

2007. március 14., szerda

**II. fejezet****Záró rendelkezések**

## 2. cikk

Hatályon kívül helyezés

(1) A 91/670/EGK irányelv az 1592/2002/EK rendelet 6a. cikk (6) bekezdésében említett végrehajtási szabályok hatálybalépésekor hatályát veszti.

(2) A 3922/91/EGK rendelet III. melléklete az 1592/2002/EK rendelet 6b. cikk (5) bekezdésében említett végrehajtási szabályok hatályba lépésekor hatályát veszti.

(3) Az 1592/2002/EK rendelet 8. cikkének rendelkezései azon termékekre, alkatrészekre és berendezésekre, illetve szervezetekre és személyekre vonatkoznak, akik és amelyek bizonyítványát kiállították vagy elismerték a 91/670/EGK irányelvnek és a 3922/91/EGK rendelet III. mellékletének megfelelően.

## 3. cikk

Hatálybalépés

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

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

Kelt ...-ban/-ben, ...-án/-én.

az Európai Parlament részéről  
az elnök

a Tanács részéről  
az elnök

---

**MELLÉKLET**

(1) A 1592/2002/EK rendelet II. melléklete helyébe a következő szöveg lép:

„MELLÉKLET

A 4. cikk (2) bekezdésben említett légi jármű

A 4. cikk (1), (1a) és (1b) bekezdését nem kell alkalmazni az olyan légi járművekre, amelyek a következő kategóriák egyikébe tartoznak

a) történelmi jelentőségű légi jármű, mely teljesíti az alábbi feltételeket:

- i. nem komplex légi jármű, melynek:
  - az eredeti terve 1955.01.01. előtt készült, és
  - a gyártását 1975.01.01. előtt befejezték.

**2007. március 14., szerda**

vagy

- ii. egyértelmű történelmi jelentőségű légi jármű, amelyhez a következők kapcsolódnak
  - részvétel egy nevezetes történelmi eseményben, vagy
  - jelentős lépés a repülés történetében, vagy
  - egy tagállam fegyveres erőiben fontos szerep betöltése,
- b) kutatásra, kísérleti vagy tudományos célból tervezett vagy módosított légi jármű, amelyet valószínűleg nagyon kis számban gyártanak;
- c) légi jármű, amelynek legalább 51 %-át egy amatőr vagy amatőrök egy nonprofit szervezete építette saját céljára, kereskedelmi célok nélkül;
- d) légi jármű, melyet a katonai erők alkalmaztak, kivéve, ha a légi jármű olyan típusú, amelyre az *ügynökség* tervezési szabványt fogadott el;
- e) repülőgépek, helikopterek és motoros ejtőernyők legfeljebb két ülésel, amelyek maximális 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 és szárazföldi repülőgépként/helikopterként is üzemel, adott esetben mindkét MTOM-határ alá tartozik,
  - v. 472,5 kg szárazföldi, törzsre szerelt teljes ejtőernyő-rendszerrel rendelkező repülőgép/helikopter esetében, vagy
  - vi. 315 kg szárazföldi, törzsre szerelt teljes ejtőernyő-rendszerrel rendelkező együléses repülőgép/helikopter esetében,
  - vii. **600 kg az ultrakönnyű légi járművel végzett nem kereskedelmi tevékenységek esetében,**  
és repülőgépek, amelyeknél az átesési sebesség vagy a minimális állandósult repülősebesség landolásnál nem haladja meg a 35 csomós levegőhöz viszonyított sebességet (CAS);
- f) egy- és kétüléses könnyű helikopterek, melyek maximális felszálló-tömege nem több, mint 560 kg;
- g) az együléses, 80 kg-nál kevesebb vagy a kétüléses, 100 kg-nál kevesebb 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 150 kg-nál kevesebb üzemelési tömeggel;
- j) bármely más típusú légi jármű, melynek maximális üres tömege, üzemanyaggal együtt, kevesebb, mint 70 kg.”

