



AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 15.11.2005
COM(2005) 579 végleges

2005/0228 (COD)

Javaslat:

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

**a polgári repülés területén a közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági
Ügynökség létrehozásáról szóló, 2002. július 15-i 1592/2002/EK rendelet módosításáról**

(előterjesztő: a Bizottság)

INDOKLÁS

1. SZABÁLYOZÁSI ÖSSZEFÜGGÉS

Az 1592/2002/EK rendelet¹ 2002. szeptemberi hatályba lépése óta a Közösség kizárólagos hatáskörrel rendelkezik a légialkalmasság, valamint a repüléstechnikai termékek, alkatrészek és berendezések környezetvédelmi megfelelése területén. A termékeknek, alkatrészeknek és berendezéseknek, valamint az ezek tervezéséért, előállításáért és karbantartásáért felelős szervezeteknek ezentúl a Bizottság által meghatározott² egységes és kötelező szabályoknak kell megfelelniük.

E rendelet létrehozza az Európai Repülésbiztonsági Ügynökséget, amely biztosítja a Bizottság számára szükséges teljes műszaki szakértelmet, és segítséget nyújt különösen a szabályozási feladatok ellátásában. Az Ügynökség ezenkívül piacfelügyeleti rendszert hoz létre a közösségi jogszabályok alkalmazásának ellenőrzése, hatásainak értékelése és a területet érintő javaslatok megtétele érdekében. Vagy az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség, vagy az illetékes nemzeti hatóságok bocsátják ki a termékek és szervezetek közös szabályoknak való megfelelését igazoló bizonyítványokat és jóváhagyásokat. Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség felel a termékek típusalkalmasságáért és a harmadik országokban található szervezetekért; a nemzeti hatóságok a közös szabályok alapján és az Ügynökség ellenőrzésével adják ki az egyéni bizonyítványokat és a területükön található legtöbb szervezet jóváhagyását.

Az Ügynökség hatáskörét az 1592/2002/EK rendelet hatálya határozza meg. A szöveg elfogadásától kezdve egyértelmű volt, hogy a 2. cikkben említett célkitűzések elsősorban a biztonság megfelelő és egységes szintjét, illetve a légiüzemeltetők tisztességes versenyfeltételeit biztosítják, ezek pedig csak akkor érhetők el, ha a rendelet hatálya kiterjed a légiüzemeltetésre és a repülőszemélyzet szakszolgálati engedélyének kiadására is. A jogalkotó egyébként egyértelműen azzal bízta meg a Bizottságot, hogy tegyen javaslatot ez irányban, és gondolja át a harmadik országok repülőgépeire vonatkozó szabályokat³.

2. A JELENLEGI KIHÍVÁSOK

Ennek megfelelően a Társult Légügyi Hatóságok (JAA)⁴ régóta dolgoznak a kereskedelmi légiközlekedést végző repülőgépek üzemeltetésével kapcsolatos szabályokon⁵, illetve a személyzet engedélyezésén és képzésén⁶, de e szabályok alkalmazása a részt vevő államok belátására van bízva, így esetleges végrehajtásuk nagyon különböző a Közösségen belül.

¹ 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.).

² A Bizottság 2003. szeptember 24-i 1702/2003/EK (HL L 243., 2003.9.27., 6. o.) és 2003. november 20-i 2042/2003/EK (HL L 315., 2003.11.28., 1. o.) rendeletei; az előbbi a repüléstechnikai termékek, alkatrészek és berendezések tanúsításához, az utóbbi ugyanezek karbantartásához kapcsolódik.

³ Az 1592/2002/EK rendelet 7. cikke és (2) preambulumbekkezdése.

⁴ A JAA 37 európai országot foglal magában, amelyek együtt dolgozzák ki a légiközlekedés biztonságára vonatkozó közös szabályokat; ezek az ún. Joint Aviation Requirements (egységes légügyi követelmények –JAR).

⁵ JAR-OPS 1 és 3.

⁶ JAR-FCL és JAR-STD.

Ennek következtében a biztonsági szint nem egységes. A nemzeti különbségek fennállása ezen kívül megzavarja a belső piac működését is.

A JAR-OPS szabályoknak a 3922/91/EGK rendelet⁷ elfogadásra váró módosításaival történő bevonása a közösségi jogszabályokba tagadhatatlan fejlődést jelent majd, mégsem biztosít elegendő harmonizációt, mivel kizárólag a légi úton történő kereskedelmi szállításra vonatkozik. A többi légi járműtípusra és az egyéb kereskedelmi, illetve nem kereskedelmi célú üzemeltetésekre nem alkalmazandók e közös szabályok, amelyek ezen kívül nem vonatkoznak sem a személyzet szakszolgálati engedélyezéseire, sem pedig a harmadik országok légi járműveire.

A Közösségben működő harmadik országbeli gépek biztonsága ugyanakkor jobb garanciát igényel. A Chicagói Egyezmény mellékletei meghatározzák azokat a minimumkövetelményeket, amelyek betartása nélkül a légi járművek, a légiüzemeltetők és a személyzet nem vehet részt a nemzetközi légiközlekedésben. E kötelezettségek betartásának ellenőrzése elsősorban a repülőgépet nyilvántartásba vevő állam feladata, de más szerződő államoknak is lehetőségük van a területükön átrepülő gépek biztonsági ellenőrzésére. A Közösségen belül erre az ún. SAFA-irányelv⁸ ad lehetőséget a Chicagói Egyezmény 1., 6. és 8. mellékletére való hivatkozással. Ugyanakkor a tagállamok ennek keretében folytatott ellenőrzései csak ezeken a minimumkövetelményeken alapulnak, amelyek azonban nem fedik le a légibiztonság minden vonatkozását.

3. AZ EURÓPAI REPÜLÉSBIZTONSÁGI ÜGYNÖKSÉG VÉLEMÉNYE ÉS KONZULTÁCIÓ AZ ÉRDEKELT FELEKKEL

Ezen összefüggésben a Bizottság úgy határozott, azzal a javaslattal ad választ a jogalkotó kérésére, hogy a közös biztonsági szabályokat terjesszék ki a légiüzemeltetésre, a pilóták szakszolgálati engedélyeire és a harmadik országok légi járműveire.

Ennek érdekében a Bizottságnak a 1592/2002/EK rendelet 14. cikke értelmében előre meg kellett szereznie az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség véleményét. Az Ügynökségnek belső szabályainak⁹, illetve a terület nemzetközi gyakorlatainak megfelelően átfogó konzultációt kellett folytatnia minden érdekelt féllel, és véleményét a hozzászólásokat figyelembe véve kellett kialakítania. Az Ügynökség ennek megfelelően 2004. április 27-én konzultációs dokumentumot tett közzé honlapján¹⁰ „a pilóták képességeivel, a légiüzemeltetéssel és a nem közösségi üzemeltetők által használt harmadik országbeli légi járművek szabályozásával kapcsolatos alkalmazhatóság, alapelvek és szükséges követelmények”¹¹ címmel. 2004. április 30. és július 31. között az anyaghoz 1 695 hozzászólás érkezett 93 személy, nemzeti hatóság, vállalkozás és szervezet részéről. A

⁷ A Tanács 1991. december 16-i 3922/91/EGK rendelete a polgári légi közlekedés területén a műszaki előírások és a közigazgatási eljárások összehangolásáról (HL L 373, 1991.12.31., 4. o.) és a 2004. február 10-i COM(2004) 73 dokumentum.

⁸ Az Európai Parlament és a Tanács 2004. április 21-i 2004/36/EK irányelve a harmadik országok közösségi repülőtereket használó légi járműveinek biztonságáról (HL L 143., 2004.4.30., 76. o.).

⁹ Az 1592/2002/EK rendelet 43. cikkének megfelelően elfogadott 2003. június 27-i MB/7/03 határozat a vélemények kialakítása, a tanúsítási előírások és az iránymutató dokumentumok érdekében az Ügynökség által folytatott eljárásokról.

¹⁰ www.easa.eu.int

¹¹ NPA N° 2/2004.

hozzászólásokra az Ügynökség írásban válaszolt, az érdekelt felek pedig további megjegyzéseket fűzhetek a válaszhoz¹².

A konzultációk során beérkezett hozzászólások alapján az Ügynökség elemzést végzett, és 2004. december 15-én benyújtotta véleményét a Bizottságnak¹³, melyben javasolta a közös szabályoknak a légi járművek üzemeltetésére, a pilóták szakképzettségére és a harmadik országok légi járműveire történő kiterjesztését. Az Ügynökség honlapján megtalálható vélemény „tükrözi a konzultáció során kifejezett álláspontok többségét, és széles körű egyetértésre számító kompromisszumos megoldásokat sorakoztat fel.”

4. HATÁSVIZSGÁLAT

Ezt a szabályozási javaslatot a Bizottság szolgálatai által végzett hatásvizsgálat előzte meg. Két lehetőséget vizsgáltak meg közelebbről:

- a jogalkotó által kívánt, az 1592/2002/EK rendelet hatályának, ezáltal pedig az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség hatásköreinek kiterjesztését;
- a JAA-ban létrejött kormányközi együttműködés keretében meghatározott szabályoknak a 3922/1991/EGK rendeleten keresztül történő átültetését a közösségi jogba.

A tanulmányból világosan kitűnik a teljes egészében közösségi megoldásból származó előny a légibiztonság és a belső piac működésének javítása tekintetében, így az 1592/2002/EK rendelet hatályának kiterjesztése mellett döntöttek.

5. JOGSZABÁLYJAVASLAT

5.1. Eszköz és módszer

A közös szabályok légiüzemeltetésre, a pilóták szakszolgálati engedélyeire és a harmadik országok légi járműveire történő kiterjesztése érdekében a 1592/2002/EK rendelet hatályának kiterjesztése a legmegfelelőbb jogalkotási eszköznek mutatkozik, mivel a szöveg által létrehozott Európai Repülésbiztonsági Ügynökség a területtel kapcsolatos új feladatokat is kap, különösen a szabályozás és a tanúsítás előkészítését.

Az érintett felek megzavarása és a szükségtelen többletköltségek elkerülése érdekében a közös szabályok alapját a JAA eddig meghatározott JAR-OPS, JAR-FCL és JAR-STD szabályai képezik. E szabályok így kötelezővé válnak és végrehajtásuk az egész Közösségben egységesen valósul meg. Ugyanez a módszer került kiválasztásra az 1592/2002/EK rendelet elfogadásakor a légialkalmasságra vonatkozó szabályok kapcsán.

¹² A hozzászólások és szerzőik jegyzéke megtalálható az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség honlapján.

¹³ 3/2004. sz. vélemény.

5.2. Tartalom

5.2.1. Az Ügynökség véleményének módosításai

1. A Bizottság javaslatának alapja az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség véleménye; ugyanakkor néhány ponton a Bizottság ettől el kíván térni annak érdekében, hogy erősítse és még inkább fenntartsa az európai polgári légiközlekedés-biztonsági szintet. Az 1592/2002/EK rendelet 12. cikke (2) bekezdésének b) pontja rendelkezéseinek megfelelően a módosítások az Ügynökséggel folytatott egyeztetést követően jöttek létre:
 - A Bizottság így elsősorban a rendelet hatályát kívánta megerősíteni, hogy belefoglalja a Közösségben a Chicagói Egyezmény által megszabott keretek között bármely címen használt légi járművek összességét. A 4. cikk (1) bekezdésének b) és c) pontjának spektruma az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség véleményében javasoltnál tehát szélesebb.
 - A kabinszemélyzetet illetően az Ügynökség azt javasolta, hogy a közös biztonsági követelmények vonatkozzanak rájuk, de – figyelembe véve a konzultációk során kifejezett többségi álláspontot – tanúsítási eljárás nélkül. Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség ugyanakkor felhívta a Bizottság figyelmét e személyzet helyzetének furcsaságára, ők ugyanis a legtöbb tagállamban az egyedüli, biztonsági vagy védelmi feladatot ellátó személyek, akik nem rendelkeznek tanúsítással, miközben alapvető szerepet játszanak az utasok biztonságának biztosításában, mint ahogyan azt a 2005. augusztus 2-án Torontóban bekövetkezett baleset szerencsés végkimenetele is mutatja. A Bizottság szerint e helyzet további fennállása ellentmondana az 1592/2002/EK rendelet 2. cikkében meghatározott célkitűzéseknek. Éppen ezért a 3922/91/EGK rendelet elfogadásra váró módosításával elindult folyamat folytatásaként azt javasolja, hogy a kabinszemélyzet olyan igazolással rendelkezzen [6b. cikk (4) bekezdés], amely biztosítja az 1592/2002/EK rendelet új IV. mellékletében kifejtett szükséges különös követelményeknek való megfelelését.
 - A Bizottság szerint az ultrakönnyű repülőgépek közös szabályokból történő kihagyása rendszeres módon ma már nem megfelelő, mivel e gépek némelyikének teljesítménye eléri a könnyű repülőgépekét. A Bizottság azt kívánja, hogy a lehető leghamarabb megkezdődjenek a munkálatok annak felmérése érdekében, hogy bizonyos gépeket a közös szabályok tárgyává kell-e tenni, és ha igen, milyen mértékben (4. preambulumbekkezdés).

