



Brüsszel, 2014. november 25.
(OR. en)

15733/14

Intézményközi referenciaszám:
2013/0187 (COD)

AVIATION 218
CODEC 2291

JELENTÉS

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	a Tanács
Előző dok. sz.:	15472/14 AVIATION 2010 CODEC 2236
Biz. dok. sz.:	11496/13 AVIATION 90 CODEC 2072
Tárgy:	<i>A Tanács 2014. december 3-i ülésének ((Közlekedés, Távközlés és Energia) előkészítése</i> Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete a 216/2008/EK rendeletnek a repülőterek, a légiforgalmi szolgáltatás és a léginavigációs szolgálatok tekintetében történő módosításáról – SES II+, EASA-rendelet – Általános megközelítés

I. BEVEZETÉS

A Bizottság 2013. június 12-én benyújtott a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek két jogalkotási javaslatot, amelyek az egységes európai égboltról (SES) szóló rendeletek naprakésszé tételére és végrehajtásának felgyorsítására irányulnak. A SES II + csomag célja az európai légiközlekedési rendszer versenyképességének fokozása és a 2004-ben indított egységes európai égbolt kezdeményezés továbbfejlesztése. Az egységes európai égbolt kezdeményezés arra irányul, hogy megerősítse a légi forgalom jelenlegi biztonsági előírásait, hozzájáruljon a légiközlekedési rendszer fenntartható fejlődéséhez, és fokozza a légiforgalmi szolgáltatások (ATM) és a léginavigációs szolgálatok (ANS) összzhatékonyágát.

Ennek összefüggésében a meglévő négy SES II-rendelet átdolgozása (átdolgozásra irányuló javaslat) és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról szóló rendelet módosításai (EASA-javaslat) egyszerűsíténék a jogszabályi keretet, kiküszöbölnék a jelenlegi szabályok közötti átfedéseket, javítanák a felügyeleti rendszert és módosítanák a meglévő szabályokat a légiforgalmi szolgáltatás összhatékonyságának javítása céljából. A javaslatokkal orvosolni kívánt legfőbb problémát a léginavigációs szolgálatok elégtelen hatékonysága és a légiforgalmi szolgáltatások fragmentáltsága jelenti.

Közelebbről az EASA-javaslatban foglalt módosítások célja az EASA-rendelet jelenlegi hatályának összehangolása a SES jogi keretével, a kettő közötti meg nem felelések megszüntetése, valamint a SES átjárhatóságára vonatkozó koncepciók beépítése. A javaslat ezen túlmenően korszerűsíti az EASA-rendeletet abban is, hogy figyelembe veszi a SESAR kutatási program közelmúltbeli fejlesztéseit, valamint megteremti az összhangot az Európai Parlament, a Tanács és a Bizottság decentralizált ügynökségekkel kapcsolatos közös megközelítésével (közös megközelítés).

II. A TANÁCSBAN FOLYÓ MUNKA

A Bizottság a légiközlekedési munkacsoport 2013. szeptember 2-i ülésén előterjesztette a SES 2+ javaslatcsomagot és az azzal kapcsolatos hatásvizsgálat eredményét. A legtöbb reagáló delegáció korainak tartotta a javaslatot arra hivatkozva, hogy a korábbi jogszabálycsomag végrehajtása még nem tudott kiteljesedni. Azt is hangsúlyozták, hogy a jelenlegi SES-struktúra gyakori változtatása azzal a kockázattal jár, hogy a hatékonyság átfogó célkitűzésével ellentétes módon kontraproduktív eredményeket hoz. A tagállamok negatív véleménye miatt a SES 2+ csomag munkacsoporti szintű részletes vizsgálata csak 2014 júliusában, az olasz elnökség alatt kezdődött meg a két jogalkotási javaslat párhuzamosan folyó vizsgálatával.

Az elnökség a SES 2+ csomag egészére vonatkozó gyors előrelépés érdekében korlátozott megközelítést alkalmazott az EASA-rendelet tekintetében, és a javaslatnak csak azokat a cikkeket vizsgálta, amelyek közvetlenül kapcsolódnak a SES átdolgozására irányuló javaslatához. A delegációk üdvözltek az elnökség összeszedett és eredményorientált megközelítését, és azt is pozitívan értékelték, hogy a tervek szerint a Bizottság 2015 folyamán az EASA-rendelet egészére vonatkozó módosítási javaslatot fog benyújtani. A delegációk szerint az ügynökség jogállásához és szerepéhez kapcsolódó egyes alapkérdéseket – így az ügynökség nevének vagy finanszírozási struktúrájának ügyét – az ügynökség feladatainak tágabb összefüggésében kell megvizsgálni, nem csak a SES II + csomagban központi szerepet betöltő ATM nézőpontjából.

Az EASA-rendelet tervezett felülvizsgálata lehetőséget fog nyújtani ezeknek az alapvető kérdéseknek és tágabb szempontoknak a részletekbe menő vizsgálatára. Ezért a mellékletben szereplő általános megközelítés tervezete csak egyes cikkeket tartalmaz, míg a többi tekintetében figyelmen kívül hagyja a Bizottság javaslatát.

III. ÁLTALÁNOS MEGJEGYZÉSEK

A tagállamok általánosságban üdvözltek a Bizottságnak az egységes európai égbolt kezdeményezés meglévő jogi keretének egyszerűsítésére és pontosítására irányuló szándékát, és támogatták az EASA-rendeletnek a SES átdolgozására irányuló javaslatban foglalt rendelkezésekkel való összehangolását. Az egyszerűsített, egységes szabályok – különösen az olyan technikai szabályozások tekintetében, mint az ATM/ANS területén megvalósuló átjárhatóság és engedélyezés – értéktöbbletet biztosítanak azzal, hogy kiküszöbölik az SES-rendelettel való átfedéseket. Egyértelműen elkülönítik a SES-nek az átdolgozására irányuló javaslatban foglalt gazdasági szabályozását a SES technikai aspektusaitól, amelyek tekintetében az ügynökségnek meghatározott szerepe van az ATM/ANS tevékenységek szabályozásának és felügyeletének biztosítása terén.