2007. március 14., szerda

(2) A 1592/2002/EK rendelet a következő III., IV. és V. mellékletekkel egészül ki:

„III. melléklet

A 6a. cikkben említett alapvető követelmények a pilóták szakszolgálati engedélyének megszerzéséhez

1. Képzés

1.a. Általános követelmények

1.a.1. A légi jármű vezetésére vonatkozó képzésre vállalkozó személynek tudás tekintetében, fizikailag és szellemileg kellően érettnek 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-közlekedési jog;
- ii. légi járművekre vonatkozó általános ismeretek;
- iii. a légi jármű kategóriájához kapcsolódó műszaki kérdések;
- iv. repülési teljesítmény és tervezés;
- v. emberi teljesítmény és korlátai;
- vi. meteorológia;
- vii. navigáció;
- viii. üzemeltetési eljárások, köztük erőforrás-gazdálkodás;
- ix. a repülés elvei; és
- x. kommunikáció.

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 szintjét. 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 betöltött feladatainak megfelelő gyakorlati ismereteket. Ezeknek az ismereteknek arányosnak kell lenniük az adott típusú tevékenységhez kapcsolódó kockázatokkal, és, amennyiben az a légi jármű fedélzetén betöltött feladatokat tekintve megfelelő, az alábbiakat kell tartalmazniuk.

- i. felszállás előtti és repülés közbeni tevékenységek, ideértve a légi jármű teljesítményének, tömegének és egyensúlyának meghatározását, a légi jármű vizsgálatát és javítását, üzemanyag-tervezést, az időjárás felmérését, útvonaltervezést, légtérre vonatkozó korlátozásokat és a kifutópályák rendelkezésre állását;
- ii. repülőtéri és forgalomirányítási eljárások;

**2007. március 14., szerda**

- iii. óvintézkedések és eljárások az ütközések elkerülésére;
- iv. a légi jármű irányítása külső vizuális adatok alapján;
- v. repülési manőverek, köztük a kritikus helyzetekben végzett manőverek is, és a kapcsolódó „felbontási” manőverek, a műszaki lehetőségek függvényében;
- vi. fel- és leszállás normál és oldalszélben;
- vii. csak műszerek alapján történő repülés, a tevékenység típusának megfelelően;
- viii. üzemeltetési eljárások, köztük csapatmunka és erőforrás-gazdálkodás, az üzemeltetés jellegének megfelelően, egy- illetve többfős személyzetnél;
- ix. navigáció és a légügyi szabályok és kapcsolódó eljárások végrehajtása, adott esetben vizuális adatok vagy navigációs segédeszközök 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.

**1.e. A gyakorlati tudás bizonyítása és fenntartása**

1.e.1. A pilótának bizonyítania kell, hogy a légi jármű fedélzetén betöltött feladatainak megfelelő hozzáértéssel képes végrehajtani az eljárásokat és manővereket, azzal, 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; és
- v. a légi jármű mindenkor úgy irányítása alatt tartja, hogy az biztosítsa az eljárás vagy manőver sikeres végrehajtását.

1.e.2. Fenn kell tartani a gyakorlati ismeretek megfelelő szintjét. 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**

Hacsak a kapcsolódó biztonsági kockázat más módon nem csökkenthető, a pilótának bizonyítania kell az angol nyelv ismeretét, amelynek ki kell terjednie a következőkre:

- i. az időjárással kapcsolatos dokumentumok megértése;
- ii. a repülési útvonalra, felszállásra és megközelítésre vonatkozó térképek és a kapcsolódó repülési tájékoztató dokumentumok használata; és
- iii. képesség más repülőszeméllyel és a légiirányító szolgálatokkal való angol nyelvű kommunikációra a repülés minden fázisában, ideértve a repülésre való felkészülést is.

2007. március 14., szerda

## 1.g. Szintetikus oktató eszközök

A képzésben vagy a gyakorlati ismeretek elsajátításának vagy fenntartásának bizonyításában használt repülésoktatásra használt berendezésnek bizonyos teljesítményszintet kell teljesíteniük azokon a területeken, amelyek a kapcsolódó feladat elvégzése szempontjából relevánsak. Különösen a térbeli elrendezést, kezelési tulajdonságokat, a légi jármű teljesítményét és a rendszer viselkedését úgy kell utánozni, hogy az kellően leképezze a légi járművet.