5.2.2. A rendelet hatályának kiterjesztése

2. A légiüzemeltetés, a szakszolgálati pilótaengedélyek és a harmadik államok légi járműveinek tekintetében az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség által ajánlott lehetőségek kerültek kiválasztásra; a jogszabályjavaslat alapvonalai a következőkben foglalhatók össze:

- Légiüzemeltetés:

Különösen a földön tartózkodó állampolgárok biztonságának javítása és a szolgáltatások belső piacon történő szabad mozgása érdekében a rendeletjavaslat a közös szabályokat [4. cikk (1b) bekezdés] minden légi tevékenységre, a tanúsítási kötelezettséget pedig minden kereskedelmi üzemeltetőre [6b. cikk (2) bekezdés] kiterjeszteni. A tanúsítványokat a tagállamok vagy adott esetben az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség bocsátaná ki [15b. cikk (1) bekezdés],

amely minden szükséges esetben üzemeltetési irányelveket is előírhatna [15b. cikk (2) bekezdés].

A nem kereskedelmi célú üzemeltetések esetében a szabályok alkalmazkodnának a használt légi járművek összetettségéhez, és nem követelnének meg tanúsítást, ahogy ez a legtöbb tagállamban ma is jellemző. Amennyiben a műveleteket összetett légi járművek végzik [3. cikk (j) pont], az érintett üzemeltetőknek ugyanakkor nyilatkozatot kell tenniük, hogy megfelelnek a légi üzemeltetéssel kapcsolatos szükséges követelmények összességének [6b. cikk (3) bekezdés és IV. melléklet].

– Pilóták szakszolgálati engedélye:

A rendeletjavaslat a Közösségben működő legtöbb pilótára nézve előírná az elméleti és gyakorlati ismereteikkel és a fizikai alkalmasságukkal kapcsolatos közös követelmények alapján kibocsátott szakszolgálati engedélyt [4. cikk (1a) bekezdés]. A pilóták képzésével foglalkozó szervezeteknek, a fizikai alkalmasságuk igazolásáért felelős központoknak és személyzetüknek, valamint a repülésszimulátoroknak a közös szabályok alapján tanúsítvánnyal kell rendelkezniük [6a. cikk (1)–(5) bekezdés]. Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség lenne felelős azért, hogy a nemzeti tanúsító szervezetek e szabályokat helyesen alkalmazzák, és kibocsátáná a harmadik országokban található repülési szervezetek és repülésszimulátorok tanúsítványát [15a. cikk].

Ugyanakkor nem ugyanazok a szabályok vonatkoznának minden pilótára, mert azok bizonyos esetekben nem lennének arányosak. Ezért míg a kereskedelmi közlekedésre a legszigorúbb követelmények vonatkoznának, más légiágazatokra a gépek és a működési légterük összetettségéhez alkalmazkodó szabályok lennének érvényesek. Különösen a szabadidős repülést kellene az eddigieknél komolyabban figyelembe venni: a JAA által kialakított különleges szabályokat (JAR-FCL PPL) sokszor túlzónak tekintik. Ezért a rendeletjavaslat új engedélykategóriát vezetne be, a „szabadidős magánpilóta szakszolgálati engedélyt”, amely jobban megfelel a légtér e felhasználókatérogóriája helyzetének. A szakszolgálati engedélyt kérelmezője választása szerint az Ügynökség által akkreditált elbíráló szerv vagy az illetékes nemzeti hatóság adná ki [6a. cikk (2) bekezdés és 15a. cikk (1) bekezdés b) pont]. A sportszövetségek például szerepet vállalhatnának ebben.

– Harmadik országok légi járművei

Az európai polgárok biztonságának hatékony védelme érdekében akár a földön, akár a gépeken történő utazásuk során a rendeletjavaslat a közös szabályok hatálya alá vetné a Közösségben működő harmadik országok légi járműveit a Chicagói egyezmény meghatározott keretein belül [5. cikk (1), 5. cikk (4) bekezdés j) pont, 5. cikk (5) bekezdés d9 pont, 6a. cikk (1) bekezdés, 6b. cikk (1) bekezdés]. Ezen kívül a Közösségben kereskedelmi műveleteket végrehajtó harmadik országbeli üzemeltetők esetében a közös szabályok tiszteletben tartását tanúsítványnak kellene igazolnia [6b. cikk (2) és (6) bekezdés, illetve 15b. cikk (1) bekezdés].

5.2.3. A rendelet egyéb módosításai

3. Mivel az 1592/2002/EK rendelet 2002 szeptemberében lépett hatályba, az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség pedig az azt követő év szeptember 28-án lépett működésbe, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az ezen időpontok óta összegyűlt tapasztalatokat hasznosítani kellene a szöveg szükséges javításai során. A rendelet

hatályának kiterjesztésén túl bizonyos rendelkezéseit is módosítani kellene, elsősorban a következőkről van szó:

- Azokat a minősített szervezeteket, amelyek ellátják az Ügynökség által – vagy a nemzeti légügyi hatóságok által abban az esetben, ha az Ügynökség ezekre tanúsítási feladatokat bízott – rájuk ruházott tanúsítási feladatokat, az Ügynökségnek akkreditálnia kell; ez utóbbi így megbizonyosodna alkalmasságukról a szóban forgó feladatok tekintetében (9a. cikk).
- Az eltérő intézkedések irányítását egyszerűsíteni kellene: a lehetőségekhez mérten a Bizottságnak csak akkor kellene állást foglalnia a tagállamok e címen elfogadott intézkedéseiről, ha azok nem felelnek meg e rendeletnek és végrehajtási szabályainak (10.cikk).
- Az igazgatóság összetételét az átláthatóság növelése érdekében meg kellene változtatni: az érdekelt felek megfigyelőinek helyet kellene biztosítani. Ugyanakkor az Ügynökség vezetése javulna a stratégiai irányvonalakat elfogadó és az igazgatósági döntések végrehajtásának ellenőrzésével foglalkozó ügyvezetői testület létrehozásával (25., 28a., 28b. és 28c. cikk).
- Ezen kívül az Ügynökség véleményének megfelelően létre kellene hozni a Közösségben üzemeltetett légi járművek hatékony ellenőrzési rendszerét a közös biztonsági szabályok összességének teljes tiszteletbentartásának biztosítása érdekében (7. cikk).

6. MEGFELELÉSI TÁBLÁZAT AZ 1592/2002/EK RENDELET CIKKEINEK ÚJ ÉS RÉGI SZÁMOZÁSÁT, ILLETVE A RENDELET MÓDOSÍTÁSAIT ILLETŐEN

Új számozás	Régi számozás	Módosítások
1	1	Változatlan
2	2	A tisztességes versenyfeltételek felállítása is szerepel a kitűzött célok között: a (2) bekezdés f) pontjával való kiegészítés
3	3	Az új h)–n) meghatározások hozzáadása és f) a minősített szervezetek meghatározásának pontosítása
4	4	Az állampolgárok biztonságának érdekében a Közösségben használt minden légi járműre közös szabályok vonatkoznak: - az (1) bekezdés b) és c) pontjainak módosítása - az (1) bekezdés d) ponttal való kiegészítése - az (1a) és (1b) bekezdésekkel való kiegészítés - a (2) bekezdés átszövegezése
5	5	A Közösségben tervezett és gyártott termékek típusalkalmasságával kapcsolatos rendelkezésekkel való kiegészítés. Harmadik országban

		jegyzékbe vett légi járművek légialkalmassághoz szükséges követelményeinek való megfelelés bizonyítása - a (2) bekezdés átszövegezése a (2a) bekezdéssel való kiegészítés - az (4) bekezdés e) és f) pontjainak módosítása a (4) bekezdés j) pontjával és az (5) bekezdés d) pontjával való kiegészítés
6	6	Változatlan
6a	Új	Pilóták szakszolgálati engedélye
6b	Új	Légiüzemeltetés
7	7	A cikk módosítása: a légi járművek közös felügyeleti rendszerének létrehozása
8	8	Az új 6a. és 6b. cikkek által megkövetelt pontosítások: - a (2) bekezdés átszövegezése - a (3) bekezdéssel való kiegészítés
9	9	Harmadik országok tanúsítványainak elismerésével kapcsolatos szabályok pontosítása: az (1) bekezdés módosítása
9a	Új	Minősített szervezetek
10	10	A cikk módosítása az eltérő intézkedések megvalósításának egyszerűsítése érdekében
11	11	A (4) bekezdés módosítása az új 7. cikk fényében
11a	Új	Az információforrások védelmével kapcsolatos rendelkezések bevezetése
12	12	Változatlan
13	13	A (c) pont átszövegezése és a (d) bekezdéssel való kiegészítés, mivel a szabványosításai vizsgálatok nem határozatok, hanem jelentések kiadásával járnak
14	14	- a (2) bekezdés a) pontjának átszövegezése
15	15	A repülési engedélyeknek az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség által történő kiadása, a karbantartás után a termékek forgalomba való visszahelyezését felelős személyzet minősítése és a karbantartó szervezetek Európai Repülésbiztonsági Ügynökség

		általi tanúsítása: - az (1) bekezdés e) és i) pontjának átszövegezése - az (1) bekezdés k) és l) ponttal való kiegészítése - a (2) bekezdés b) pontjának a ii. alponttal való kiegészítése - a (2) bekezdés c) pontjának átszövegezése
15a	Új	Személyzet tanúsítása
15b.	Új	Kereskedelmi üzemeltetők tanúsítása
16	16	Átszövegezés
17	17	Változatlan
18	18	Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség külföldi hatóságokkal és szervezetekkel fenntartott kapcsolatainak meg kell felelniük a Közösség általános külpolitikájának: a (2) bekezdés módosítása
19	19	Változatlan
20	20	Változatlan
21	21	Változatlan
22	22	Változatlan
23	23	Változatlan
24	24	Az átláthatóság érdekében a Bizottságnak az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség munkaprogramjáról szóló véleményének nyilvánosnak kell lennie [(2) bekezdés c) pont]. a (2) bekezdés d) pontjának pontosítása: az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség tanúsítási feladatokkal bízhatja meg a nemzeti hatóságokat és a minősített szervezeteket, ahogy azt a szöveg más részei pontosították. Az igazgatóság nevezi ki az ügyvezetői testület tagjait, (5) bekezdés
25	25	Az igazgatóság összetételével kapcsolatos új szabályok, amelyek átveszik a szabályozó ügynökségekről szóló intézményközi megállapodástervezet vonatkozó rendelkezéseit ¹⁴ : az (1) bekezdés módosítása és a (3) bekezdéssel való kiegészítés
26	26	A (2) bekezdés módosítása

¹⁴ COM(2005) 59, 2005.2.25.

27	27	Változatlan
28	28	Az igazgatósági szavazatokkal kapcsolatos új szabályok, amelyek átveszik a szabályozó ügynökségekről szóló intézményközi megállapodástervezet vonatkozó rendelkezéseit: a (2) bekezdés módosítása
28a	Új	Az ügyvezetői testület létrehozása
28b.	Új	Az ügyvezetői testület összetétele
28c.	Új	Az ügyvezetői testület döntéshozatali eljárásai
29	29	Az ügyvezető igazgató feladatainak pontosítása: a (3) bekezdés átszövegezése
30	30	Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség ügyvezető igazgatójának és igazgatóinak kiválasztási, és megbízatásuk meghosszabbítási eljárásainak módosítása a szabályozó ügynökségekről szóló intézményközi megállapodástervezet rendelkezéseinek megfelelően: az (1) és (4) bekezdés módosítása
31	31	Változatlan
32	32	Változatlan
33	33	Változatlan
34	34	Változatlan
35	35	Az (1) bekezdés átszövegezése
36	36	Változatlan
37	37	Változatlan
38	38	Változatlan
39	39	Változatlan
40	40	Változatlan
41	41	A bírósági keresetekkel kapcsolatos új rendelkezés: az (1) és (2) bekezdés módosítása
42	42	Változatlan
43	43	Változatlan
44	44	Változatlan

45	45	Az (1) bekezdés szerkezeti módosítása az egyértelműség érdekében
46	46	A minősített szervezetekben folytatott vizsgálatok: az (1) bekezdés átszövegezése és az (1a) bekezdéssel való kiegészítés
46a	Új	Az éves munkaprogram tartalmának és formájának pontosítása
46b.	Új	Az általános éves jelentés tartalmának és formájának pontosítása
47	47	A 45/2001/EK rendeletre ¹⁵ való hivatkozás és az 1049/2001/EK rendelet hatályának pontosítása: az (5) és (6) bekezdéssel való kiegészítés
48	48	Az Ügynökség pénzügyi szabályzatának összehangolása: az (1) bekezdés átszövegezése
49	49	Változatlan
50	50	Változatlan
51	51	Változatlan
52	52	Változatlan
53	53	A (4) bekezdésben található közösségi támogatással kapcsolatos átmeneti rendelkezések törlése
54	54	Változatlan
55	55	Változatlan
56	56	A tárgyalanná vált (3) bekezdés törlése
57	57	Változatlan (e javaslat 2. cikkében megtalálhatók a hatályon kívül helyezéssel kapcsolatos új rendelkezések)
58	58	Változatlan (e javaslat 3. cikkében megtalálhatók a hatályba lépéssel kapcsolatos új rendelkezések)
I. melléklet	I. melléklet	Változatlan
II. melléklet	II. melléklet	Módosítások
III. melléklet	Új	A pilóták szakszolgálati engedélyeivel kapcsolatos szükséges követelmények

¹⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 2000. december 18-i 45/2001/EK rendelete a személyes adatok közösségi intézmények és szervek által történő feldolgozása tekintetében az egyének védelméről, valamint az ilyen adatok szabad áramlásáról (HL L 8., 2001.1.12., 1. o.).