A munkacsoporti keretben végzett intenzív munkát követően az Állandó Képviselők Bizottsága a 2014. november 21-i ülésén megvizsgálta és jóváhagyta az általános megközelítés tervezetét. Ennek alkalmával ES azt kérte, hogy a Bizottság pontosítsa az EASA-javaslat légikikötőkre – különösen a gibraltári repülőtérre – való alkalmazandóságát, álláspontját pedig a Bizottság e tárgyban tervezett nyilatkozatától tette függővé. A Bizottság szolgálatai megerősítették, hogy az EASA-javaslat nem terjed ki a légikikötőkre, és vállalták, hogy a Tanács jegyzőkönyvében rögzítendő, erre vonatkozó nyilatkozatot fognak tenni.¹

Az elvégzett munka áttekintése az alábbiakban olvasható, a szöveg kisebb technikai jellegű változtatásai pedig félkövér betűtípussal és áthúzással vannak jelölve.

UK továbbra is parlamenti vizsgálati fenntartással él a javaslattal kapcsolatban.

IV. KONKRÉT KÉRDÉSEKHEZ FÜZÖTT ÉSZREVÉTELEK

a) Katonai szempontok

A Bizottság azt javasolta, hogy az EASA-rendelet hatályát bővítsék ki annak biztosítása érdekében, hogy a katonai szolgáltatók a polgári forgalom számára történő szolgáltatásnyújtás esetén megfeleljenek a polgári légi forgalom szabályainak. Már a megbeszélés kezdetén erős ellenállás alakult ki ezzel kapcsolatban a tagállamok körében, amelyek úgy ítélték meg, hogy a katonai közösségnek kifejezetten a SES szabályai alá vonása a katonaság szabályozási függetlenségének megsértését jelenti. Az elnökség a tagállami katonai szakértőkkel és az Európai Védelmi Ügynökséggel 2014. október 14-én tartott alapos véleménycserét követően arra a megállapításra jutott, hogy az EASA-rendelet hatálya változatlan marad, és továbbra is alkalmazni kell a katonai közösség azon fennálló kötelezettségét, hogy legalább olyan hatásfokkal biztosítsa a biztonságot, mint amelyet a polgári szolgáltatókra vonatkozó alapvető követelmények előírnak.

¹ Hasonló nyilatkozatra került már sor az EASA-rendelet legutóbbi módosításának, az 1108/2009/EK rendeletnek az elfogadásakor (vö: 12955/09 ADD 1).

b) Az átjárhatósághoz szükséges engedélyezések és nyilatkozatok

A léginavigációs szolgáltatások nyújtása az EASA vagy a nemzeti felügyeleti hatóságok engedélyéhez, illetve egyes szolgáltatások esetében a szolgáltatásnyújtó által tett nyilatkozathoz kötött. Ezeket az elveket a SES átdolgozására irányuló javaslat 8. cikke határozza meg, az EASA-rendelet pedig tartalmazza az anyagi rendelkezéseket, nevezetesen azokat az alapvető követelményeket, amelyeknek a léginavigációs szolgáltatóknak meg kell felelniük (8b. cikk és Vb. melléklet). Az EASA-rendelet határozza meg továbbá az említett szabályok végrehajtásához és további módosításához kapcsolódó, felhatalmazásról szóló szabályokat (8b. cikk) és az EASA kapcsolódó feladatait (22a. cikk).

Azon minősített szervezetek vonatkozásában, amelyekre a nemzeti hatóságok felügyeleti funkcióit át lehet ruházni, a SES átdolgozására irányuló javaslat és az EASA-rendelet hasonló felépítést követ. A SES átdolgozására irányuló javaslat meghatározza e szervezetek általános keretrendszerét, az EASA-javaslat V. melléklete pedig az általuk teljesítendő kritériumokat foglalja össze.

Munkacsoporti keretben sor került az érintett rendelkezéseknek a vázolt alapstruktúra megtartása melletti egyszerűsítésére és pontosítására. Így kizárólag az EASA-javaslatban hagyták meg a „nyilatkozatra” vonatkozó fogalommeghatározást és a minősített szervezetekről szóló mellékletet, aminek eredményeképpen sikerült kiküszöbölni a SES jogi keretével fennálló felesleges párhuzamokat. Pontosították az Ügynökség feladatait a bizonyítványok és a nyilatkozatok tekintetében is. Ezen túlmenően az Ügynökség feladatainak meghatározása tekintetében több delegáció előrelépésként értékelte annak lehetőségét, hogy európai szinten dolgozzák ki az alapkövetelmények részletes leírását. Mindazonáltal az EASA feladataival kapcsolatosan alkalmazott ezen új, centralizált és harmonizált megközelítésnek a tágabb vonzatai miatt a delegációk arra az álláspontra helyezkedtek, hogy helyénvalóbb ezt a lehetőséget az EASA-rendelet 2015. évi átfogó felülvizsgálatával összefüggésben megvizsgálni.

c) Útvonaldíjak

A Bizottság mindkét SES II + javaslatban előterjesztett arra irányuló módosításokat, hogy vezessenek be útvonaldíjakat az Ügynökség megnövekedett számú, ATM vonatkozású tevékenységeinek finanszírozása céljából. A SES összefüggésében e módosítást az indokolta, hogy az Eurocontrol szakértelme átirányításra került a SES II-rendeletek elfogadásával az EASA-ra ruházott feladatkörök ellátására. Mindazonáltal mivel a Bizottság ebben a szakaszban nem tudott biztosítékot szolgáltatni a delegációknak az Eurocontrol intézményi keretéből való említett átszervezés gyakorlati feltételeinek vonatkozásában, az e kiegészítő finanszírozási forrásra vonatkozó döntést elhalasztották addig az időpontig, amikor az EASA-rendelet 2015. évi felülvizsgálata keretében sor kerül az EASA átfogó finanszírozási struktúrájáról szóló megbeszélésekre.

d) Felhatalmazáson alapuló jogi aktusok és végrehajtási aktusok

Az általános megközelítés a felhatalmazáson alapuló jogi aktusokról és a végrehajtási aktusokról szóló rendelkezéseket csak két esetben – nevezetesen az alapvető követelmények (8b. cikk) és a díjak és költségek (64. cikk) – tekintetében aktualizálja. A 65a–65c. cikkben szereplő sablonmondatok beillesztése ezt a változtatást, a többi rendelkezés pedig azt a szándékot tükrözi, hogy fenntartsák a korábbi komitológiai szabályok alkalmazását, amelyeket jelenleg a 216/2008/EK rendelet 65. cikke tartalmaz.