## 1.h. Tanfolyam

1.h.1. A képzést tanfolyami formában kell kivitelezni.

1.h.2. A tanfolyamoknak az alábbi feltételeknek kell megfelelniük:

- i. minden tanfolyamtípusra ki kell dolgozni egy tanmenetet; és
- ii. a tanfolyam adott esetben tartalmazza az elméleti ismeretek és gyakorlati repülés-oktatás lebontását (ideértve a repülésoktatásra használt berendezésekkel végzett képzést is).

## 1.i. Oktatók

## 1.i.1. Elméleti oktatás.

Az elméleti oktatást megfelelően képzett oktatóknak kell tartaniuk. Akik:

- i. megfelelő ismeretekkel rendelkeznek az oktatott területen; és
- ii. képesek megfelelő oktatási technikák alkalmazására.

## 1.i.2. Repülésoktatás és repülésoktatásra használt berendezésekkel végzett oktatás

A repülésoktatást és repülésoktatásra használt berendezésekkel végzett oktatást megfelelően képzett oktatóknak kell tartaniuk, akik teljesítik az alábbiakat:

- i. teljesítik a nyújtott oktatásnak megfelelő, elméleti ismeretekre és gyakorlati tapasztalatra vonatkozó követelményeket;
- ii. képesek megfelelő oktatási technikák alkalmazására;
- iii. gyakorlatot szereztek az oktatni kívánt repülési manőverek és eljárások során használt oktatási technikák terén;
- iv. bizonyították képességüket az oktatni 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 kel lenniük az oktatni kívánt légi jármű parancsnokpilótaként történő vezetésére is, kivéve az új típusú légi járműveken végzett oktatást.

## 1.j. Vizsgáztatók

1.j.1. A pilóták hozzáértésének elbírálásáért felelős személyeknek:

- i. teljesíteniük kell vagy kellett a repülőoktatókra vonatkozó követelményeket;
- ii. képesnek kell lenniük a pilóták teljesítményének megítélésére és repülési tesztek és ellenőrzések lefolytatására.

**2007. március 14., szerda**

## 2. Képző szervezetek

## 2.a. Képző szervezetekre vonatkozó követelmények

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

- i. rendelkezniük kell a tevékenységükhöz kötődő kötelezettségekhez szükséges összes eszközzel. Ezek az eszközök a következőkből állnak, de nincsenek ezekre korlátozva: berendezések, személyzet, felszerelések, szerszámok és anyagok, feladatok dokumentációi, felelőségek és eljárások, a vonatkozó adatokhoz való hozzáférés és feljegyzések;
- ii. a biztonságra és az oktatás színvonalára vonatkozó igazgatási rendszert kell létrehozniuk és fenntartaniuk, és törekedniük kell e rendszer folyamatos fejlesztésére;
- iii. adott esetben megállapodást kell kötniük egyéb érintett szervezetekkel, hogy biztosítsák a fenti követelményeknek való megfelelést.

## 3. Egészségügyi alkalmasság

## 3.a. Egészségügyi alkalmassági követelmények

3.a.1. Minden pilótának rendszeresen bizonyítania kell a feladatai megfelelő 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 esetleges szellemi és fizikai leromlást.

Az egészségügyi alkalmasság, melybe a fizikai és szellemi alkalmasság tartozik, azoknak a betegségeknek és akadályozottságoknak a hiányát jelenti, amelyek a pilótát megakadályoznák abban, hogy:

- i. elvégezze a légi jármű üzemeltetéséhez szükséges feladatokat; vagy
- ii. bármikor végrehajtsa a rá kiosztott kötelezettségeket; vagy
- iii. helyesen érzékelje környezetét.

3.a.2. Ha az egészségügyi alkalmasság nem mutatható ki teljes körűen, egyenlő mértékű repülési biztonságot nyújtó intézkedések alkalmazhatók.

## 3.b. Repülőorvosok

## 3.b.1. A repülés-egészségügyi szakorvosnak

- i. orvosi 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.