IV. melléklet	Új	A légiüzemeltetéssel kapcsolatos szükséges követelmények
V. melléklet	Új	A minősített szervezetek kritériumai

7. SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

Az európai államok régóta együttműködnek a JAA-n keresztül a közös légibiztonsági szabályok létrehozása érdekében, amelyek jellegüknél fogva nem lehetnek pusztán nemzetiék. Ugyanakkor mivel ezek alkalmazása a résztvevők belátására van bízva, a tagállamok hamar egyetértésre jutottak abban, hogy csak közösségi fellépésen keresztül érhető el egységes és magas szintű biztonság.

Ennek megfelelően a 3922/91/EGK, majd az 1592/2002/EK rendeletek a tagállamoknak a légialkalmasság és a repüléstechnikai termékek környezetvédelmi megfelelőségének területéhez kapcsolódó hatásköreit fokozatosan átruházták a Közösségre. A személyzet engedélyezése kapcsán a 91/670/EGK irányelvvel, illetve a harmadik országok légi járműveinek biztonsága kapcsán a 2004/36/EK irányelvvel közös szabályok is létrejöttek.

A 91/670/EGK irányelv elfogadásával a jogalkotó már megbízta a Bizottságot a szakszolgálati engedélyek és a képzési programok területén harmonizált követelményeket létrehozó intézkedések elkészítésével. Egy évvel később a légifuvarozók engedélyezéséről szóló 2407/92/EGK rendelet¹⁶ utalt egy jövőbeni, a légifuvarozók bizonyítványáról szóló tanácsi rendeletre. Hasonlóképpen, az 1592/2002/EK rendelet elfogadásával a jogalkotó elismerte, hogy a megfelelő biztonsági és egységes szint kizárólag a légiüzemeltetésre és a vezető személyzet szakszolgálati engedélyére történő hatálykiterjesztéssel érhető el, ugyanakkor pedig úgy döntött, hogy a szövegnek a harmadik országok légi járműveit is meg kell céloznia.

Ennek következtében egyértelműen elfogadottá vált a közösségi fellépés szükségessége a kitűzött cél, vagyis pilóták szakszolgálati engedélyére, a harmadik országok légi járműveire és a légiüzemeltetésre vonatkozó közös szabályok felállításának és egységes alkalmazásának elérése érdekében. A jogszabályjavaslat az elérendő cél érdekében csak a legszükségesebbekre szorítkozik. Így megfelel az Európai Közösséget létrehozó szerződés 5. cikkében meghatározott szubszidiaritás és arányosság elvének.

8. ÉRTÉKELÉS

Az e rendeletben található intézkedéseknek és végrehajtási szabályainak értékelése az 1592/2002/EK rendelet 51. cikkében található rendelkezéseknek megfelelően történik.

¹⁶ A Tanács 1992. július 23-i 2407/92/EGK rendelete a légifuvarozók engedélyezéséről (HL L 240., 1992.8.24.).

Javaslat:

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

a polgári repülés területén a közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról szóló, 2002. július 15-i 1592/2002/EK rendelet módosításáról

(EGT vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel a Bizottság javaslatára¹⁷,

tekintettel a Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére¹⁸,

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt¹⁹ követően,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak²⁰ megfelelően,

mivel:

- (1) A polgári repülés területén a közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról szóló, 2002. július 15-i 1592/2002/EK rendelet²¹ (2) preambulumbekzdése előírja többek között, hogy ki kell alakítani azon szükséges előírásokat, amelyek a légi járművek működésére és a repülőszemélyzet engedélyeire, valamint a harmadik országok légi járművei esetében az e rendelet alkalmazására vonatkoznak. A rendelet 7. cikke kötelezi a Bizottságot, hogy amint lehetséges, nyújtson be javaslatokat az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a légi járművek üzemeltetésében részt vevő személyzettel és szervezetekkel kapcsolatos alapelvekre, alkalmazhatóságra és szükséges előírásokra vonatkozóan.
- (2) A polgári repülésről szóló, 1944. december 7-én Chicagóban aláírt egyezmény („Chicagói Egyezmény”) előírásaival összhangban a Közösségnek meg kell határoznia a légi járművek üzemeltetésében részt vevő személyekre és szervezetekre, valamint a pilóták kiképzésében és orvosi vizsgálatában részt vevő személyekre és termékekre alkalmazandó szükséges előírásokat. A Bizottságot fel kell hatalmazni a szükséges végrehajtási szabályok kidolgozására

¹⁷ HL C [...], [...], [...].o.

¹⁸ HL C [...], [...], [...].o.

¹⁹ HL C [...], [...], [...].o.

²⁰ HL C [...], [...], [...].o.

²¹ HL L 240., 2002.9.7., 1. o.

- (3) Az európai polgároknak minden esetben magas és egységes szintű védelmet kell élvezniük. Ezért a Szerződés hatálya alá tartozó területre, területről, illetve területen belül üzemeltetett harmadik országbeli légi járműveknek a Chicagói Egyezményben meghatározott korlátokon belül megfelelő közösségi szintű felülvizsgálat/ellenőrzés tárgyát kell képezniük.
- (4) Nem lenne helyes minden légi járművet közös szabályozás alá vonni – ez különösen érvényes az egyszerű tervezésű járművekre, illetve azokra, amelyek főként regionális szinten működnek, illetve amelyeket amatőr repülőgépipítók gyártottak vagy amelyek ritka típusok és csak kis számban léteznek; az ilyen légi járműveknek következőképpen továbbra is a tagállamok jogszabályi ellenőrzése alá kellene tartozniuk. Ugyanakkor arányos intézkedéseket kell hozni biztonsági szint általános javítása érdekében a szabadidős repülés területén.
- (5) Ugyanakkor nagyobb figyelmet kellene szentelni azoknak az egyre növekvő teljesítményű, alacsony maximális felszálló tömegű repülőgépeknek és helikoptereknek, amelyek az egész Közösség területén közlekedhetnek és gyártásuk ipari módszerekkel történik; az ilyen repülőgépek és helikopterek esetében jobb közösségi szintű szabályozásra van szükség a biztonság és a környezetvédelem tekintetében a szükséges egységes szint biztosítása érdekében.
- (6) Egyértelműen meg kellene határozni a közösségi fellépés hatályát annak érdekében, hogy az e rendeletnek és végrehajtási szabályainak tárgyát képező személyek, szervezetek és termékek kétség nélkül azonosíthatóak legyenek. E hatályt azon légi járművek jegyzékével kell egyértelműen meghatározni, amelyek e rendelet alkalmazásától mentesülnek.
- (7) A kereskedelmi légiközlekedésben részt vevő repüléstechnikai termékeknek, alkatrészeknek és berendezéseknek, pilótáknak és személyeknek, illetve a kiképzésbe és az orvosi vizsgálataikba bevont termékeknek és szervezeteknek tanúsítással vagy engedéllyel kell rendelkezniük, amennyiben úgy találták, hogy a Chicagói Egyezményben lefektetett előírásokkal összhangban a Közösség által meghatározott szükséges előírásoknak megfelelnek. A Bizottságot fel kell hatalmazni a szükséges végrehajtási szabályok kidolgozására
- (8) Megfelelően elismert elbíráló szerveknek kell jogosultsággal rendelkezniük a szabadidős tevékenységben részt vevő pilóták szakszolgálati engedélyeinek kiadására.
- (9) Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökségnek (a továbbiakban: az Ügynökség) engedélyezni kell, hogy tanúsítványokat vagy engedélyeket adjon ki az e rendelet hatálya alá tartozó személyek, szervezetek és termékek részére, ha a központi cselekvés hatékonyabb, mint a tagállamok szintjén történő tanúsítás. Az Ügynökségnek ugyanezen okból engedélyezni kell, hogy meg hozza a légi jármű üzemeltetéséhez, a személyzet képzéséhez és a harmadik országbeli légi jármű biztonságához kapcsolódó szükséges intézkedéseket, amennyiben ez a legjobb eszköz az egységesség biztosítására és a belső piac működésének megkönnyítésére.
- (10) Az e rendelet hatálya alá tartozó területeken a közösségi polgári légiközlekedés biztonságának hatékony működése megerősített együttműködést igényel a Bizottság, a tagállamok és az Ügynökség között a nem biztonságos körülmények felderítése és adott esetben az azokat helyreigazító intézkedések megtétele érdekében.

- (11) Ahhoz, hogy a biztonság kultúrája és a szabályozó rendszer megfelelő működése az e rendelet hatálya alá tartozó területeken megerősödjön, az szükséges, hogy a szemtanúk spontán módon jelentsék az incidenseket és eseményeket. Ezt elősegítené egy nem büntető jellegű környezet kialakítása, amellyel párhuzamosan a tagállamok szintjén megfelelő intézkedéseket kell hozni az említett adatok és az adatközlők védelme érdekében.
- (12) Az átláthatóság érdekében az érdekelt felek megfigyelői képviseltetik magukat az Ügynökség igazgatóságában. Az Ügynökség megfelelő irányításának érdekében egy ügyvezetői testületet is létre kell hozni a stratégiai iránymutatások elfogadására és az igazgatósági döntések végrehajtásának felügyeletére.
- (13) Ez a rendelet megfelelő és átfogó keretet teremt a közös műszaki előírások és a közigazgatási eljárások meghatározására és végrehajtására a polgári repülés területén. A polgári légi közlekedés területén a műszaki előírások és a közigazgatási eljárások összehangolásáról szóló, 1991. december 16-i 3922/91/EGK tanácsi rendelet²² III. mellékletét, illetve a légiközlekedési szakszemélyzet szakszolgálati engedélyeinek a polgári repülés területén történő kölcsönös elismeréséről szóló, 1991. december 16-i 91/670/EGK tanácsi irányelvet²³ kellő időben teljes egészében hatályon kívül kell helyezni a termékek, személyek vagy szervezetek az említett jogalkotási aktusoknak megfelelően már létrejött tanúsításának vagy engedélyezésének sérelme nélkül.
- (14) Az e rendeletben előírt intézkedések alapja az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség²⁴ véleménye az 1592/2002/EK rendelet 12. cikke (2) bekezdése b) pontjának és 14. cikke (1) bekezdésének megfelelően.
- (15) Ezért a 1592/2002/EK rendeletet ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

I. FEJEZET

AZ ALAPRENDELET MÓDOSÍTÁSAI

1. cikk

Az 1592/2002/EK rendelet a következőképpen módosul:

- (1) A 2. cikk (2) bekezdése a következő ponttal egészül ki:

„f) egyenlő feltételek biztosítása a belső légiközlekedési piac minden szereplője számára.”

²² HL L 373, 1991. 12.31., 4. o.

²³ HL L 373, 1991.12.31., 21. o.

²⁴ Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség 3/2004. véleménye.

(2) A 3. cikk a következőképpen módosul:

a) az f) pont a következőképpen módosul:

„f) „minősített szervezet”: olyan szerv, amely típusalkalmassági vizsgálati feladatokat végezhet el az Ügynökség vagy a nemzeti légiközlekedési hatóság ellenőrzésével és felelősségvállalásával;”

b) a szöveg a következő h) - n) pontokkal egészül ki:

„h) „üzemeltető”: olyan jogi vagy természetes személy, amely egy vagy több légi járművet üzemeltet vagy üzemeltetni kíván.

i) „kereskedelmi tevékenység”: az üzemeltető és az ügyfél között szerződés alapján, ellenszolgáltatásért végzett repülési tevékenység, ahol az ügyfél sem közvetve sem közvetlenül nem tulajdonosa a szerződés végrehajtására használt légi járműveknek, és az üzemeltető sem közvetve sem közvetlenül nem alkalmazottja az ügyfélnek.

j) „komplex motoros meghajtású légi járművek”:

i) repülőgép:

- amelynek megengedett maximális felszálló-tömege meghaladja az 5 700 kg-t, vagy;
- amelynél az utasok megengedett maximális száma több mint 9, vagy;
- amelynek üzemeltetése legalább két pilótából álló személyzettel engedélyezett, vagy;
- amely turbó-sugárhajtóműve(kke)l rendelkezik; vagy

ii) helikopter:

- amelynek megengedett maximális felszálló-tömege meghaladja az 3 175 kg-t, vagy;
- amelynél az utasok megengedett maximális száma több mint 5, vagy;
- amelynek üzemeltetése legalább két pilótából álló személyzettel engedélyezett; vagy

iii) a dönthető rotoros légi járművek.

k) „szabadidős tevékenység”: nem komplex motoros meghajtású légi járművel végzett nem kereskedelmi tevékenységek.

l) „elbíráló szerv”: azon elismert szerv, amely elbíráhatja a természetes és jogi személyek e rendeletben meghatározott szükséges előírásoknak való

megfelelés biztosítására szolgáló szabályoknak való megfelelését, és kiadhatja a kapcsolódó tanúsítványt.