V. AZ EURÓPAI PARLAMENTBEN FOLYÓ MUNKA

Az Európai Parlament kinevezte David-Maria SASSOLI-t az ügy előadójának, továbbá 2014. március 12-én elfogadta az első olvasatban kialakított álláspontját.

VI. KONKLÚZIÓ

A fentiek fényében a Tanács felkérést kap, hogy 2014. december 3-i ülésén:

- vizsgálja meg az e jelentés I. mellékletében szereplő szöveget, és fogadjon el általános megközelítést;
- nyugtázza, és a Tanács jegyzőkönyvében rögzítse a Bizottság által megteendő nyilatkozatot.

1. cikk

Hatály

1. E rendeletet a következőkre kell alkalmazni:

- a) a repüléstechnikai termékek, alkatrészek és berendezések tervezése, gyártása, karbantartása és üzemben tartása, valamint a repüléstechnikai termékek, alkatrészek és berendezések gyártásában, előállításában, karbantartásában és üzemben tartásában részt vevő személyzet és szervezetek;
- b) légi jármű üzemben tartásában részt vevő személyzet és szervezetek;
- c) repülőterek tervezése, karbantartása és üzemeltetése, valamint az ebben részt vevő személyzet és szervezetek, továbbá – a környezetvédelemre és a területrendezésre vonatkozó közösségi és nemzeti jogszabályok sérelme nélkül – a repülőterek környezetének védelme;
- d) repülőterek felszerelésének tervezése, gyártása és karbantartása, valamint az ebben részt vevő személyzet és szervezetek;
- e) a légiforgalmi szolgáltatás és a léginavigációs szolgálatok („ATM/ANS”) rendszereinek és rendszerlemeinek tervezése, gyártása és karbantartása, valamint az ebben részt vevő személyzet és szervezetek;
- f) az ATM/ANS és az ebben érintett személyzet és szervezetek.

2. E rendelet nem alkalmazandó a következőkre:

- a) az (1) bekezdés a) pontjában és az (1) bekezdés b) pontjában említett olyan termékek, alkatrészek, berendezések, személyzet és szervezetek, amelyek katonai, vámügyi, rendőrségi, kutatás-mentési, tűzoltási tevékenységekben, illetve a parti őrség feladataiban vagy hasonló tevékenységekben vagy szolgáltatásban vesznek részt. A tagállamok vállalják annak biztosítását, hogy az ilyen tevékenységek vagy szolgáltatások a lehetséges mértékben figyelembe vegyék e rendelet céljait;
- b) az (1) bekezdés c) és d) pontjában említett repülőterek, vagy azok részei, illetve felszerelések, személyzet és szervezetek, amelyeket a katonaság irányít vagy üzemeltet;
- c) az (1) bekezdés e) és f) pontjában említett ATM/ANS, beleértve a rendszereket, rendszerelemeket, személyzetet és szervezeteket, amelyeket a katonaság biztosít vagy bocsát rendelkezésre. A tagállamok biztosítják, hogy az e bekezdés a) pontjában említett légi járművek, ahol lehetséges, legyenek elkülönítve a többi légi járműtől.

3. Az egységes európai égbolt végrehajtásáról szóló XXXX/XXX/EK rendelet (átdolgozás) 8. cikkének sérelme nélkül a tagállamok lehetőség szerint biztosítják, hogy a (2) bekezdés b) pontjában említett, a nyilvánosság számára nyitott katonai létesítmények vagy a (2) bekezdés c) pontjában említett, a katonai állomány által a nyilvánosság számára nyújtott szolgáltatások legalább olyan biztonsági hatékonyságot garantáljanak, mint amelyet az Va. és Vb. mellékletben foglalt alapvető követelmények meghatároznak.

2. cikk

Célok

- (1) E rendelet fő célja a polgári repülésbiztonság egységesen magas szintjének létrehozása és fenntartása Európában.
- (2) Az e rendelet hatálya alá tartozó területeken a további célok a következők:
 - a) a környezetvédelem magas, egységes szintjének biztosítása;
 - b) az áruk, a személyek és a szolgáltatások szabad mozgásának megkönnyítése;
 - c) a szabályozási és típusalkalmassági vizsgálati eljárásokban a költséghatékonyság elősegítése, valamint nemzeti és európai szinten az ismétlődések elkerülése;
 - d) a tagállamok Chicagói Egyezményben meghatározott kötelezettségei teljesítésének támogatása, az Egyezmény előírásainak közös értelmezésére és egységes végrehajtására szolgáló alapok nyújtásával, valamint annak biztosítása révén, hogy az Egyezmény előírásait – különösen az ICAO-szabványokat – az e rendeletben és a végrehajtáshoz meghatározott szabályokban megfelelően és időben figyelembe vegyék;
 - e) a polgári repülésbiztonság szabványaival és szabályaival kapcsolatos közösségi álláspontok támogatása világszerte azáltal, hogy harmadik országokkal és nemzetközi szervezetekkel megfelelő együttműködést hoznak létre;
 - f) egyenlő feltételek biztosítása a belső légiközlekedési piac valamennyi szereplője számára;
 - g) az ATM-főterv fejlesztésének és megvalósításának támogatása;
 - h) a polgári repülésbiztonságnak az egyes konkrét tevékenységek jellegével arányos szabályozása.

- (3) Az (1) és (2) bekezdésekben meghatározott célok eléréséhez szükséges eszközök a következők:
- a) minden szükséges aktus előkészítése, elfogadása és egységes alkalmazása;
 - b) a termékek, a személyzet és a szervezetek részére az e rendelet és a végrehajtási szabályaival összhangban nyújtott bizonyítványok, szakszolgálati engedélyek, jóváhagyások vagy egyéb dokumentumok további követelmények nélküli elismerése;
 - c) egy független Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (a továbbiakban: Ügynökség) létrehozása;
 - d) a nemzeti légiközlekedési hatóságok és az Ügynökség által a felelősségi körükbe tartozó területeken az összes szükséges aktus egységes végrehajtása.

3. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában:

- a) „folyamatos felügyelet”: azon elvégzendő feladatok, amelyek azt igazolják, hogy a feltételek, amelyek alapján a bizonyítványt kiállították, vagy amelyekre vonatkozóan nyilatkozatot tettek, folyamatosan teljesülnek a bizonyítvány vagy a nyilatkozat érvényességi időtartamának bármely időpontjában, valamint amelyek igazolják a védintézkedések végrehajtását;
- b) „Chicagói Egyezmény”: az 1944. december 7-én Chicagóban aláírt egyezmény a nemzetközi polgári repülésről és annak mellékletei;
- c) „termék”: légi jármű, motor vagy propeller;

- d) „alkatrészek és berendezések”: minden olyan eszköz, berendezés, mechanizmus, alkatrész, készülék, tartozék, szoftver vagy kiegészítő, beleértve a kommunikációs berendezéseket, amelyet a repülésben lévő légi járművek üzemben tartásához vagy irányításához használnak vagy szándékoznak használni; ezek magukban foglalják a sárkányszerkezet, a hajtómű és a légsavár alkatrészeit, valamint a légi jármű földön történő mozgatásához használt felszereléseket;
- da) „ATM/ANS- rendszerelemek”: az egységes európai égbolt végrehajtásáról szóló XXX/XXX/EU rendelet (átdolgozás) 2. cikkének 19. pontjában meghatározott bármely rendszerelem;
- e) „típusalkalmassági vizsgálat”: a termék, alkatrész vagy berendezés, szervezet vagy személy elismerésének bármilyen formája, amely megfelel az alkalmazandó előírásoknak, beleértve az e rendelet előírásait és végrehajtási szabályait csakúgy, mint az ilyen megfelelést igazoló vonatkozó bizonyítvány kiállítását;
- ea) „nyilatkozat”: az ATM/ANS alkalmazásában olyan írásbeli nyilatkozat, amelyet:
- i. az e rendelet 8b. cikke (3) bekezdésében foglaltaknak megfelelően a repüléstájékoztató szolgálatoknak a kötelezettségeik teljesítéséhez szükséges képességeiről és a feladataik elvégzéséhez szükséges eszközökről állítanak ki;
 - ii. az e rendelet 8b. cikke (4) bekezdésében foglaltaknak megfelelően az ATM/ANS-rendszerek és -rendszerelemek tervezésében, gyártásában vagy karbantartásában érintett szervezeteknek a kötelezettségeik teljesítéséhez szükséges képességeiről és a feladataik elvégzéséhez szükséges eszközökről állítanak ki;
 - iii. az e rendelet 8b. cikke (5a) bekezdésében foglaltaknak megfelelően az ATM/ANS rendszerek és rendszerelemek tervezésével, gyártásával és karbantartásával foglalkozó szervezet állít ki rendszerek és rendszerelemek megfelelőségéről és alkalmazhatóságáról;
 - iv. az e rendelet 8b. cikke (5a) bekezdésében foglaltaknak megfelelően egy szolgáltató állít ki egy használatbavételre kerülő rendszer ellenőrzéséről.

- f) „minősített szervezet”: olyan szerv, amelyet az Ügynökség vagy egy nemzeti légiközlekedési hatóság meghatározott típusalkalmassági vizsgálati vagy felügyeleti feladattal bízhat meg [...] , és amely a rábízott feladatot az Ügynökség vagy egy nemzeti légiközlekedési hatóság ellenőrzése és felelősségvállalása mellett végzi el;
- g) „bizonyítvány”: bármilyen jóváhagyás, engedély vagy a típusalkalmassági vizsgálat eredményeképpen kiállított egyéb okmány;
- h) „üzemben tartó”: bármely jogi vagy természetes személy, amely/aki egy vagy több légi járművet üzemben tart vagy repülőteret üzemeltet, vagy szándékozik üzemben tartani, illetve üzemeltetni;
- i) „kereskedelmi célú üzemben tartás”: légi járműnek díjazás vagy bármilyen egyéb ellenszolgáltatás ellenében történő üzemben tartása, amely a lakosság által igénybe vehető vagy amennyiben az a lakosság által nem vehető igénybe, az üzemben tartó és az ügyfél közötti szerződés alapján végzett üzemben tartás, ahol az ügyfél nem gyakorol ellenőrzést az üzemben tartó felett;
- j) „komplex motoros meghajtású légi jármű”:
- i. repülőgép:
- amelynek bizonyítvány szerinti legnagyobb felszálló tömege meghaladja az 5700 kg-t, vagy
 - amelynél a bizonyítvány szerint az utasok megengedett maximális száma több mint tizenkilenc, vagy
 - amelynek bizonyítvány szerinti üzemben tartása legalább két pilótából álló személyzettel lehetséges, vagy
 - amely egy vagy több turbó-sugarhajtóművel vagy egynél több turbólégcsavaros hajtóművel rendelkezik; vagy
- ii. helikopter, amelynek a bizonyítvány szerint:
- a legnagyobb felszálló tömege meghaladja a 3175 kg-t, vagy
 - az utasok maximális száma több mint kilenc, vagy
 - üzemben tartása legalább két pilótából álló személyzettel lehetséges; vagy
- iii. a dönthető rotoros légi járművek;