## 3.c. Repülőorvosi központok

2007. március 14., szerda

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

- i. rendelkezniük kell a kiváltságaikhoz kötődő kötelezettségekhez szükséges összes eszközzel. Ezek az eszközök a következőkből állnak, de nincsenek ezekre korlátozva: berendezések, személyzet, felszerelések, szerszámok és anyagok, feladatok dokumentációi, felelőségek és eljárások, a vonatkozó adatokhoz való hozzáférés és feljegyzések;
- ii. az egészségügyi vizsgálat biztonságára és színvonalára vonatkozó igazgatási rendszert kell létrehozniuk és fenntartaniuk, és törekedniük kell e rendszer folyamatos fejlesztésére;
- iii. adott esetben megállapodást kell kötniük egyéb érintett szervezetekkel, hogy biztosítsák az e követelményeknek való megfelelést.

#### IV. melléklet

A 6b. cikkben említett, légi műveletekre vonatkozó szükséges követelmények

##### 1. Általános követelmények

1.a. A repülés nem hajtható végre akkor, ha a személyzet tagjai, és adott esetben az előkészítésben és kivitelezésben részt vevő minden más személy nem ismeri a kötelezettségeire vonatkozóan lefektetett alkalmazandó törvényeket, szabályokat és eljárásokat, melyek az átszelendő 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 üzemeltetési kézikönyv megléte szükséges, ott az abban meghatározott üzemeltetési eljárásokat betartsák. Ennek megkönnyítése céljából egy ellenőrzőlista rendszernek kell rendelkezésre állnia, melyet adott esetben a személyzet tagjai a repülőgép üzemeltetésének 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 parancsnokpilóta felel a légi jármű üzemeltetéséért és biztonságáért, és a fedélzeten lévő minden személyzeti tag, utas és rakomány biztonságáért.

1.d. Azok az anyagok, melyek jelentős kockázatot jelenthetnek az emberi egészségre, a biztonságra, az anyagi javakra vagy a környezetre, például a veszélyes áruk, fegyverek és lőszer, nem szállíthatók légi járművön, kivéve, ha konkrét biztonsági eljárásokat és utasításokat alkalmaznak a kapcsolódó kockázatok csökkentésére.

1.e. Minden repülés esetében rögzíteni kell a 5.c pont követelményei teljesítésének rögzítéséhez szükséges adatokat, dokumentumokat, feljegyzéseket és információkat, és azokat az üzemeltetés jellege szerinti minimális időtartamig rendelkezésre kell tartani.

##### 2. A repülés előkészítése

2.a. A repülés csak akkor kezdhető meg, ha minden ésszerű eszközzel meggyőződtek az alábbi feltételek teljesüléséről:

2.a.1. A repüléshez és a légi jármű biztonságos üzemeltetéséhez közvetlenül kapcsolódó berendezések, köztük a kommunikációs berendezések és navigációs segédeszközök rendelkezésre állnak a repülés végrehajtásához, figyelembe véve a rendelkezésre álló AIS dokumentációt.

2.a.2. A személyzet ismeri, és az utasokat tájékoztatták a megfelelő mentőeszközök helyéről és használatáról. A vészhelyzeti eljárásokról és az utasfülke biztonsági felszereléseiről elegendő kapcsolódó információt áll a személyzet és az utasok rendelkezésére, specifikus tájékoztatás formájában.

**2007. március 14., szerda**

2.a.3. A parancsnokpilóta meggyőződött az alábbiakról:

- i. a légi jármű 6. pontban megadottak szerinti légialkalmasságáról;
- ii. ha szükséges, arról, hogy a légi jármű megfelelően nyilvántartásba van véve, és az erre vonatkozó megfelelő igazolások a légi jármű fedélzetén vannak;
- iii. az 5. pontban meghatározott, az adott repüléshez szükséges műszerek és berendezések a légi járművön üzembe vannak helyezve és működnek, kivéve, ha ez alól az alkalmazandó minimális felszerelés-jegyzék vagy ezzel egyenértékű más dokumentum felmentést ad;
- iv. a légi jármű tömege és súlypontja olyan, hogy a repülés a légialkalmasságra vonatkozó dokumentációban előírt határértékek között végrehajtható;
- v. az utasfülkében és a raktérben található minden poggyász, és minden rakomány megfelelően be van rakodva és rögzítve van; és
- vi. a légi jármű üzemeltetésére a 4. pontban meghatározott korlátozásokat a repülés során semmikor nem lépik át.