- m) „repülésoktatásban használt berendezés”: bármilyen típusú olyan berendezés, amelyben a földön repülés közbeni körülményeket lehet szimulálni; ide tartoznak a repülő szimulátorok, repülésoktató berendezések, légi navigációt és eljárásokat oktató berendezések és az alapvető műszerek kezelésének oktatására használt berendezések.
- n) „jogosítás”: a pilótaengedélybe tett bejegyzés, mely az adott engedélyre vonatkozó speciális körülményeket, előjogokat és korlátozásokat tartalmazza.”

(3) A 4. cikk a következőképpen módosul:

a) Az (1) bekezdés a következőképpen módosul:

i) a b) pont helyébe a következő szöveg lép:

„b) egy tagállamban nyilvántartásba vettek, hacsak azok szabályozó biztonsági felügyeletét nem ruházták át harmadik országra, és azokat nem közösségi működtető használja; vagy”

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

„c) harmadik országban nyilvántartásba vettek és olyan üzemeltető használja, amely számára az egyik tagállam biztosítja az üzemeltetési felügyeletet, vagy amelyet annak a Közösségben lakóhellyel vagy székhellyel rendelkező üzemeltetője a Közösség területére való érkezésre, területén való tartózkodásra vagy területéről való távozásra használ; vagy”

iii) a bekezdés a következő d) ponttal egészül ki:

„d) harmadik országban vagy olyan tagállamban nyilvántartásba vették, amely a szabályozó biztonsági felügyeletet harmadik országra átruházta, és amelyeket a Közösség területére való érkezésre, területén való tartózkodásra vagy területéről való távozásra harmadik országbeli üzemeltető használja.”

iv) az (1) bekezdés utolsó mondatában a következő szöveg törlendő: „hacsak azok szabályozó biztonsági felügyeletét nem ruházták át egy harmadik országra, illetve azokat nem közösségi működtető használja”.

b) a következő 1a) bekezdéssel egészül ki:

„1a) Az 1. bekezdés b) vagy c) pontjában említett légijármű-üzemeltetésben részt vevő személyzetnek e rendelettel összhangban kell állnia.”

c) a következő 1b) bekezdéssel egészül ki:

„1b) Az 1 bekezdés b), c) vagy d) pontjában említett légi jármű-üzemeltetésnek e rendelettel összhangban kell állnia.”

d) A (2) bekezdés a következőképpen módosul:

„2. A II. mellékletben említett légi jármű nem tartozik az (1) bekezdés, illetve az (1) bekezdés a) és b) pontjának hatálya alá.”

(4) Az 5. cikk a következőképpen módosul:

a) A (2) bekezdés a következőképpen módosul:

i) a bevezető részben az "Egy tagállamban nyilvántartásba vett" szöveg helyébe a következő szöveg lép: „A 4. cikk (1) bekezdésének b) pontjában említett”;

ii) A d) pont első mondatában a „termékek [...] tervezéséért, előállításáért és karbantartásáért” szöveg helyébe a következő szöveg lép: „termékek [...] karbantartásáért”;

iii) a d) pont a következő dd) ponttal egészül ki:

„(dd) A termékek, alkatrészek és berendezések tervezéséért, előállításáért és karbantartásáért felelős szervezeteknek bizonyítaniuk kell alkalmasságukat és fel kell mutatniuk a kiváltságaikkal kapcsolatos kötelezettségeik teljesítéséhez szükséges eszközöket.” Hacsak máshogy nem fogadják el, e képességeket és eszközöket egy szervezeti jóváhagyás kiállításával ismerik el. A jóváhagyott szervezetnek nyújtott kiváltságokat és a jóváhagyás alkalmazási területét a jóváhagyás feltételeiben határozzák meg.”

b) a (2) bekezdés a következő (2a) bekezdéssel egészül ki:

„2a. A 4. cikk (1) bekezdésének a) pontjában említett légi járműnek, illetve az arra felszerelt termékeknek, alkatrészeknek és berendezéseknek meg kell felelniük e cikk (2) bekezdésének a), b) és dd) pontjainak.”

c) A (4) bekezdés a következőképpen módosul:

i) az (e) pont a következő iv., v. és vi. alponttal egészül ki:

„iv. a karbantartási tanúsítást adó személyzet típusalkalmassági képzésének minimális tanterve a (2) bekezdés e) pontjának való megfelelés biztosítására;

v. a pilótakiképző típusalkalmassági tanfolyam minimális tanterve a 6a. cikknek való megfelelés biztosítására;

vi. az alapvető felszerelés megfelelő jegyzéke és a kiegészítő légialkalmassággal kapcsolatos előírások egy adott üzemeltetési módra a 6b. cikknek való megfelelés biztosítására.”

ii) az f) pont helyébe a következő szöveg lép:

„f) a (2) bekezdés d), dd) és f) pontjával összhangban előírt szervezeti jóváhagyások kiadására, fenntartására, módosítására, felfüggesztésére vagy visszavonására vonatkozó feltételek és azon feltételek, amelyek alapján ilyen jóváhagyásokat kérvényezni kell;”

iii) a bekezdés a következő j) ponttal egészül ki:

„j) a 4. cikk (1) bekezdésének c) és d) pontjában említett légi járműnek hogyan kell megfelelnie a szükséges előírásoknak.”

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

„d) a 4. cikk (1) bekezdésének c) és d) pontjában említett légi járművekkel kapcsolatban nem követelik meg az olyan előírásoknak való megfelelést, amelyek a tagállamok ICAO-kötelezettségeivel nem összeegyeztethetők.”

(5) A szöveg a 6. cikk után a következő 6a. és 6b. cikkekkel egészül ki:

*„6a. cikk
Pilótaengedélyek*

1. A 4. cikk (1) bekezdésének b) és c) pontjában említett légi járművek üzemeltetésében részt vevő pilóták, illetve a pilóták képzésében, tesztelésében, ellenőrzésében és orvosi vizsgálataiban részt vevő szervezeteknek és szintetikus oktató eszközöknek meg kell felelniük a III. mellékletben meghatározott szükséges előírásoknak.
2. A pilóta csak abban az esetben üzemeltetheti a légi járművet, amennyiben a végzett műveletnek megfelelő engedéllyel és orvosi alkalmassági igazolással rendelkezik.

A pilóta akkor kaphat engedélyt, ha bizonyította, hogy megfelel a meghatározott szabályoknak az elméleti, gyakorlati és nyelvi ismeretekhez kapcsolódó szükséges előírásoknak való megfelelés biztosítása érdekében. Az engedélyt elbíráló szerv adhatja ki, amennyiben az általa a pilótára ráruházott kiváltságok a szabadidős repülésre korlátozódnak.

A pilóta akkor kaphat orvosi alkalmassági igazolást, ha bizonyította, hogy megfelel a megállapított szabályoknak az orvosi alkalmasságot meghatározó szükséges előírásoknak való megfelelés érdekében. Az orvosi igazolást repülőorvos szakértő vagy repülőorvosi központ állíthatja ki; ugyanakkor szabadidős tevékenységben részt vevő pilóták esetében az igazolást általános orvos is kiállíthatja.

Ennek magában kell foglalni a pilótának nyújtott kiváltságokat, az engedély érvényességi területét és az orvosi igazolást.

A második és harmadik albekezdés követelményeinek harmadik ország részéről vagy nevében kiállított engedélyek és orvosi igazolások is megfelelnek a 4. cikk (1) bekezdésének c) pontjában említett légi jármű üzemeltetésében részt vevő pilóták esetében.

3. Az elbíráló szervek, a pilótakiképző szervezetek és a pilóták orvosi alkalmasságáért felelős értékelő szervezetek alkalmassága engedélyek és orvosi igazolások kiállítására a pilóták kiváltságokkal kapcsolatos felelősségvállalása érdekében jóváhagyás kiállításával ismerhető el.

A szervezet jóváhagyása akkor állítható ki, ha bizonyított, hogy megfelel a megállapított szabályoknak a III. mellékletben meghatározott idevágó szükséges előírásoknak való megfelelés biztosítása érdekében.

A kiváltságokat fel kell tüntetni a jóváhagyáson.

4. A pilóták képzésére használt szintetikus oktató eszköznek bizonyítvánnyal kell rendelkeznie. A bizonyítvány akkor állítható ki, ha bizonyított, hogy az eszköz megfelel a megállapított szabályoknak a III. mellékletben meghatározott idevágó szükséges előírásoknak való megfelelés biztosítása érdekében.
5. A pilóták képzéséért, illetve a szakértelmük és az orvosi alkalmasságuk felméréséért felelős személynek megfelelő bizonyítvánnyal kell rendelkeznie.

A bizonyítvány akkor állítható ki, ha bizonyított, hogy a jelölt megfelel a megállapított szabályoknak a III. mellékletben meghatározott idevágó szükséges előírásoknak való megfelelés biztosítása érdekében.

A kiváltságokat fel kell tüntetni a bizonyítványban.

6. A Bizottság az 54. cikk (3) bekezdésében meghatározott eljárással összhangban elfogadja az e cikk végrehajtási szabályait. Különös figyelmet szentel a következőknek:
 - a) a pilóta szakszolgálati engedélyeinek különböző jogosításai és a végzett tevékenység különböző fajtáinak megfelelő orvosi igazolások;
 - b) az engedélyek kiadására, fenntartására, módosítására, korlátozására, felfüggesztésére és visszavonására, az engedélyek jogosításaira, az orvosi igazolásokra, a szervezetekre, az elbíráló szervek jóváhagyásaira és a személyzeti bizonyítványokravonatkozó feltételek,
 - c) az engedélyek birtokosának kiváltságai és kötelezettségei, az engedélyek jogosításai, az orvosi igazolások, a szervezetek jóváhagyásai és a személyzeti bizonyítványok.
7. A (6) bekezdésben említett végrehajtási szabályok megállapításakor a Bizottság különös figyelmet fordít arra, hogy tükrözzék a pilótakiképzés területén ismeretes legkorszerűbb megoldásokat és legjobb gyakorlatokat, illetve hogy lehetővé tegyék az azonnali reakciót a balesetek és a komoly repülőesemények meghatározott okaira.

6b. cikk
Légi üzemeltetés

1. A 4. cikk (1) bekezdésének b), c) és d) pontjában említett légi járművek üzemeltetésének meg kell felelnie a IV. mellékletben található alapvető előírásoknak.
2. A kereskedelmi műveletekben részt vevő üzemeltetőknek bizonyítaniuk kell, hogy képesek és rendelkeznek az eszközökkel a kiváltságaikkal kapcsolatos kötelezettségeik teljesítésére.

E képességeket és eszközöket igazolás kiállításával kell elismertetni.

Az üzemeltető kiváltságait és a műveletek érvényességi területét a bizonyítványnak tartalmaznia kell.

Az e bekezdés követelményeinek valamely harmadik ország részéről vagy nevében kiállított engedélyek és orvosi igazolások is megfelelnek a 4. cikk (1) bekezdésének d) pontjában említett légi jármű üzemeltetésében részt vevő üzemeltetők esetében.

3. A nem kereskedelmi célú, komplex motoros meghajtású légi járművek üzemeltetésében részt vevő üzemeltetőknek nyilatkozatot kell tenniük a légi jármű üzemeltetéséhez kapcsolódó alkalmasságukról és az ahhoz megfelelő eszközeikről.
4. A 4. cikk (1) bekezdésének b) és c) pontjában említett légi járművek üzemeltetésében részt vevő utaskísérő személyzetnek meg kell felelnie a IV. mellékletben található szükséges előírásoknak. A végzett tevékenységnek megfelelő hitelesítéssel és orvosi igazolással kell rendelkezniük.
5. A Bizottság az 54. cikk (3) bekezdésében meghatározott eljárással összhangban elfogadja az e cikk végrehajtási szabályait. Különös figyelmet kell szentelnie a következőknek:

a) a légi jármű üzemeltetési feltételei a IV. mellékletben található szükséges előírásoknak megfelelően;

b) a (2) bekezdésben említett üzemeltetői bizonyítvány kiadásának, fenntartásának, módosításának, korlátozásának, felfüggesztésének és visszavonásának feltételei;

c) a bizonyítvány birtokosának kiváltságai és kötelezettségei;

d) az üzemeltetők (3) bekezdésben említett felügyeletének és ellenőrzésének feltételei és eljárási módjai;

b) az utaskísérő személyzet (4) bekezdésben említett hitelesítésének kiadási, fenntartási, módosítási, korlátozási, felfüggesztési és visszavonási feltételei;

f) azon feltételek, amelyek alapján az üzemeltetés megtiltható, korlátozható, illetve a biztonság érdekében bizonyos feltételek mellett valósítható meg a 15b. cikk (2) bekezdésével összhangban.

