereteivel kapcsolatos követelményekkel (az ICAO legújabb fejleményeinek tükrözése érdekében) és a nyelvtudással kapcsolatban. A Tanács azonban nagy vonalakban egyetért az alapvető követelményekkel, és az Ügynökség véleményében foglalt technikai javaslatot teljes mértékben tiszteletben tartotta.

Az Európai Parlament által javasolt módosítások közül a Tanács a következő módosításokat tudta elfogadni: 10., 14., 15., 19., 22., 23., 24. és 29.

A Tanács néhány egyéb módosítást azonban nem tudott elfogadni. Ezek közül néhányat (a 2., 3., 4., 6., 7., 8., 13., 16. és 25. módosítást) vagy azért utasított el, mert bár a mögöttük meghúzódó elveket nem vitatja, azok mégsem voltak teljesen egyértelműek, vagy azért, mert nem voltak összeegyeztethetők a közös álláspont egyéb részeivel. Más esetekben az adott pontokkal a közös álláspont más részei már foglalkoztak.

A módosítások egy másik csoportját (1., 5., 9., 11. és 30. módosítás) azért nem tudta elfogadni a Tanács, mert véleménye szerint komolyan veszélyeztetik a rendelet biztonsági célkitűzéseit. A 12., 17., 18. és 26. módosítás nem volt elfogadható, mivel a Tanács jelenlegi formájukban kételkedik azok törvényességében. Végül: nem fogadott el néhány, az ügynökség költségvetésével és irányításával kapcsolatos módosítást sem. A 20. és 21. módosítást illetően a Tanács erőteljesen azon a véleményen van, hogy az igazgatóság tagállami tagjainak kinevezése egyedül a tagállamok hatáskörébe tartozik, és e folyamatban nem tulajdonít semmilyen szerepet a közösségi intézményeknek. A 27. és 28. módosítás jelentős működési nehézségeket okozna az ügynökségnek azáltal, hogy csökkentené a tevékenységei finanszírozásához szükséges jövedelem megteremtésére való képességét, ezért a Tanács nem tudja elfogadni.

### III. ÖSSZEGZÉS

A Tanács úgy véli, hogy közös álláspontjának szövege megfelelő és kiegyensúlyozott. A Tanács véleménye szerint a közös álláspont tükrözi a Parlament módosításainak nagy része mögött meghúzódó célokat.

A Tanács tudomásul veszi, hogy máris intenzív kapcsolatfelvételle került sor a Parlamenttel, és bízik abban, hogy ez a jogszabály gyors elfogadása formájában hamarosan meghozza a kívánt eredményeket.