2.a.4. A repülőszemélyzet rendelkezésére állnak a felszállás, az úticél, 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 ismerten vagy várhatóan jegesedéssel járó körülmények között történik, a légi jármű bizonyítvánnyal rendelkezik arról, hogy biztonságosan üzemeltethető ilyen körülmények között, vagy az ezt biztosító felszereléssel és/vagy kezeléssel lett ellátva.

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 berendezések meglétét, a földi berendezések meglétét és annak az állannak 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. Figyelembe véve a légi jármű típusát, amennyiben a fel- vagy leszállás közben a pilóta a biztonság érdekében bármikor szükségesnek ítéli, a személyzet minden tagjának a személyzeti állomáshelyén lévő üléseken helyet kell foglalnia és használnia kell az övrendszereket, figyelembe véve a légi jármű típusát.

3.a.2. A repülőszemélyzet minden tagjának, akinek szolgálatban kell lennie a repülőfedélzeten, az állomáshelyén kell tartózkodnia és ott kell maradnia, bekötött biztonsági övvel, kivéve, ha az út során fiziológiai vagy üzemeltetési okok mást tesznek szükségessé.

3.a.3. Figyelembe véve a légi jármű típusát, amennyiben a fel- vagy leszállás előtt, gurulás közben, vagy bármikor máskor a pilóta a biztonság érdekében szükségesnek ítéli, biztosítania kell, hogy minden utas helyet foglaljon egy ülésen vagy fekhelyen, és bekapcsolja a biztonsági övet.

3.a.4. A repülést úgy kell végrehajtani, hogy a repülés minden fázisa során folyamatosan biztosítva legyen a más járművektől való kellő távolság és az akadályok kellő távolságból való elkerülése. A kellő távolság legalább annyi, amennyit az alkalmazandó légügyi szabályok előírnak.

2007. március 14., szerda

3.a.5. A repülés nem folytatható akkor, ha az ismert viszonyok továbbra is legalább megfelelnek a 2. pontban leírt körülményeknek. A műszeres repülési szabályokon alapuló repülésnél emellett a repülőter felé való közelítés nem folytatható bizonyos meghatározott magasságértékek alatt, illetve bizonyos meghatározott pozícióon túl akkor, ha az előírt látási követelmények nem teljesülnek.

3.a.6. Vészhelyzetben a parancsnokpilótának biztosítania kell, hogy minden utast utasítsanak a körülményeknek megfelelő vészhelyzeti teendőkről.

3.a.7. A parancsnokpilótának minden szükséges intézkedést meg kell tennie azért, hogy minimálisra csökkentse bármely utas zavaró cselekedeteinek hatását a repülésre.

3.a.8. Légi jármű csak akkor gurulhat a repülőter földi mozgásterületén, illetve rotorja csak akkor kapcsolható be, ha a kezelőszerveknél megfelelő képesítésű személy tartózkodik.

3.a.9. Ha szükséges, alkalmazni kell a repülés közbeni üzemanyag-gazdálkodásra vonatkozó eljárásokat.

#### 4. Légi járművek teljesítménye és az üzemeltetés korlátai

4.a. A légi járművet a légialkalmasságára vonatkozó dokumentumokkal és az elfogadott repülési kézikönyvében vagy más ezzel egyenértékű dokumentumban rögzített összes üzemeltetési 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 teljesítményt 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 súly mellett. A felszállást, utazást és közéletést/leszállást lényegesen befolyásoló tényezők különösen az alábbiak:

- i. üzemeltetési eljárások;
- ii. a repülőter tengerszint feletti magassága;
- iii. hőmérséklet;
- iv. szél;
- v. a felszállási/leszállási terület mérete, lejtése és állapota; és
- vi. a légi jármű törzsének, a hajtóműnek és a rendszereknek az állapota, figyelembe véve azok esetleges leromlását.