6. Az (5) bekezdésben említett végrehajtási szabályoknak tükrözniük kell a légi üzemeltetés területén ismeretes legkorszerűbb megoldásokat és legjobb gyakorlatokat.

A végrehajtási szabályoknak ezen kívül tekintetbe kell venniük a légi járművekkel kapcsolatos, a világ egészében szerzett tapasztalatokat a szolgáltatási, tudományos és műszaki haladás területén.

Lehetővé kell tenniük az azonnali válaszadást a balesetek és súlyos esetek felderített okaira.

A 4. cikk (1) bekezdésének c) és d) pontjában említett légi járművekre vonatkozóan nem követelhetik meg azon előírásokat, amelyek a tagállamok ICAO-kötelezettségeivel nem összeegyeztethetők.

- (6) Az 7. cikk helyébe a következő szöveg lép:

*„7. cikk
Közös felügyelet*

1. A tagállamoknak és az Ügynökségnek együtt kell működniük annak érdekében, hogy megfelelő információgyűjtéssel – beleértve a földön végzett ellenőrzést – és információmegosztással biztosítható legyen e rendelet előírásainak és végrehajtási szabályainak alkalmazása.
2. A Bizottság az 54. cikk (3) bekezdésében meghatározott eljárással összhangban elfogadja az e cikk végrehajtási szabályait, meghatározva különösen a következőket:
 - a) az információgyűjtés, -csere és -terjesztés feltételei;
 - b) a földön végzett ellenőrzés feltételei, beleértve a rendszeres csalásokat;
 - c) a légi jármű földet érésének azon feltételei, amelyek nem felelnek meg az e rendelet előírásainak vagy végrehajtási szabályainak.”

- (7) A 8. cikk a következőképpen módosul:

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

„2. Az 5. cikk (5) bekezdésében és a 6a. cikk (6) bekezdésében említett végrehajtási szabályok elfogadásáig, valamint e rendelet 2. cikke (3) bekezdésének sérelme nélkül azon bizonyítványok, amelyek e rendelettel összhangban nem kiállíthatók, az alkalmazandó nemzeti rendeletek alapján kiállíthatók.”

- b) a következő (3) bekezdéssel egészül ki:

„3. A 6b. cikk (5) bekezdésében említett végrehajtási szabályok elfogadásáig azon bizonyítványok, amelyek e rendelettel összhangban nem kiállíthatók, az alkalmazandó nemzeti rendeletek vagy adott esetben a 3922/1991/EGK rendelet idevágó előírásainak alapján kiállíthatók.”

(8) A 9. cikk a következőképpen módosul:

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

„1. E rendelet előírásaitól és annak végrehajtására elfogadott szabályoktól eltérve a Közösség és egy harmadik ország között létrejött elismerési megállapodásnak megfelelően az Ügynökség – hatáskörének keretén belül – bizonyítványokat állíthat ki a harmadik ország légügyi hatóságai által kiadott bizonyítványok alapján.”

(9) A szöveg a 9. cikk után a következő 9a. cikkel egészül ki:

*„9a. cikk
Minősített szervezetek*

1. Az Ügynökség vagy a tagállamok nevében az alkalmazandó típusalkalmassági eljárásokkal összhangban meghatározott típusalkalmassági vizsgálati feladatokat végző minősített szervezeteknek – amennyiben a tagállamok e rendelet alkalmazásában végeznek típusalkalmassági vizsgálati feladatokat – meg kell felelniük az V. mellékletben található kritériumoknak és bizonyítaniuk kell a szükséges szervezetséget és szakértelmet. E képességeket és eszközöket az Ügynökség által kiadott akkreditáció igazolja.
2. A minősített szervezetekre tekintettel az Ügynökség kötelezettségei a következők:
 - a) önállóan vagy a nemzeti légügyi hatóságokon keresztül az általa akkreditálandó szervezetek ellenőrzése és auditja;
 - b) az akkreditációk kiállítása és megújítása;az érintett szervezetek akkreditációjának módosítása, korlátozása, felfüggesztése vagy visszavonása, amennyiben már nem teljesülnek azok a feltételek, amelyek alapján az Ügynökség kiadta azt, vagy ha az érintett szervezet nem teljesíti az e rendelet vagy végrehajtási szabályai által előírt kötelezettségeit.”

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

*„10. cikk
Rugalmassági előírások*

1. E rendelet rendelkezései és a végrehajtására elfogadott szabályok nem akadályoznak egyetlen tagállamot sem abban, hogy az e rendelet előírásai alá tartozó termékkel, személlyel vagy szervezettel kapcsolatos váratlan biztonsági

problémára haladéktalanul reagáljon.

A tagállam azonnal értesíti az Ügynökséget, a Bizottságot és a többi tagállamot a megtett intézkedésekről és azok okairól.

2. A 16. cikk (3) bekezdésének értelmében az Ügynökség az (1) bekezdésnek megfelelően az értesítéstől számított egy hónapon belül megállapíthatja, hogy a biztonsági probléma e rendelet és végrehajtási szabályai keretében megoldható-e, amennyiben a Bizottság ugyanezen időszak alatt nem él kifogással. Ezután az Ügynökség megfelelő döntést hoz, és annak másolatát megküldi a Bizottságnak és a többi tagállamnak.

Ugyanakkor ha az Ügynökség megállapítja, hogy a biztonsági probléma e rendelet és végrehajtási szabályainak hiányosságából vagy az azok alkalmazásából eredő nem megfelelő biztonsági szintből ered, véleményt kell alkotnia és kiadnia arról, hogy a rendeletet és végrehajtási szabályainak módosítása, illetve az intézkedések visszavonása vagy fenntartása szükséges. Az 54. cikk (3) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően a Bizottság e vélemény alapján döntést hozhat. Ha az intézkedéseket fenn kell tartani, akkor azokat minden tagállamnak végre kell hajtania, és a 8. cikk előírásai alkalmazandók rájuk.

3. Az e rendeletben és annak végrehajtási szabályaiban meghatározott lényeges követelmények alól a tagállamok mentességet adhatnak előre nem látható sürgős üzemeltetési körülmények vagy korlátozott időtartamú üzemeltetési szükségletek esetén, feltéve, hogy ez a biztonság szintjére nem káros. 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.
4. A 16. cikk (3) bekezdésének értelmében az Ügynökség e cikk (3) bekezdésének megfelelően az értesítéstől számított egy hónapon belül megállapíthatja, hogy a mentességek megfelelnek-e e rendelet vagy a közösségi jog bármely más szabálya általános biztonsági célkitűzéseinek. Az Ügynökség véleményt bocsát ki és eljuttatja a Bizottsághoz.

A Bizottság e vélemény alapján és az 54. cikk (4) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően döntést hozhat e mentességek visszavonásáról.

5. Amennyiben az e rendelet végrehajtási szabályainak alkalmazásával megvalósított védelemmel egyenlő szintű védelmet érnek el 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 szükségének okát, illetve az egyenértékű védelmi szint elérése érdekében megállapított feltételeket.

6. A 16. cikk (3) bekezdésének értelmében az Ügynökségnek e cikk (5) bekezdésének megfelelően véleményt kell kiadnia arról, hogy a javasolt

jóváhagyás teljesíti-e az e bekezdésben meghatározott feltételeket.

Az Ügynökség véleményének átvételétől számított egy hónapon belül a Bizottság kezdeményezheti az 54. cikk (3) bekezdésében említett eljárást annak eldöntése érdekében, hogy a javasolt jóváhagyás megadható vagy elutasítandó. Amennyiben a jóváhagyás megadható, a Bizottság közli határozatát valamennyi tagállammal, amelyek szintén felhatalmazást kapnak az intézkedés alkalmazására. A 8. cikk előírásait alkalmazni kell a szóban forgó intézkedésre.”

- (11) A 11. cikk (4) bekezdése a következő mondattal egészül ki:

„A 7. cikk (2) bekezdésében említett végrehajtási szabályok hatályba lépésétől kezdődően e biztonsági jelentésnek minden a 7. cikknek megfelelően megkapott információ elemzését tartalmaznia kell. Az elemzésnek egyszerűnek és könnyen érthetőnek kell lennie, illetve fel kell tüntetnie, hogy a légi utasok fokozott biztonsági kockázatnak vannak-e kitéve. Az elemzésben információforrás nem szerepelhet.”

- (12) A szöveg a 11. cikk után a következő 11a. cikkel egészül ki:

*„11a. cikk
Az információforrás védelme*

1. Amennyiben a 11. cikkben említett információt egy természetes személy önkéntesen adta át a jelentés nem fedheti fel az információforrást.
2. A büntetőjog alkalmazandó szabályainak sérelme nélkül a tagállamoknak tartózkodniuk kell minden eljárás megindításától azon előre meg nem fontolt szándékból vagy gondatlanságból elkövetett törvénysértések esetében, amelyekről pusztán az e rendelet és végrehajtási szabályaikból következő jelentésétel alapján szereztek tudomást.

E szabály nem érvényes a súlyos gondatlanság eseteire.

3. A nemzeti jogszabályaikban és gyakorlataikban meghatározott eljárásokkal összhangban a tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy azokat az alkalmazottakat, akik e rendelet és végrehajtási szabályaik alkalmazásában információt nyújtanak, ne érje sérelem a munkáltatójuk részéről, kivéve a súlyos gondatlanság eseteit.
4. E cikk az igazságügyi szervek információhoz való hozzáféréssel kapcsolatos nemzeti szabályok sérelme nélkül alkalmazandó.”

- (13) A 13. cikk a következőképpen módosul:

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

„c) meghozza a 9a., 15., 15a., 15b. és 46. cikk alkalmazásához megfelelő határozatokat;”

b) A bekezdés a következő d) ponttal egészül ki:

„d) a 16. cikk (1) bekezdése és a 45. cikk alapján a szabványosítási vizsgálatokat követően jelentést ad ki.”

(14) A 14. cikk (2) bekezdésének a) pontjában a „beleértve a légialkalmassági szabályzatokat” szövegrész törlendő.

(15) a 15. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés a következőképpen módosul:

i) az első mondat helyébe a következő lép:

„A 4. cikk (1) bekezdésének a) és b) pontjaiban 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, előállító vagy nyilvántartó állam teendőit és feladatait a tervezési jóváhagyással kapcsolatban.”

ii) az e) pont helyébe a következő lép:

„e) a termékek, alkatrészek és berendezések típusalkalmasságával kapcsolatos műszaki vizsgálatokat végez el saját maga, vagy a nemzeti légügyi hatóságok vagy a minősített szervezetek révén;”

iii) az i) pont helyébe a következő rendelkezés lép:

„i) módosítja, 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 elmulasztja az e rendelet vagy annak végrehajtási szabályai által ráruházott kötelezettségek teljesítését;”

iv) a szöveg a következő k) és l) pontokkal egészül ki:

„k) minden olyan légi járműre, amelynek egyszeri repülésére repülési engedélyt kértek, felállítja a megfelelő korlátozásokat;

l) légi járművekre repülési engedélyeket állít ki, amennyiben ilyen engedélyek szükségesek a repülésekhez.”

b) a (2) bekezdés a következőképpen módosul:

i) a b) pont ii. alpontja helyébe a következő szöveg lép:

„ii. termelő és karbantartó szervezetek, amelyek a tagállamok területén helyezkednek el, ha az érintett tagállam kéri; vagy”

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

„c) módosítja, felfüggeszti vagy visszavonja az érintett szervezet bizonyítványát, amennyiben a feltételek, amelyeknek megfelelően azt az Ügynökség kiadta, már nem teljesülnek, vagy ha az érintett szervezet elmulasztja az e rendelet vagy annak végrehajtási szabályai által ráruházott kötelezettségek teljesítését.”