- k) „repülésszimulációs oktatóeszköz”: bármilyen típusú olyan eszköz, amelyben a repülés közbeni körülmények a földön szimulálhatóak; ide tartoznak a repülésszimulátorok, repülésoktató berendezések, légi és navigációs eljárásokat oktató berendezések és az alapvető műszerek kezelésének oktatására használt berendezések;
- l) „minősítés”: a szakszolgálati engedélyre rávezetett bejegyzés, amely megjelöli az ahhoz kapcsolódó kiváltságokat, különleges körülményeket és korlátozásokat;
- m) „repülőtér”: bármely olyan kijelölt terület (beleértve mindenfajta épületet, berendezést és felszerelést) a földön, vagy a vízen, illetve rögzített, parthoz rögzített [*helyesen*: rögzített nyílt tengeri] vagy úszó építmény felületén, amelyet részben vagy teljes egészében légi járművek leszállásához, felszállásához és földi mozgásához használnak;
- n) „repülőtéri felszerelés”: bármely olyan berendezés, készülék, tartozék, szoftver vagy kiegészítő, amelyet repülőtéren a légi járművek üzemben tartására használnak vagy használni szándékoznak;
- o) „előtér”: az a kijelölt terület, ahol a légi jármű az utasok ki- és beszállítása, a posta vagy áru ki- és berakodása, tüzelőanyag-ellátás, parkolás vagy karbantartás érdekében tartózkodhat;
- p) „előtér-irányítói szolgáltatás”: a légi és egyéb járművek előtéren történő tevékenységeinek és mozgásának irányítását biztosító szolgáltatás;
- q) „ATM/ANS”: az egységes európai égbolt végrehajtásáról szóló XXX/XXX/EU rendelet (átdolgozás) 2. cikke 10. pontjában meghatározott légiforgalmi szolgáltatási funkciók és szolgálatok, az említett rendelet 2. cikke 4. pontjában meghatározott léginavigációs szolgálatok – beleértve az azonos rendelet 17. cikkében említett hálózatkezelői funkciókat és szolgálatokat –, valamint az általános légi forgalom biztonság-kritikus jellegű légi navigációja számára adatokat létrehozó, feldolgozó, formázó és rendelkezésre bocsátó szolgálatok;
- r) „ATM/ANS-rendszer”: az egységes európai égbolt végrehajtásáról szóló [XXX/XXX]/EU rendelet (átdolgozás) 2. cikkének 33. pontjában meghatározott felszerelések és rendszerek bármilyen kombinációja;

- s) „repüléstájékoztató szolgálat”: a repülések biztonságos és hatékony végrehajtását segítő tanácsadás és információnyújtás céljából nyújtott szolgáltatás;
- t) „általános légi forgalom”: minden, polgári légi járművel és állami légi járművel – a katonai, vámhatósági és rendőrségi légi járműveket is beleértve – végzett mozgás mindazon esetekben, amikor a mozgások végrehajtása az ICAO eljárásoknak megfelelően történik;
- u) „ATM-főterv”: az új generációs európai légiforgalmi szolgáltatási rendszer (SESAR) megvalósítása érdekében közös vállalkozás alapításáról² szóló, 2007. február 27-i 219/2007/EK tanácsi rendelet³ 1. cikkének (2) bekezdése értelmében a 2009/320/EK tanácsi határozattal⁴ jóváhagyott terv.

8b. cikk

ATM/ANS

- (1) Az ATM/ANS-t az Vb. mellékletben – és lehetőség szerint az Va. mellékletben – foglalt alapvető követelményeknek megfelelően kell biztosítani.
- (2) Az ATM/ANS-szolgáltatóknak engedéllyel kell rendelkezniük. Az engedélyt ki kell adni, ha a szolgáltató bizonyította, hogy képes a szolgáltatói jogosultságaival járó kötelezettségeknek megfelelni, és rendelkezik a szolgáltató felelősségi körének teljesítéséhez szükséges erőforrásokkal. Az engedélyben meg kell határozni a szolgáltató jogosultságait és a nyújtott szolgáltatás érvényességi területét.
- (3) A (2) bekezdéstől eltérve a tagállamok határozhatnak úgy, hogy engedélyezik azt, hogy a repüléstájékoztató szolgálatok nyilatkozhassanak arról, hogy képesek-e a kötelezettségeiknek megfelelni, és rendelkeznek a nyújtott szolgáltatásokhoz kapcsolódó feladataik elvégzéséhez szükséges eszközökkel.

² HL L 64., 2007.3.2., 1. o.

³ HL L 64., 2007.3.2. 1. o., az 1361/2008/EK tanácsi rendelettel (HL L 352., 2008.12.31., 12. o.) és a 721/2014/EU tanácsi rendelettel (HL L 192., 2014.7.1., 1. o.) módosított rendelet.

⁴ HL L 95., 2009.4.9., 41. o.

- (4) A (6) bekezdésben említett intézkedések előírhatnak engedélyezési vagy nyilatkozattételi követelményeket a biztonság vagy a rendszerek közötti átjárhatóság szempontjából elengedhetetlen ATM/ANS-rendszerek és -rendszerelemek tervezésében, gyártásában vagy karbantartásában érintett szervezetek számára. Az engedélyt ki kell adni e szervezetek számára, ha bizonyították, hogy képesek a jogosultságaikkal járó kötelezettségeknek megfelelni, és rendelkeznek a felelősségi körük teljesítéséhez szükséges erőforrásokkal. Az engedélyben meg kell határozni az abban biztosított jogosultságokat.
- (5) A (6) bekezdésben említett intézkedések előírhatnak engedélyezési követelményeket a biztonság vagy a rendszerek közötti átjárhatóság szempontjából elengedhetetlen ATM/ANS-rendszerek és -rendszerelemek tekintetében. E rendszerek és rendszerelemek engedélyét ki kell adni, ha a kérelmező bizonyította, hogy a rendszerek és rendszerelemek megfelelnek az (1) bekezdésben említett alapvető követelmények teljesítését biztosító részletes előírásoknak.
- (5a) A (6) bekezdésben említett intézkedések a biztonság vagy a rendszerek közötti átjárhatóság szempontjából elengedhetetlen ATM/ANS-rendszerek és -rendszerelemek tekintetében nyilatkozattételi követelményeket írhatnak elő a 3. cikk ea) pontjának (iv. alpontjában) említett ATM/ANS-szolgáltatók, illetve az ATM/ANS-rendszerek és -rendszerelemek tervezésében, gyártásában vagy karbantartásában érintett, a 3. cikk ea) pontjának (iii. alpontjában) említett szervezetek számára.
- (6) Az e cikk végrehajtásához szükséges intézkedéseket a 65a. cikk ([...]2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással kell elfogadni. Ezen intézkedések különösen a következőket határozzák meg:
- a) az ATM/ANS rendelkezésre bocsátásának feltételei az Vb. mellékletben – és adott esetben az Va. mellékletben – foglalt alapvető követelményeknek megfelelően;
 - b) az ATM/ANS rendszereire és rendszerlemeire vonatkozó részletes előírások megállapítását és a kérelmező erről történő értesítését érintő feltételek;

- c) a [...] (2) és adott esetben az (5) bekezdésben említett engedélyek kiadására, meghosszabbítására, módosítására, felfüggesztésére vagy visszavonására vonatkozó feltételek;
- d) az engedélyek jogosultjainak felelőssége;
- e) adott esetben a (3)–(5a) bekezdésben említett szolgáltatók és ATM/ANS rendszereket és rendszerelemeket tervező, gyártó és karbantartó szervezetek nyilatkozattételének és felügyeletének feltételei és eljárásai;
- f) azon feltételek, amelyek esetén az üzemeltetést meg kell tiltani, korlátozni kell, valamint amelyek esetén a biztonság érdekében az üzemeltetésre egyedi feltételek vonatkoznak;
- g) a kötelező tájékoztatásra és információterjesztésre vonatkozó feltételek, az ATM/ANS szolgáltatások biztonságának szavatolása érdekében;
- h) *[törölve]*
- i) a légtér használatához szükséges üzemeltetési szabályok és ATM/ANS rendszerelemek.