4.c.1. Ezeket a tényezőket közvetlenül, mint üzemeltetési paramétereket, vagy közvetetten, tolerancia vagy eltérések megadásával kell figyelembe venni, melyeket a teljesítmény adatok tervezésében kell megadni, az üzemeltetés 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.

**2007. március 14., szerda**

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 repülésnek a személyzet általi végrehajtásához szükség van, folyamatosan aktualizálni kell, és a légi jármű fedélzeten elérhetővé kell tenni, figyelembe véve a vonatkozó légi közlekedési előírásokat, légügyi szabályokat, repülési magasságokat és működési területeket.

6. A légi alkalmasság folyamatossága

6.a. A légi jármű csak akkor üzemeltethető, ha:

- i. a légi jármű repülésre alkalmas állapotban van;
- ii. a tervezett repüléshez szükséges üzemeltetési és vészhelyzeti felszerelések üzemképesek;
- iii. a légi jármű légi alkalmassági dokumentuma érvényes; és
- iv. a légi jármű karbantartását a karbantartási programmal összhangban végezték el.

6.b. A légi járművet minden repülés előtt felszállás 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 üzemeltethető, ha azok karbantartását és üzemeltetésre való kiadását erre képesített személyek vagy szervezetek végzik. Az aláírt üzemeltetésre való kiadásnak 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 a hasonló tárgyú és részletességű új információk, de a részletes karbantartási feljegyzéseket legalább egy éven keresztül meg kell őrizni. A szolgálatból véglegesen kivont járművekre minimum 90 napos időszakot kell alkalmazni. A bérbe adott 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 a szükséges légi alkalmassági követelményeknek. A légi alkalmassági 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:

- i. a légi jármű bizonyítványában szereplő korlátozások, köztük adott esetben a vonatkozó vészhelyzeti evakuációs igazolás;
- ii. a légi jármű elrendezése; és
- iii. a művelet típusa és időtartama.

7.b. A légiutas-kísérő személyzet tagjait:

- i. ki kell képezni és rendszeresen ellenőrizni kell a megfelelő képzettség eléréséhez és fenntartásához annak érdekében, hogy elláthassák a rájuk kiosztott biztonsági feladatokat; és
- ii. rendszeresen ellenőrizni kell az egészségügyi alkalmasság megállapítása érdekében, annak érdekében, hogy biztonságosan elláthassák a rájuk kiosztott biztonsági feladatokat. A megfelelés bizonyítása a legjobb repülés-egészségügyi gyakorlaton alapuló megfelelő értékelés útján történik.

2007. március 14., szerda

7.c. A parancsnokpilótát fel kell hatalmazni minden szükséges parancs kiadására és minden megfelelő intézkedés megtételére a légi jármű és a benne lévő személyek és/vagy tárgyak üzemének, illetve biztonságának biztosítására.

7.d. A légi jármű és a fedélzetén lévő személyek és/vagy tárgyak üzemét, illetve biztonságát veszélyeztető vészhelyzetben a parancsnokpilótának meg kell tennie a biztonság érdekében szükségesnek ítélt minden intézkedést. Ha ez az intézkedés sérti a helyi jogszabályokat vagy eljárásokat, a parancsnokpilóta felel a megfelelő helyi hatóság haladéktalan értesítéséért.

7.e. Vészhelyzet, rendellenes helyzet nem szimulálható utasok vagy rakomány szállítása során.

7.f. A személyzet egyetlen tagja sem engedheti meg, hogy feladatteljesítési / döntéshozatali képessége fáradtság, a fáradtság felgyülemlése, elégtelen alvás, az átrepült időzónák száma, az éjszakai munkavégzés stb. hatására annyira leromoljon, hogy az veszélyeztesse a repülés biztonságát. A pihenőidőszakoknak elegendő időt kell biztosítaniuk a személyzet tagjai számára ahhoz, hogy felülkerekedjenek az előző feladatok hatásain, és a következő repülési szolgálati időszak kezdetére kipihenessék magukat.

7.g. A személyzet tagjai nem láthatják el a rájuk kiosztott feladatokat a légi jármű fedélzetén akkor, ha pszichoaktív anyagok vagy alkohol hatása alatt állnak, vagy ha sérülés, fáradtság, gyógyszer, rosszullet vagy hasonló ok miatt arra alkalmatlanok.