(16) A szöveg a 15. cikk után a következő 15a. és 15b. cikkekkkel egészül ki:

*„15a. cikk
Személyzet tanúsítása*

1. A 6a. cikk (1) bekezdésében említett személyzet és szervezetek tekintetében az Ügynökség feladatai:
 - a) önállóan, a nemzeti légügyi hatóságokon vagy a minősített szervezeteken keresztül az általa akkreditálandó szervezetek és elbíráló szervek ellenőrzése és auditja;
 - b) a bizonyítványok kiállítása és megújítása a következőkre vonatkozóan:
 - i. a tagállamok területén található, személyzetet kiképző szervezetek és repülőorvosi központok az érintett tagállam kérésére; vagy
 - ii. a tagállamok területén kívül található, személyzetet kiképző szervezetek és repülőorvosi központok; vagy
 - iii. értékelő szervezetek, ha azok kérik;
 - c) az érintett szervezet bizonyítványának módosítása, korlátozása felfüggesztése vagy visszavonása, amennyiben azon feltételek, amelyeknek megfelelően azt az Ügynökség kiadta, már nem teljesülnek, vagy ha a bizonyítvánnyal rendelkező jogi vagy természetes személy elmulasztja az e rendelet vagy annak végrehajtási szabályai által ráruházott kötelezettségek teljesítését;
2. A 6a. cikk (1) bekezdésében említett szintetikus oktató eszközök tekintetében az Ügynökség feladatai:
 - a) önállóan, a nemzeti légügyi hatóságokon vagy a minősített szervezeteken keresztül az általa alkalmasnak minősített berendezések műszaki ellenőrzése;
 - b) a bizonyítványok kiállítása és megújítása a következőkre vonatkozóan:
 - i. Az Ügynökség által alkalmasnak minősített kiképző szervezetek szintetikus oktató eszközei; vagy
 - ii. a tagállamok területén található szintetikus oktató eszközök az érintett tagállam kérésére; vagy
 - iii. a tagállamok területén kívül található szintetikus oktató eszközök;

- c) a vonatkozó bizonyítvány módosítása, korlátozása felfüggesztése vagy visszavonása, amennyiben azon feltételek, amelyeknek megfelelően azt az Ügynökség kiadta, nem teljesülnek, vagy ha a bizonyítvánnyal rendelkező jogi vagy természetes személy elmulasztja az e rendelet vagy annak végrehajtási szabályai által ráruházott kötelezettségek teljesítését.

15b. cikk

Légiüzemeltetők tanúsítása

1. A kereskedelmi üzemeltetésben részt vevő üzemeltetők tekintetében az Ügynökség feladatai:
 - a) önállóan, a nemzeti légügyi hatóságokon vagy a minősített szervezeteken keresztül az általa alkalmasnak minősített üzemeltetők ellenőrzése és auditja;
 - b) a bizonyítványok kiállítása és megújítása a következőkre vonatkozóan:
 - i. a tagállamok területén található üzemeltetők az érintett tagállam kérésére; vagy
 - ii. a tagállamokon kívül található üzemeltetők, amennyiben nem valamelyik tagállam látja el ezen üzemeltetőkre vonatkozóan az üzemeltetők államának funkcióit és feladatait;
 - c) az érintett üzemeltető bizonyítványának módosítása, korlátozása, felfüggesztése vagy visszavonása, amennyiben már nem teljesülnek azok a feltételek, amelyek alapján az Ügynökség kiadta azt, vagy ha az érintett szervezet elmulasztja az e rendelet vagy végrehajtási szabályai által ráruházott kötelezettségek teljesítését.
2. Üzemeltetési irányelven keresztül az Ügynökség utasítást adhat ki arra vonatkozóan, hogy egy üzemeltetés megtiltható, korlátozható vagy bizonyos feltételeknek vethető alá a biztonságos működés érdekében.
3. A repülési idő korlátozásának tekintetében az Ügynökség feladatai:
 - a) a szükséges előírásoknak való megfelelés és adott esetben a kapcsolódó végrehajtási szabályok betartásának biztosítása érdekében az alkalmazandó típusalkalmassági előírások kiadása. Különösen a 6b. cikk (5) bekezdésében említett kapcsolódó végrehajtási szabályok elfogadásáig a repülőgépen történő kereskedelmi szállítás tekintetében az Ügynökség kiadja az alkalmazandó típusalkalmassági előírásokat a 3922/1991/EGK rendelet III. melléklete Q alrészének való megfelelés biztosítása érdekében.
 - b) az üzemeltetők egyéni repülési ideje meghatározásának sablonja, amennyiben ilyen sablonok az alkalmazandó típusalkalmassági előírások alapján nem jóváhagyhatók.”

(17) a 16. cikk (1) és (2) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

- „1. Az Ügynökség elvégzi az 1. cikk (1) bekezdésben tárgyalt területek szabványosítási vizsgálatait annak érdekében, hogy ellenőrizze az e rendelet és végrehajtási szabályainak az illetékes nemzeti hatóságok általi alkalmazását, valamint jelentést tesz a Bizottságnak.
2. Az Ügynökség elvégzi a vállalkozások műszaki vizsgálatait annak érdekében, hogy ellenőrizze az e rendelet és végrehajtási szabályainak alkalmazását, tekintettel a 2. cikkben meghatározott célokra.”

(18) A 18. cikk (2) bekezdése a következő albekezdéssel egészül ki:

„A munkaszerződéseknek meg kell felelniük a közösségi jognak, és megfelelően figyelembe kell venniük a Közösség harmadik országokkal kapcsolatos külpolitikáját. A Bizottság előzetes jóváhagyását meg kell kapniuk.”

(19) A 24. cikk a következőképpen módosul:

a) a (2) bekezdés a következőképpen módosul:

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

„b) elfogadja az Ügynökség tevékenységéről szóló éves általános jelentést, és legkésőbb június 15-ig megküldi az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, a Bizottságnak, a Számvevőszéknek és a tagállamoknak; az Ügynökség nevében évente megküld minden, az értékelési eljárás végeredménye szempontjából fontos információt a költségvetési hatóságnak.”

ii. a c) pont a következő mondattal egészül ki:

„a Bizottság véleményét csatolják az Ügynökség elfogadott munkaprogramjához;”

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

„d) a Bizottsággal egyetértésben elfogadja a nemzeti légügyi hatóságok és minősített szervezetek típusalkalmassági vizsgálati feladatainak kijelölésére vonatkozó iránymutatásokat;”

b) a következő (5) bekezdéssel egészül ki:

„5. A 28b. cikk alapján az igazgatóság kijelöli az ügyvezetői testületet.”

(20) A 25. cikk a következőképpen módosul:

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

„1. Az igazgatóság minden tagállam egy képviselőjéből és a Bizottság egy képviselőjéből áll. Ennek érdekében a Tanács minden tagállamból kijelöl egy képviselőt, valamint távollétének esetére az őt helyettesítő póttagot.

A Bizottság is kijelöli saját képviselőjét és annak póttagját is. Hivatali idejük öt évre szól. E hivatali idő egyszer meghosszabbítható.”

b) a következő (3) bekezdéssel egészül ki:

„3. Az átláthatóság érdekében az érdekelt felek négy képviselője megfigyelőként részt vesz az igazgatóságban. A Bizottság e személyeket a 24. cikk (4) bekezdésében említett tanácsadó szerv által összeállított jegyzékből jelöli ki, és a tanácsadó szervben képviselt érdekelt feleket a lehető legnagyobb körben képviseli. Hivatali idejük egyszer meghosszabbítható harminc hónap.”

(21) A 26. cikk (2) bekezdése utolsó mondatának helyébe a következő szöveg lép:

„A megbízatás egy alkalommal megújítható.”

(22) Az 28. cikk (2) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„2. A Tanács által kijelölt minden egyes tag egy szavazattal rendelkezik. A Bizottság képviselőinek összessége a Tanács által kijelölt tagok összességével megegyező szavazattal rendelkezik. Sem az érdekelt felek képviselői, sem pedig az Ügynökség ügyvezető igazgatója nem szavaz. Egy tag távollétében póttagja jogosult a szavazati jog gyakorlására.”

(23) A 28. cikk a következő 28a–28c. cikkekkkel egészül ki:

„28a. cikk

Az ügyvezetői testület hatásköre

1. Az Ügynökség ügyvezetői testülettel rendelkezik.
2. Az igazgatóság hatásköreinek és az ügyvezető igazgató feladatainak és hatásköreinek sérelme nélkül az ügyvezetői testület:
 - a) létrehozza eljárási szabályzatát;
 - b) elfogadja az Ügynökség 12. cikkben említett feladataira vonatkozó stratégiai iránymutatásokat, illetve az Ügynökség szerkezetét és működési módját;
 - c) előkészíti és felügyeli az igazgatóság döntéseinek végrehajtását;
 - d) felügyeli az igazgatóság által elfogadott költségvetés végrehajtását.

28b. cikk

Az ügyvezetői testület összetétele

1. Az ügyvezetői testület összetétele:
 - a) három, az igazgatóság által kijelölt tag a Tanács által kinevezett tagjai közül;

- b) három, a Bizottság által kinevezett tag;
 - c) két, az igazgatóságban részt vevő érdekelt felek képviselői közül és által kinevezett két megfigyelő.
- 2. Az ügyvezetői testület tagjainak és a megfigyelőinek hivatali ideje az igazgatósági tagságuk megszűntével jár le. E feltétel mellett a hivatali idejük egyszer meghosszabbítható harminc hónap.
 - 3. Az ügyvezetői testület tagjai közül elnököt és elnökhelyettest választ. Az elnökhelyettes hivatalból helyettesíti az elnököt az elnök akadályoztatása esetén. Az elnök és az elnökhelyettes hivatali ideje akkor jár le, amikor megszűnik az ügyvezetői testületi tagságuk.

28c. cikk
Az ügyvezetői testület ülései

- 1. Az ügyvezetői testület üléseit az elnök hívja össze.
 - 2. Ügyvezetői testületi ülést tartanak továbbá az elnök, vagy legalább három tag kérésére.
 - 3. Az ügyvezetői testület megfigyelőként bárki érdekeltet meghívhat az ülésekre.
 - 4. Az ügyvezetői testület tagjait az eljárási szabályzat előírásainak megfelelően tanácsadók vagy szakértők segíthetik.
 - 5. Az ügyvezetői testület üléseinek megszervezéséről és titkárságáról az Ügynökség gondoskodik.
 - 6. Az ügyvezetői testület többséggel hoz döntéseket.
 - 7. Az ügyvezetői testület minden tagja egy szavazattal rendelkezik. A 28b. cikk (1) bekezdésének c) pontjában említett érdekelt felek képviselői, valamint az e cikk (3) és (4) bekezdésében említett megfigyelők, tanácsadók és szakértők nem szavaznak.
 - 8. 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 feltételeit.”
- (24) A 29. cikk (3) bekezdése a következőképpen módosul:
- a) az a) pont helyébe a következő szöveg lép:
„a) az Ügynökség intézkedéseinek elfogadása a 13. cikkben meghatározottaknak megfelelően, az e rendelet, annak végrehajtási szabályai és bármely alkalmazandó törvény által meghatározott korlátokon belül;”

- b) a b) pont helyébe a következő szöveg lép:
„b) a 45. és 46. cikkben előírt ellenőrzések és vizsgálatok megszervezése;”
- c) a szöveg a következő k) és l) pontokkal egészül ki:
„k) az éves munkaprogram előkészítése és végrehajtása;
l) a Bizottság segítségnyújtási kérelmére történő válaszadás.”

(25) A 30. cikk a következőképpen módosul:

- a) Az (1) bekezdés a következő mondattal egészül ki:
„Kinevezése előtt az igazgatóság által kiválasztott jelöltet felkérhetik az Európai Parlament illetékes bizottságai. előtti nyilatkozattételre és az ezen bizottság(ok) tagjai által feltett kérdések megválaszolására.”
- b) a (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:
„4. Az ügyvezető igazgató és az igazgatók hivatali ideje öt év. A Bizottság javaslata alapján és értékelést követően a megbízatásuk időtartama legfeljebb 5 éves időszakra egyszer meghosszabbítható. Az értékelésben a Bizottság különösen az alábbiakat vizsgálja:
 - az első megbízatási időszak során elért eredmények és az ehhez vezető módszer;
 - az elkövetkező évek során az Ügynökség előtt álló feladatok és a rá vonatkozó követelmények.”

(26) a 35. cikk (1) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

- „1. Az Ügynökség 9a., 15., 15a., 15b., 46. vagy 53. cikknek megfelelően hozott határozatait ellen fellebbezni lehet.”

(27) A 41. cikk a következőképpen módosul:

- a) Az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:
„1. „Megsemmisítési keresettel lehet élni a Bíróság előtt az Ügynökségnek a harmadik felekre jogilag kötelező erejű lépései vonatkozásában mulasztás vagy az Ügynökség tevékenységei során okozott kár esetében.”
- b) a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:
„2. Akkor lehet a Bíróságnál az Ügynökségnek a 9a., 15., 15a., 15b., 46. vagy 53. cikkek alapján elfogadott határozataira vonatkozó megsemmisítési keresettel élni, amennyiben minden, az Ügynökségen belüli fellebbezési eljárás lezajlott.”

(28) A 45. cikk (1) bekezdésében a bevezető rész helyébe a következő szöveg lép:

„1. A Szerződés által a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskör sérelme nélkül az Ügynökség támogatja a Bizottságot az e rendelet és annak végrehajtási szabályai alkalmazásának ellenőrzésében azáltal, hogy a 16. cikk (1) bekezdésében meghatározottaknak megfelelően a tagállamok illetékes hatóságainak szabványosítási vizsgálatait vezeti. Ezért felhatalmazza az e rendeletben felhatalmazott tisztviselőket a nemzeti hatóságokkal való együttműködéssel az érintett tagállam jogi előírásainak megfelelően a következőkre:”

(29) A 46. cikk a következőképpen módosul:

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

„A 15., 15a. és 15b. cikk alkalmazása érdekében az Ügynökség maga elvégezheti a vállalkozások összes, a 16. cikk (2) bekezdésében említett szükséges vizsgálatát, vagy arra kijelölheti a meghatározott nemzeti légügyi hatóságokat vagy minősített szervezeteket.”

b) a bekezdés a következő (1a) bekezdéssel egészül ki:

„1a. A 9a. cikk alkalmazása érdekében az Ügynökség maga elvégezheti a minősített szervezetek összes szükséges, a 16. cikk (2) bekezdésében meghatározott vizsgálatát, vagy arra kijelölheti a nemzeti légügyi hatóságokat.”