ATM/ANS szolgáltatások vonatkozásában a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 65b. cikk szerinti, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok révén módosítsa vagy kiegészítse az Vb. mellékletet, ahol ez az ATM/ANS-t érintő műszaki, üzemelési vagy tudományos fejlesztés okán vagy biztonsági bizonyíték alapján szükséges, olyan mértékben, amilyen mértékben arra szükség van a 2. cikkben meghatározott célok eléréséhez.

(7) A (6) bekezdésben említett intézkedéseknek:

- a) tükrözniük kell a technika állását és a legjobb gyakorlatot az ATM/ ANS-szel kapcsolatban, és adott esetben összhangban kell lenniük az ATM-főtervvel;
- b) arányosnak kell lenniük a nyújtott szolgáltatás típusával és összetettségével;
- c) figyelembe kell venniük az ATM/ANS-szel kapcsolatban világszerte felhalmozódott tapasztalatot, valamint a tudományos és műszaki fejlődést;
- d) lehetőség szerint az egységes európai égbolt végrehajtásáról szóló [XXX/XXX]/EU rendelet (átdolgozás) idevágó rendelkezéseire kell alapulniuk, és rendelkezniük kell átmeneti mechanizmusokról az említett rendelet szerint már kiadott engedélyek folytonosságának biztosítására; kezdetben tartalmazniuk kell az említett rendeletek biztonsági rendelkezéseit, valamint adott esetben a jövőbeli módosítások esetén figyelembe kell venniük a legfrissebb tudományos és technikai eredményeket;
- e) lehetővé kell tenniük az azonnali intézkedést a balesetek és a súlyos repülőesemények bizonyított okaival kapcsolatban.

13. cikk

Minősített szervezetek

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

Minősített szervezetek nem adhatnak ki bizonyítványokat vagy engedélyeket, és nem fogadhatnak el nyilatkozatokat.

III. FEJEZET
AZ EURÓPAI REPÜLÉSBIZTONSÁGI ÜGYNÖKSÉG

I. SZAKASZ
Feladatok

17. cikk

Az Ügynökség létrehozása és feladatai

- (1) E rendelet végrehajtásának alkalmazásában létrejön az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség.
- (2) A polgári repülésbiztonság megfelelő működése és fejlesztése biztosítása érdekében az Ügynökség a következők feladatokat teljesíti:
 - a) ellátja az 1. cikk (1) bekezdése alá tartozó ügyekhez kapcsolódó feladatokat és ezekben véleményt alakít ki;
 - b) támogatja a Bizottságot az e rendelet végrehajtásához szükséges intézkedések kidolgozásában. Amennyiben ezek műszaki szabályokat és különösen a szerkezetre és tervekre, működési szempontokra vonatkozó szabályokat foglalnak magukban, a Bizottság nem változtathatja meg azok tartalmát az Ügynökséggel való előzetes egyeztetés nélkül. Az Ügynökség szintén biztosítja a Bizottság részére a szükséges műszaki, tudományos és adminisztrációs támogatást feladatai végrehajtásához;
 - c) meghozza a szükséges intézkedéseket az e rendelet vagy egyéb uniós jogszabály által ráruházott hatáskörön belül;
 - d) elvégzi a feladatai teljesítéséhez szükséges ellenőrzéseket és vizsgálatokat;
 - e) hatáskörén belül a tagállamok nevében elvégzi a nemzetközi egyezmények, különösen a Chicagói Egyezmény által ráruházott feladatokat.
 - f) a tagállamok által önkéntes alapon rendelkezésre bocsátott információ és szakértelem cseréjére lehetőséget adó fórum biztosításával támogatja a tagállamok illetékes hatóságát feladataik ellátásában.

22a. cikk

ATM/ANS

A 4. cikk (3c) bekezdésében említett ATM/ANS tekintetében az Ügynökség:

- a) önállóan, illetve nemzeti légiközlekedési hatóságok vagy minősített szervezetek révén vizsgálatokat és ellenőrzéseket folytat le az általa engedélyezendő szervezeteknél;
- b) kiadja és meghosszabbítja a Szerződés rendelkezéseinek hatálya alá nem tartozó területeken található azon szervezetek engedélyeit, amelyek a Szerződés hatálya alá tartozó területek légterében nyújtott szolgáltatásokért felelősek;
- c) kiadja és meghosszabbítja a páneurópai szolgáltatást biztosító szervezetek engedélyeit;
- ca) kiadja és meghosszabbítja a páneurópai ATM/ANS rendszereket és rendszerelemeket tervező, gyártó vagy karbantartó szervezetek engedélyeit vagy elfogadja azok nyilatkozatait;
- cb) elfogadja azoknak a szervezeteknek a nyilatkozatait, amelyek esetében ő felel az engedélyek kiadásáért ATM/ANS-rendszerek vonatkozásában a b) és a c) pontban említetteknek megfelelően;
- d) módosítja, felfüggeszti vagy visszavonja a vonatkozó engedélyt, amennyiben azon feltételek, amelyeknek megfelelően azt kiadták, a továbbiakban nem teljesülnek, vagy ha az engedély jogosultja elmulasztja az e rendelet vagy annak végrehajtási szabályai által ráruházott kötelezettségek teljesítését.

Amennyiben azt az érintett tagállamok kérik, az Ügynökség más szervezetek vonatkozásában is ellátja a c)–d) pontokban meghatározott feladatokat.