8. Kereskedelmi célú üzemeltetésre és komplex motoros meghajtású légi járművek üzemeltetésére vonatkozó további rendelkezések.

8.a. Kereskedelmi célú üzemeltetése, illetve komplex motoros meghajtású légi jármű üzemeltetése csak az alábbi feltételek teljesülése esetén végezhető:

8.a.1. az üzemeltetőnek közvetlenül vagy közvetve, szerződés révén rendelkeznie kell a műveletek kiterjedéséhez és köréhez szükséges eszközökkel. Ezek az eszközök a következőkből állnak, de nincsenek ezekre korlátozva: légi járművek, berendezések, személyzet, felszerelések, feladatok, felelőségek és eljárások dokumentációi, a vonatkozó adatokhoz való hozzáférés és feljegyzések.

8.a.2. az üzemeltető csak megfelelő képzéssel és képzettséggel rendelkező személyzetet használhat, képzési és ellenőrzési programokat kell létrehoznia és fenntartania a személyzet tagjai és egyéb kapcsolódó személyzet vonatkozásában.

8.a.3. az üzemeltetőnek létre kell hoznia egy minimális felszerelés-jegyzéket vagy ennek megfelelő dokumentumot, az alábbiak figyelembe vételével:

- i. a dokumentumnak elő kell írnia a légi jármű meghatározott körülmények között, történő üzemeltetését, úgy, hogy a repülés kezdetekor megadott műszerek, felszerelések vagy berendezések nem működnek;
- ii. a dokumentumot minden egyes légi járműre külön kell kidolgozni, figyelembe véve az üzemeltető vonatkozó üzemeltetési és karbantartási feltételeit; és
- iii. a minimálisfelszerelés-jegyzéknek a standard minimális felszerelés-jegyzéken kell alapulnia, ha van ilyen, és nem tartalmazhat több korlátozást, mint az;

8.a.4. az üzemeltetőnek szervezetnek igazgatási rendszert kell létrehoznia és fenntartania annak érdekében, hogy biztosítsa az üzemeltetés e szükséges követelményeinek való megfelelést, és megcélozza e rendszer folyamatos fejlesztését; és

8.a.5. az üzemeltetőnek létre kell hoznia és fenn kell tartania egy baleset-megelőzési és biztonsági programot, ezen belül egy az események jelentésére vonatkozó programot, amelyet az igazgatási rendszernek fel kell használnia annak érdekében, hogy hozzájáruljon a műveletek biztonságának folyamatos fejlesztésére vonatkozó célhoz.

**2007. március 14., szerda**

8.b. Kereskedelmi célú üzemeltetése, illetve komplex motoros meghajtású légi jármű üzemeltetése csak az üzemeltető üzemeltetési kézikönyvével összhangban végezhető. Ezeknek a kézikönyveknek tartalmazniuk kell minden szükséges utasítást, információt és eljárást minden üzemeltetett járműre, és minden üzemeltető személyzetre feladataik ellátásához. Rögzíteniük kell az alkalmazandó repülési időkre, repülési szolgálati időkre és a személyzet tagjainak pihenőidejére vonatkozó korlátozásokat. Az üzemeltetési kézikönyvnek és felülvizsgált változatainak meg kell felelnie az elfogadott repülési kézikönyvnek, és azt szükség szerint módosítani kell.

8.c. Az üzemeltetőnek adott esetben eljárásokat kell létrehoznia azért, hogy minimálisra csökkentse bármely utas zavaró cselekedeteinek hatását a repülés biztonságára.

8.d. Az üzemeltetőnek a légi járműnek megfelelő és az üzemeltetés jellegéhez illeszkedő biztonsági programokat kell létrehoznia és fenntartania, melyeknek tartalmazniuk kell különösen az alábbiakat:

- i. a repülőszemélyzet fülkéjének biztonsága;
- ii. a légi jármű átkutatási eljárására vonatkozó ellenőrzőlista;
- iii. képzési programok;
- iv. az elektronikus és számítógépes rendszerek védelme a rendszerbe való szándékos beavatkozás és hibaokozás megelőzésére; és
- v. a jogsértő beavatkozások jelentése.