(30) A szöveg 46. cikk után a következő 46a. és 6b. cikkekkkel egészül ki:

*„46a. cikk
Éves munkaprogram*

Az éves munkaprogramnak meg kell felelnie az Ügynökség e rendeletben meghatározott célkitűzéseinek, megbízásának és feladatainak.

Az éves munkaprogram felépítése a Bizottság által a tevékenység alapú irányítás részeként kidolgozott módszeren alapul.

*46b. cikk
Éves általános jelentés*

Az éves általános jelentésnek be kell mutatnia, hogy az Ügynökség milyen módon hajtotta végre az éves munkaprogramját.

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.”

(31) A 47. cikk a következő (5) és (6) bekezdéssel egészül ki:

- „5. Az Ügynökség által az 1049/2001/EK rendelet 8. cikke értelmében hozott döntések ellen panasz nyújtható be az ombudsmanhoz, illetve az Európai Községek Bíróságához benyújtott kereset tárgyát képezhetik az EK-Szerződés 195. és 230. cikke alapján.
6. Az e rendeletnek megfelelően az Ügynökség által gyűjtött adatok a személyes adatok közösségi intézmények és szervek által történő feldolgozása tekintetében az egyének védelméről valamint az ilyen adatok szabad áramlásáról szóló 45/2001/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet* tárgyát képezik.”

HL L 8., 2001.1.12., 1. o.”

(32) A 48. cikk (1) bekezdésének szövege a következőképpen módosul:

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

„1. Az Ügynökség bevételei a következőkből állnak:

- a) a Község hozzájárulása;
- b) bármely más olyan európai harmadik ország hozzájárulása, amellyel a Község az 55. cikkben említett megállapodásokat aláírt;
- c) az Ügynökség által kiállított bizonyítványok és jóváhagyások kérelmezői és tulajdonosai által fizetett díjak;
- d) az Ügynökség által készített kiadványokért, illetve az általa biztosított képzésekért és egyéb szolgáltatásokért felszámított díjak.

Az Ügynökség pénzügyi hozzájárulást kaphat továbbá a tagállamoktól, harmadik országoktól vagy egyéb szervezetektől.”

(33) Az 53. cikk (4) bekezdésében a második albekezdést el kell hagyni.

(34) Az 56. cikk (3) bekezdését el kell hagyni.

(35) A II. melléklet helyébe e rendelet mellékletének szövege lép.

(36) A rendelet az e rendeletben található III., IV., és V. melléklettel egészül ki.

II. FEJEZET

ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

2. cikk

Hatályon kívül helyezés

1. A 91/670/EGK tanácsi irányelv a 6a. cikk (6) bekezdésében említett végrehajtási szabályok hatálybalépésekor hatályát veszti.
2. A 3922/91/EGK rendelet III. melléklete a 6b. cikk (5) bekezdésében említett végrehajtási szabályok hatályba lépésekor hatályát veszti.
3. A 8. cikk rendelkezései azon termékekre, alkatrészekre és berendezésekre, illetve szervezetekre és személyekre vonatkoznak, akik és amelyek bizonyítványát kiállították vagy elismerték a 91/670/EGK tanácsi 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 Brüsszelben,

az elnök az *Európai Parlament* részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök

MELLÉKLET

- (1) A II. melléklet a következőképpen módosul:

„II. MELLÉKLET

A 4. cikk (2) bekezdésben említett légijármű

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.

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) égi jármű, amelynek legalább 51 %-át egy amatőr vagy amatőrök egy nonprofit szervezete építette saját céljára, kereskedelmi célok nélkül;

(d) égi 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.

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 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.”

(2) A szöveg 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 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-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;
 - 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 "felborulási" 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 repülőszemélyzettel és a légiirányító szolgálatokkal való angol nyelvű kommunikációra a repülés minden fázisában, ideértve a repülésre való felkészülést is.

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.
- 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, felelősségek 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

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, felelősségek 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.

- 2.a.3. A parancsnokpilóta meggyőződött az alábbiakról:
- i. a légi jármű 6. pontban megadottak szerinti légi-alkalmasságáról;
 - 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 légi-alkalmasságra 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 ismertén 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 államnak a műszeres repülésre vonatkozóan elfogadott eljárásait, ahol a cél repülőtér és/vagy az alternatív repülőtér található.
- 2.a.7 A fedélzetén 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, biztosítani 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.
- 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 repülőtér felé való közelítés nem folytatható bizonyos meghatározott magasságértékek alatt, illetve bizonyos meghatározott pozíción túl akkor, ha az előírt látási követelmények nem teljesülnek.
- 3.a.6. Vészhelyzetben a parancsnokpilótának biztosítani 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 repülőtér 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 légi-alkalmasságára 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 közelítést/leszállást lényegesen befolyásoló tényezők különösen az alábbiak:
- i. üzemeltetési eljárások;
 - ii. a repülőtér 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.
- 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.
- 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 felgyülemzése, 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 kipihenhessék 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, gyógyszerek, 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, szerződések 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 képesítéssel 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:
- 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;
 - a dokumentumot minden egyes légi járműre külön kell kidolgozni, figyelembe véve az üzemeltető vonatkozó üzemeltetési és karbantartási feltételeit; és
 - a minimális felszerelés-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.
- 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.

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.”

JOGALKOTÁSI PÉNZÜGYI KIMUTATÁS

1. A JAVASLAT CÍME:

A polgári repülés területén a közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról szóló, 2002. július 15-i 1592/2002/EK rendelet módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletjavaslat.

2. ABM/EBA KERET (TEVÉKENYSÉGALAPÚ IRÁNYÍTÁSI ÉS KÖLTSÉGVETÉS-TERVEZÉSI KERET)

0602 – Belföldi, légi- és tengeri közlekedés

3. KÖLTSÉGVETÉSI TÉTELEK

3.1. Költségvetési tételek (működési tételek és kapcsolódó technikai és igazgatási segítségnyújtási tételek (korábban: BA tételek)) beleértve a következő megnevezéseket:

06 02 01 (Európai Repülésbiztonsági Ügynökség)

3.2. A fellépés és a pénzügyi hatás időtartama:

Korlátlan időtartam (éves hozzájárulás)

3.3. Költségvetési jellemzők (a táblázat szükség szerint további sorokkal bővíthető):

Költségvetési tétel	Kiadás típusa		Új	EFTA-hozzájárulás	Tagjelölt országok hozzájárulásai	A pénzügyi terv fejezete
060201	Nem kötelező	Nem differenciált ²⁵	NEM	IGEN ²⁶	NEM	3.

²⁵ Nem differenciált előirányzatok, a továbbiakban: NDE.

²⁶ Az Ügynökséghez társult európai harmadik országok, így Svájc, Norvégia és Izland részvétele.

4. FORRÁSOK ÖSSZEFOGLALÁSA

4.1. Pénzügyi források

4.1.1. A kötelezettségvállalási előirányzatok (KöE) és a kifizetési előirányzatok összefoglalása (KiE)

millió EUR (három tizedesjegyig)

Kiadás típusa	Szakasz száma		n. év	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 és később	Összesen
---------------	---------------	--	-------	-------	-------	-------	-------	-----------------	----------

Működési kiadások²⁷

Kötelezettségvállalási előirányzatok (KöE)	8.1	a	2,365	2,412	2,461	2,510	2,560	2,611	14,919
Kifizetési előirányzatok (KiE)		b	2,365	2,412	2,461	2,510	2,560	2,611	14,919

Referenciaösszegen belüli igazgatási kiadások²⁸

Technikai és igazgatási segítségnyújtás (NDE)	8.2.4	c	0,484	0,494	0,504	0,514	0,524	0,534	3,053
---	-------	---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

TELJES REFERENCIAÖSSZEG²⁹

Kötelezettségvállalási előirányzatok		a+c	2,849	2,906	2,964	3,023	3,084	3,146	17,972
Kifizetési előirányzatok		b+c	2,849	2,906	2,964	3,023	3,084	3,146	17,972

Referenciaösszegbe nem beleszámított igazgatási kiadások³⁰

²⁷ Olyan kiadás, amely nem tartozik az érintett xx cím xx 01 alcímébe.

²⁸ Kiadások az xx cím xx 01 04 jogcímsoportján belül.

²⁹ Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség személyzetéhez kapcsolódó 2005-ös átlagköltség alapján, minden kiadást beleértve (fizetések és kiegészítések, küldetések, felszerelés és szállás), azaz alkalmazottanként 112 260 euro, évi 2%-kal növelve és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökséghez társult európai harmadik országok hozzájárulásaival csökkentve (ld. 3. oldal táblázat).

³⁰ Az xx 01 alcímbe tartozó, az xx 01 04 és xx 01 05 jogcímsoporton kívüli kiadások.

Humánerőforrás- és kapcsolódó kiadások (NDE) ³¹	8.2.5	d	0,108	0,110	0,112	0,114	0,116	0,119	0,679
A referenciaösszegbe nem beleszámított, humán erőforrások költségén és a kapcsolódó költségeken kívüli igazgatási költségek (NDE) ³²	8.2.6	e	0,052	0,053	0,054	0,055	0,056	0,057	0,327

A fellépés indikatív összköltsége

TELJES KÖTELEZETTSÉGVÁLLALÁSI ELŐIRÁNYZAT beleértve a humán erőforrások költségét		a+c +d+ e	3,009	3,069	3,130	3,192	3,256	3,322	18,978
TELJES KIFIZETÉSI ELŐIRÁNYZAT beleértve a humán erőforrások költségét		b+c +d+ e	3,009	3,069	3,130	3,192	3,256	3,322	18,978

A társfinanszírozás részletei

Ha a javaslat bizonyos (alább felsorolandó) tagállamok vagy más szervek általi társfinanszírozást ír elő, a társfinanszírozás becsült szintjét az alábbi táblázatban meg kell adni (ha a társfinanszírozáshoz több szervezet járul hozzá, a táblázat további sorokkal bővíthető):

millió EUR (három tizedesjegyre)

Társfinanszírozó szerv		n. év	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 és később	Összesen
Európai harmadik ország ³³	f	0,146	0,149	0,152	0,155	0,158	0,161	0,922

³¹ Lásd 8.2.5. táblázatot.

³² Lásd 8.2.6. táblázatot.

³³ Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökséghez társult európai harmadik országok részvétele az 1592/2002/EK rendelet 55. cikkének alkalmazásában. E részvétel a becslések szerint az Ügynökség költségvetésének 7%-a, nem számítva a kintlévőségeket.

TELJES KÖTELEZETTSÉGV ÁLLALÁSI ELŐIRÁNYZATOK társfinanszírozással	a+c+d +e+f	3,155	3,218	3,282	3,347	3,414	3,483	19,899
---	---------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------

4.1.2. A pénzügyi programozással való összeegyeztethetőség

- ☒ A javaslat összeegyeztethető a jelenlegi pénzügyi programozással.
- ☐ A javaslat megkívánja a pénzügyi terv vonatkozó fejezetének átprogramozását.
- ☐ A javaslat megkövetelheti az intézményközi megállapodás³⁴ rendelkezéseinek alkalmazását (azaz rugalmassági eszköz alkalmazására vagy a pénzügyi terv módosítására van szükség).

4.1.3. A bevételre gyakorolt pénzügyi hatás

- ☒ A javaslatnak nincs hatása a bevételre
- ☐ A javaslatnak van pénzügyi hatása – a bevételre gyakorolt hatása a következő:

millió EUR (egy tizedesjegyig)

Költségvetési tétel	Bevételek	A fellépés előtt [n-1. év]	A fellépés utáni helyzet					
			[n. év]	[n+1. év]	[n+2. év]	[n+3. év]	[n+4. év]	[n+5. év] ³⁵
	a) Bevétel abszolút értékben							
	b) A bevétel változása	Δ						

(Minden érintett költségvetési tételt meg kell jelölni, a táblázatot megfelelő számú sorral kiegészítve, ha több költségvetési tételt ér hatás.)

Humán erőforrások (tisztviselők, ideiglenes és külső alkalmazottak) –a részleteket lásd a 8.2.1. pontnál

A táblázat az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség és a Bizottság szükségleteit (Európai Repülésbiztonsági Ügynökség: 20 ideiglenes alkalmazott, Bizottság: 1 tisztviselő) mutatja be a javasolt fellépés megvalósításához.

³⁴ Lásd az intézményközi megállapodás 19. és 24. pontját.

³⁵ Amennyiben az intézkedés időtartama hosszabb 6 évnél, a táblázat további oszlopokkal bővíthető.