III. SZAKASZ

Munkamódszerek

52. cikk

A vélemények, típusalkalmassági előírások és útmutató dokumentumok kidolgozásának eljárásai

- (1) E rendelet hatálybalépését követően az igazgatóság haladéktalanul kialakítja a 18. cikk a) és c) pontjában említett vélemények, engedélyezési előírások, a megfelelés elfogadható eszközei és útmutató dokumentumok kiadásának áttekinthető eljárásait.

Ezen eljárások:

- a) megkövetelik a tagállamok polgári, és adott esetben katonai légügyi szabályozó hatóságainál rendelkezésre álló szakértelmet;
 - b) amikor szükséges, bevonják a vonatkozó érdekelt felek megfelelő szakértőit, beleértve a katonai szakértőket is, és az Eurocontrol, a vonatkozó európai szabványügyi testületek vagy más szakosított szervek szakértelmére támaszkodnak;
 - c) biztosítják, hogy az Ügynökség az időbeosztásnak és egy olyan eljárásnak megfelelően közlétegye a dokumentumokat, és széles körben tanácskozzon az érdekelt felekkel, amely magában foglalja az Ügynökség azon kötelezettségét, hogy a tanácskozási folyamatra írásos választ adjon.
- (2) Amennyiben az Ügynökség a 19. cikknek megfelelően a tagállamok által alkalmazandó véleményeket, engedélyezési előírásokat és útmutatókat dolgoz ki, valamint meghatározza a megfelelés elfogadható eszközeit, akkor eljárást kell kialakítania a tagállamokkal való tanácskozásra. E célból létrehozhat egy munkacsoportot, amelybe minden egyes tagállam jogosult egy szakértőt jelölni.
- (3) A 18. cikk a) és c) pontjában említett intézkedéseket és az e cikk (1) bekezdésének megfelelően létrehozott eljárásokat az Ügynökség hivatalos kiadványában közzéteszik.
- (4) Különleges eljárásokat kell létrehozni, amelyek az Ügynökségnek egy biztonsági problémára való haladéktalan válaszára, valamint az érdekelt feleknek a végrehajtandó intézkedésekről történő tájékoztatására szolgálnak.

IV. SZAKASZ
Pénzügyi követelmények

59. cikk

Költségvetés

- (1) Az Ügynökség bevételei a következőkből állnak:
- a) az Unió hozzájárulása;
 - b) bármely más olyan európai harmadik ország hozzájárulása, amellyel az Unió a 66. cikkben említett megállapodásokat aláírta;
 - c) az Ügynökség által kiállított bizonyítványok és jóváhagyások kérelmezői és tulajdonosai által fizetett díjak;
 - d) az Ügynökség által készített kiadványokért, valamint az általa biztosított képzésekért és egyéb szolgáltatásokért felszámított díjak;
 - e) a tagállamoktól, harmadik országoktól vagy egyéb szervezetektől származó bármely önkéntes pénzügyi hozzájárulás, feltéve hogy az ilyen hozzájárulás nem veszélyezteti az Ügynökség függetlenségét és pártatlanságát;
 - f) az uniós szervektől az Ügynökség azon feladatainak ellátásához kapott támogatások, amelyeket az egységes európai égbolt végrehajtásáról szóló XXXX/XXX/EU rendelet (átdolgozás) 24. cikke ír elő.
- (2) Az Ügynökség kiadásai magukban foglalják a személyzeti, adminisztrációs, infrastrukturális és működési kiadásokat.

- (3) A bevételeknek és a kiadásoknak egyensúlyban kell lenniük.
- (4) Az Ügynökség költségvetésében külön kell kezelni a szabályozási költségeket és a tanúsítási tevékenységek alapján meghatározott és beszedett díjakat.
- (5) Az előirányzott bevételeket és kiadásokat tartalmazó költségvetési tervezet alapján az igazgatóság minden évben elkészíti az Ügynökség következő pénzügyi évre előirányzott bevételeire és kiadásaira vonatkozó kimutatást.
- (6) Az ideiglenes létszámtervet és az ideiglenes munkaprogramot is tartalmazó, (4) bekezdésben említett előirányzatot az igazgatóság legkésőbb március 31-ig megküldi a Bizottság és azon államok részére, amelyekkel az Unió a 66. cikkben említett megállapodásokat kötött.
- (7) A Bizottság az előirányzatot az Európai Unió általános költségvetésének előzetes tervezetével együtt megküldi a költségvetési hatóságnak.
- (8) Az előirányzatokra vonatkozó kimutatás alapján a Bizottság beilleszti az Európai Unió előzetes általános költségvetésének tervezetébe a létesítési terv céljaira általa szükségesnek tekintett előirányzatokat és az általános költségvetésre terhelendő támogatás összegét, majd az általános költségvetést a Szerződés 272. cikkének megfelelően a költségvetési hatóság elé terjeszti.
- (9) A költségvetési hatóság jóváhagyja az Ügynökség támogatására szánt költségvetési előirányzatot. Az Ügynökség létszámtervét a költségvetési hatóság fogadja el.
- (10) A költségvetést az igazgatóság fogadja el. A költségvetés az Európai Unió általános költségvetésének végleges elfogadását követően válik véglegessé. Azt adott esetben megfelelően kiigazítják.

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

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

64. cikk

Díjak és költségek

- (1) A díjakat és költségeket a következőkre kell behajtani:
- a) bizonyítványok kiállítása és megújítása, illetve a kapcsolódó folyamatos felügyeleti tevékenységek;
 - b) a szolgáltatások biztosítása; ezek tükrözik minden egyes intézkedés tényleges költségét;
 - c) a fellebbezések feldolgozása;
 - d) a nyilatkozatok nyilvántartásba vétele, valamint a kapcsolódó folyamatos felügyeleti tevékenységek az ATM/ANS területén.

Minden díjat és költséget euróban kell kifejezni és kifizetni.

- (2) A díjak és költségek összegét olyan szinten kell rögzíteni, amely biztosítja, hogy a bevétel elvileg elegendő az elvégzett szolgáltatások teljes költségeinek fedezésére. E költségeknek tükrözniük kell különösen a (3) bekezdésben említett tevékenységekben részt vevő ügynökségi alkalmazottakra fordított összes kiadást, többek között az alkalmazottak arányos nyugdíjjárulékait. E díjak és költségek, ideértve a 2007-ben beszédetteket is, az Ügynökség célhoz kötött bevételeit képezik.