Ha a biztonsági intézkedések negatív hatással lehetnek a műveletek biztonságára, a kockázatokat fel kell mérni, és megfelelő eljárásokat kell kidolgozni a biztonsági kockázatok csökkentésére, amihez speciális felszerelésre lehet szükség.

8.e. Az üzemeltetőnek a repülőszemélyzetben található egyik pilótát parancsnokpilótának kell kineveznie.

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 repülő szolgálati időszakokat, a szolgálati és pihenőidőszakokat. A szolgálati beosztási rendszerben meghatározott korlátozásoknak figyelembe kell venniük a fáradtsághoz hozzájáruló minden tényezőt, így különösen az átrepült szektorok számát, az időzóna-váltásokat, az elégtelen alvást, a huszonnégy órás ciklus felborítását, az éjszakai munkavégzést, a testhelyzetet, az adott idő alatti összes szolgálati időt, a kiosztott feladatoknak a személyzet tagjai közötti megosztását, és a szokásosnál több tagú személyzet biztosítását is.

8.g. A 6.a pontban meghatározott és a 6.d. és 6.e. pontban leírt feladatokat egy olyan szervezetnek kell ellenőriznie, mely a légi alkalmasság folyamatosságának 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 kötött, 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.

**8.h. A 8.a–8.f. pontban meghatározott követelmények végrehajtási szabályainak kockázatértékelésen kell alapulnia, és arányban kell állnia a tevékenység nagyságrendjével és körével.**

2007. március 14., szerda

## V. MELLÉKLET

A 9a. cikkben említett minősített szervezetekre vonatkozó kritériumok

(1) A szervezet, igazgatója és az ellenőrzések elvégzéséért felelős személyzet sem közvetlenül, sem mint felhatalmazott képviselő nem vonható be a termékek, alkatrészek, berendezések, rendszerelemek vagy rendszerek, azok működtetésének, szolgáltatásának vagy használatának tervezésébe, előállításába, forgalmazásába és karbantartásába. Ez nem zárja ki annak lehetőségét, hogy a bevont szervezetek és a minősített szervezet egymással műszaki információkat osszon meg.

(2) A szervezetnek és a tanúsítási feladatokért felelős személyzetnek a lehető legnagyobb szakmai integritással és műszaki hozzáértéssel 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 tanúsítási feladatok eredményei érintenek.

(3) A szervezetnek a tanúsítási folyamattal kapcsolatos technikai és igazgatási feladatok megfelelő elvégzésére alkalmas személyzetet kell foglalkoztatnia, illetve arra alkalmas eszközökkel kell rendelkeznie; mindemellett a rendkívüli ellenőrzésekhez szükséges berendezésekhez is hozzáféréssel kell rendelkeznie.

(4) A vizsgálatok elvégzéséért felelős személyzetnek:

- átfogó műszaki és szakmai képesítéssel kell rendelkeznie,
- az elvégzendő tanúsítási feladatok követelményeivel kapcsolatban kielégítő ismeretekkel, az ilyen jellegű tevékenységekkel kapcsolatban pedig megfelelő tapasztalatokkal kell rendelkeznie,
- képesnek kell lennie a vizsgálatok elvégzését igazoló nyilatkozatok, dokumentációk 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.”

---

P6\_TA(2007)0068

### A legfeljebb tizenkét hónapos szarvasmarhák húsának értékesítése \*

Az Európai Parlament 2007. március 14-i jogalkotási állásfoglalása a legfeljebb tizenkét hónapos szarvasmarhák húsának értékesítéséről szóló tanácsi rendeletre irányuló javaslatról (COM(2006)0487 – C6-0330/2006 – 2006/0162(CNS))

(Konzultációs eljárás)

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Bizottságnak a Tanácshoz intézett javaslatára (COM(2006)0487) <sup>(1)</sup>,
- tekintettel az EK-Szerződés 37. cikkének (2) bekezdésére, amely alapján a Tanács konzultált a Parlamenttel (C6-0330/2006),

<sup>(1)</sup> A Hivatalos Lapban még nem tették közzé.