Éves szükségletek	n. év	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 és később
A személyzet teljes létszáma	20	20	20	20	20	20

5. JELLEMZŐK ÉS CÉLKITŰZÉSEK

A javaslat összefüggésével kapcsolatos pontosítások szükségesek az indoklásban. A jogalkotási pénzügyi kimutatás e szakaszának magában kell foglalnia a következő kiegészítő információkat:

5.1. Rövid vagy hosszú távon meg kell valósítani

A légiközlekedési belső piacon szükséges a biztonság általános szintjének javítása és az üzemeltetők közötti versenyfeltételek további harmonizációja.

5.2. A Közösség részvételének hozzáadott értéke és a javaslatnak az egyéb pénzügyi eszközökkel való összeegyeztethetősége és esetleges szinergiák

A közösségi, kötelező érvényű és egyformán alkalmazott szabályok létrehozása lehetővé teszi a kívánt harmonizációt.

5.3. Célkitűzések, a javaslat várt eredményei és kapcsolódó mutatói a tevékenység alapú irányítás keretében

Harmonizálni kell a légiüzemeltetőkkel, a pilóták engedélyezésével és a harmadik országok légi járműveinek biztonságával kapcsolatos szabályozást. A légiközlekedési biztonság javítása kedvezni fog mind a repülőn utazó, mind a földön tartózkodó állampolgároknak. A versenyfeltételek harmonizációja a légiüzemeltetőknek fog kedvezni. Végül pedig a repülő személyzet engedélyének automatikus elismerése lehetővé teszi e személyzetnek a mobilitását, kedvező hatása lesz tehát mind a személyzetre, mind a munkaadókra.

5.4. Végrehajtási módszer (indikatív)

Jelölje meg a fellépés végrehajtásához választott módszert (módszereket)³⁶.

☐ X Központosított irányítás

³⁶

Több módszer esetében kérjük, pontosítson az e pontban található „Megjegyzés” részben.

- ☒ közvetlenül a Bizottság által
- ☐ közvetlenül, az alábbiaknak adott felhatalmazással:
 - ☐ végrehajtó hivatalok
 - ☒ a Közösségek által létrehozott szervek a költségvetési rendelet 185. cikkében említettek szerint
 - ☐ nemzeti közjogi intézmény/ közszolgáltató intézmény
- ☐ Megosztott vagy decentralizált irányítás
 - ☐ tagállamokkal
 - ☐ harmadik országokkal
- ☐ Nemzetközi szervezetekkel való közös irányítás (sorolja fel, melyekkel)

Megjegyzés:

A Bizottság és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség együttesen vesz részt az e rendelet intézkedéseinek végrehajtásában.

6. FELÜGYELET ÉS ÉRTÉKELÉS

6.1. Felügyeleti rendszer

Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség munkája minden évben ellenőrzés, illetve – a lezárt évre az általános éves jelentésen, a következő évre pedig az arra vonatkozó munkaprogramon keresztül – értékelés tárgyát képi. E két dokumentumot az Ügynökség igazgatósága fogadja el, és átadásra kerül az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, a Bizottságnak, a Számvevőszéknek és a tagállamoknak.

6.2. Értékelés

6.2.1. Előzetes értékelés

Az 1592/2002/EK rendelet rendelkezéseinek megfelelően a Bizottság az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség véleményét kérte e szöveg hatályának a légiüzemeltetésekre, a repülési személyzet engedélyezésére és a harmadik országok légi járműveinek biztonságára való kiterjesztéséről. Az Ügynökségnek a belső szabályainak, illetve a terület nemzetközi gyakorlatainak megfelelően mélyreható megbeszéléseket folytatott az érdekelt felek összességével, és hozzászólásaikat figyelembe véve véleményt nyilvánított. Eképpen 2004. április 27-én konzultációs dokumentumot tett közzé a honlapján (www.easa.eu.int) „a pilóták képességeivel, a légiüzemeltetéssel és a nem közösségi üzemeltetők által használt harmadik országbeli légi járművek

szabályozásával kapcsolatos alkalmazhatóság, alapelvek és szükséges követelmények” kapcsán (NPA N° 2/2004). 2004. április 30. és július 31-e között az anyaghoz 1695 hozzászólás érkezett 93 személy, nemzeti hatóság, vállalkozás és szervezet részéről. A megkérdezett felek túlnyomó többsége kedvezően nyilatkozott a légiüzemeltetőkkel, a repülési személyzet engedélyeivel és a harmadik országbeli légi járművek biztonságával kapcsolatos közös szabályok létrehozásáról. A hozzászólások alapján az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség elemzést végzett, amelynek eredményét 2004. december 15-én átadta a Bizottságnak (3/2004. vélemény).

A Bizottság szolgálatai hatáselemzést végeztek a közös szabályok légiüzemeltetőkre, a pilóták engedélyezésére és a harmadik országbeli légi járművek biztonságára való kiterjesztésével kapcsolatban a helyességének ellenőrzésére és a megvalósítási módjának felmérésére. E tanulmány megerősítette mind a jogalkotó, mind az érdekelt felek, mind pedig az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség véleményét az 1592/2002/EK rendelet hatályának e területekre történő kiterjesztését illetően.

6.2.2. *A közbenső/utólagos értékelés nyomán tett intézkedések (korábbi, hasonló tapasztalatok tanulsága)*

6.2.3. *A jövőbeni értékelések módja és gyakorisága*

Öt évenként külső, független értékelés vizsgálja meg, mennyiben felel meg az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség a küldetéseinek, és felméri a közös szabályok és az Ügynökség munkájának hatását a légibiztonság általános szintéjre.

7. CSALÁS ELLENI INTÉZKEDÉSEK

Az ügyvezető igazgató hajtja végre az Ügynökség költségvetését. Minden évben átadja a Bizottságnak, a Számvevőszéknek és az Ügynökség igazgatóságának a részletes az előző évre vonatkozó elszámolást bevételekre és kiadásokra bontva. Ezen kívül a Bizottság belső ellenőre az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség tekintetében ugyanazzal a hatáskörrel rendelkezik, mint amelyekkel a Bizottság szolgálatai tekintetében; az Ügynökség a Bizottságéval megegyező belső auditrendszerrel működik.

Az Európai Csaláselleni Hivatal (OLAF) által lefolytatott vizsgálatokról szóló, 1999. május 25-i 1073/1999/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet, valamint az OLAF belső vizsgálatairól szóló 1999. május 25-i intézményközi megállapodás korlátlanul vonatkozik az EFSA-ra.

8. FORRÁSOK RÉSZLETEZÉSE

8.1. A javaslat célkitűzéseinek pénzügyi költségei

Kötelezettségvállalási előirányzatok millió EUR-ban (három tizedesjegyig)

(A célkitűzések, a fellépések és a végeredmények fejezeteit fel kell tüntetni)	Végeredmény típusai	Átlagos költség	n. év		n+1. év		n+2. év		n+3. év		n+4. év		n + 5. év és később		ÖSSZESEN	
			Végeredmények száma	Összköltség	Végeredmények száma	Összköltség	Végeredmények száma	Összköltség	Végeredmények száma	Összköltség	Végeredmények száma	Összköltség	Végeredmények száma	Összköltség	Végeredmények száma	Összköltség
MŰVELETI CÉLKITŰZÉS ³⁷	A légiműveletekkel, pilótaengedélyekkel és a harmadik országbeli légi járművek biztonságával kapcsolatos közös szabályok kialakítása															
1. fellépés	Szabályozás		1,168		1,191		1,215		1,240		1,264		1,290		7,368	
2. fellépés	Szabványosítás		1,197		1,221		1,245		1,270		1,295		1,321		7,548	
3. fellépés	Technikai segítségnyújtás		0,484		0,494		0,504		0,514		0,524		0,534		3,053	
1. célkitűzés összesen				2,849		2,906		2,964		3,023		3,084		3,146		17,972
ÖSSZKÖLTSÉG				2,849		2,906		2,964		3,023		3,084		3,146		17,972

³⁷

Az 5.3. szakaszban leírtak szerint.

8.2. Igazgatási kiadások

E kiadásokat a Bizottság illetékes osztályának éves előirányzatai fedezik.

8.2.1. Személyzet létszáma és típusa

Állások típusa		A fellépés irányítására kijelölendő meglévő és/vagy további személyzet (állások száma / teljes munkaidős egyenérték)					
		n. év	n+1. év	n+2. év	n+3. év	n+4. év	n+5. év
Tisztviselő ³⁸ (új állás)	A*/AD	1	1	1	1	1	1
	B*, C*/AST						
A XX 01 02 jogcímszoportból finanszírozott személyzet ³⁹							
Az XX 01 04/05 jogcímszoportból finanszírozott egyéb személyzet ⁴⁰							
ÖSSZESEN							

8.2.2. A fellépés keretében elvégzendő feladatok leírása

A műszaki szabályok és a szabályozás előkészítése, e szabályozás végrehajtása, beleértve a technikai és igazgatási segítségnyújtást, valamint a szabványosítási vizsgálatokat.

8.2.3. A (jogszabályban meghatározott) humán erőforrás eredete

(Több forrás megjelölésénél kérjük az állások számát forrásonként megadni)

☐ A felváltásra vagy kiterjesztésre váró program irányítására jelenleg kijelölt állások

³⁸ Amelynek költségét NEM fedezi a referenciaösszeg.

³⁹ Amelynek költségét NEM fedezi a referenciaösszeg.

⁴⁰ Amelynek költségét a referenciaösszeg fedezi.

- ☐ Az n. évi éves politikai stratégiában/előzetes költségvetés-tervezetben már kijelölt állások
- ☒ Az éves politikai stratégia/előzetes költségvetés-tervezet következő eljárása keretében igénylendő állások
- ☐ Az érintett szolgálaton belül újra elosztandó állások meglévő források felhasználásával (belső áthelyezés)
- ☐ Az n. évben szükséges, de az éves politikai stratégiában/előzetes költségvetés-tervezetben az adott évre nem előirányzott állások

8.2.4. Egyéb, referenciaösszege belüli igazgatási kiadások (XX 01 04/05 –Igazgatási kiadások)

millió EUR (három tizedesjegyig)

Költségvetési tétel (szám és megnevezés)	n. év	n+1. év	n+2. év	n+3. év	n+4. év	n+5. év és később	ÖSSZESE N
1. Technikai és igazgatási segítségnyújtás (beleértve a kapcsolódó személyzeti költségeket)	0,484	0,494	0,504	0,514	0,524	0,534	3,053
Végrehajtó hivatalok ⁴¹							
Egyéb műszaki és igazgatási segítségnyújtás							
- belső							
- külső							
Teljes műszaki és igazgatási segítségnyújtás							

8.2.5. A referenciaösszegbe nem beleszámított személyzeti költségek és kapcsolódó költségek

millió EUR (három tizedesjegyig)

A humán erőforrás típusa	n. év	n+1. év	n+2. év	n+3. év	n+4. év	n+5. év és később
Tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak (XX 01 01)	0,108	0,110	0,112	0,114	0,116	0,119
Az XX 01 02 jogcímcsoportból finanszírozott személyzet (kísérő alkalmazottak, kihelyezett nemzeti szakértők, szerződéses alkalmazottak, stb.) (jelölje meg a költségvetési tételt)						
Személyzeti és kapcsolódó (a referenciaösszegbe nem beleszámított) költségek összesen						

⁴¹ Szükséges megemlíteni a kifejezetten az érintett végrehajtó ügynökség(ek)hez kapcsolódó jogalkotási pénzügyi kimutatást.

Számítás –Tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak

Adott esetben a 8.2.1. pontra kell hivatkozni

108 000 euro minden tisztviselőre (2005-ben) + évente 2%

Számítás – Az XX 01 02 jogcímcsoportból finanszírozott személyzet

Adott esetben a 8.2.1. pontra kell hivatkozni

8.2.6. Egyéb, referenciaösszegbe nem beleszámított igazgatási kiadások

millió EUR (három tizedesjegyig)

	n. év	n+1. év	n+2. év	n+3. év	n+4. év	n+5. év és később	ÖSSZESEN
XX 01 02 11 01 – Kiküldetések							
XX 01 02 11 02 – Ülések és konferenciák							
XX 01 02 11 03 - Bizottságok ⁴²	0,052	0,053	0,054	0,055	0,056	0,057	0,327
XX 01 02 11 04 – Tanulmányok és konzultációk							
XX 01 02 11 05 – Információs rendszerek							
2. Összes egyéb irányítási kiadás (XX 01 02 11)							
3. Egyéb igazgatási jellegű kiadások (részletezve, a költségvetési tétel megadásával)							
Személyzeti és kapcsolódó költségeken kívüli (a referenciaösszegbe NEM beleszámított) összes igazgatási kiadás							

⁴²

Jelölje meg a bizottság típusát és a csoportot, amelyikhez tartozik.

Számítás – *Egyéb, a referenciaösszegbe nem beleszámított igazgatási kiadások*

Az 1592/2002/EK rendelet 54. cikkében létrehozott „komitológiai bizottság” ülései, évente kétszer 40 szakértő részvételével, ülésenként és szakértőnként 650 euro (2005) évente 2%-kal növelve.