- (3) Az e cikk végrehajtásához szükséges intézkedéseket a 65a. cikk ([...]2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással kell elfogadni. Ezek az intézkedések meghatározzák különösen azokat a tevékenységeket, amelyekre az 59. cikk (1) bekezdése c), d) és f) pontjának megfelelő díjak és költségek esedékesek, valamint meghatározzák az egyes tevékenységek díjainak és költségeinek az összegét és azok befizetésének módját. A végrehajtási intézkedések tervezetéről konzultálni kell az igazgatósággal.

65a. cikk

A bizottság

- (1) A Bizottságot egy bizottság segíti. A bizottság a 182/2011/EU rendelet szerinti bizottság.
- (2) Az e bekezdésre történő hivatkozás esetén a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.
- (3) Ha a bizottság nem nyilvánít véleményt, a Bizottság nem fogadhatja el a végrehajtási aktus tervezetét, és a 182/2011/EU rendelet 5. cikke (4) bekezdésének harmadik albekezdését kell alkalmazni.

65b. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

- (1) A Bizottság az e cikkben meghatározott feltételek szerint felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadhat el.
- (2) A Bizottságnak a 8b. cikk (6) bekezdése utolsó albekezdésében említett felhatalmazása [*e rendelet kihirdetésének időpontja*]-tól/-től kezdődő hatállyal ötéves időtartamra szól. Amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal az egyes időtartamok vége előtt, akkor a felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra.
- (3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 8b. cikk (6) bekezdése utolsó albekezdésében említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A visszavonás a határozatnak az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon, vagy a határozatban megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.
- (4) Különösen fontos, hogy a Bizottság a szokásos gyakorlatát követve az említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadása előtt szakértői konzultációkat folytasson, többek között a tagállamok szakértőivel. A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.
- (5) A 8b. cikk (6) bekezdése utolsó albekezdésének alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az említett aktusról az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak küldött értesítést követő kéthónapos időtartam alatt sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt kifogást, vagy ha az Európai Parlament és a Tanács az említett időtartam leteltét megelőzően egyaránt arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem emel kifogást. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam 2 hónappal meghosszabbodik.

65c. cikk

Sürgősségi eljárás

[...]

[x]. cikk

Hatálybalépés és alkalmazás

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba⁵.

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

Kelt Strasbourgban, -án/-én.

az Európai Parlament részéről,
részéről,

a Tanács

az elnök

az elnök

⁵ A HL számára: „Ezt a rendeletet az EASA-rendelettel [XXXXXX/EU] együttesen kell kihirdetni. Ez biztosítani fogja, hogy a két rendelet egy időpontban lépjen hatályba.”

V. MELLÉKLET

A 13. CIKKBEN EMLÍTETT MINŐSÍTETT SZERVEZETEKRE („MINŐSÍTETT SZERVEZET” VAGY „SZERVEZET”) VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK

- (1) A szervezet, annak igazgatója és az ellenőrzések elvégzéséért felelős személyzete sem közvetlenül, sem felhatalmazott képviselőként nem vonható be a termékek, alkatrészek, berendezések, rendszerelemek vagy rendszerek tervezésébe, előállításába, forgalmazásába vagy karbantartásába, illetve üzemben tartásába, szolgáltatásába vagy használatába. Ez nem zárja ki a műszaki információk megosztásának lehetőségét a bevont szervezetek és a minősített szervezet között.
- (2) A szervezetnek és a típusalkalmassági és felügyeleti feladatokért, valamint az ellenőrzésekért és a vizsgálatokért felelős személyzetnek a lehető legnagyobb szakmai tisztességgel és műszaki kompetenciával kell ellátnia feladatait, és nem lehet kitéve semmilyen, különösen pénzügyi jellegű nyomásnak vagy ösztönzésnek, amely az ítéletét vagy a típusalkalmassági és felügyeleti feladatainak, ellenőrzéseinek és vizsgálatainak eredményét befolyásolhatná, különösen olyan személyek vagy csoportok részéről, akiket, illetve amelyeket a eredmények érintenek.
- (3) A szervezetnek a típusalkalmassági vizsgálat és a felügyelet folyamatával, az ellenőrzésekkel és a vizsgálatokkal kapcsolatos technikai és igazgatási feladatok megfelelő elvégzésére alkalmas személyzetet kell foglalkoztatnia, valamint az azokhoz szükséges feltételekkel kell rendelkeznie; továbbá a rendkívüli ellenőrzésekhez szükséges berendezésekhez is hozzá kell férnie.
- (4) A vizsgálatok elvégzéséért felelős minősített szervezetnek és személyzetének:
 - átfogó műszaki és szakmai képesítéssel kell rendelkeznie,
 - az elvégzendő típusalkalmassági feladatok, ellenőrzések és vizsgálatok követelményeit kielégítő módon kell ismernie, az ilyen jellegű eljárásokban pedig megfelelő tapasztalatokkal kell rendelkeznie,
 - képesnek kell lennie a vizsgálatok és az ellenőrzések elvégzését igazoló nyilatkozatok, jegyzőkönyvek és jelentések elkészítésére,

- okmányokkal kell tudnia igazolni azon kiterjedt tapasztalatait, amelyeket a közjogi és magánjogi szervezetek értékelése terén szerzett.
- (5) Biztosítani kell a vizsgálatot és az ellenőrzést végző személyzet pártatlanságát. A személyzet díjazásának függetlennek kell lennie az elvégzett vizsgálatok és ellenőrzések számától, illetve azok eredményétől.
- (6) A szervezet köteles felelősségbiztosítást kötni, kivéve, ha a nemzeti jog szerint a tagállam felelős a szervezetért, illetve maga a tagállam közvetlenül felelős az ellenőrzésekért.
7. A szervezet személyzetének szakmai titokként kell kezelnie az e rendelet szerinti feladatok elvégzése során szerzett valamennyi információt.

Vb. MELLÉKLET

AZ ATM/ANS-RE ÉS A LÉGIFORGALMI IRÁNYÍTÓKRA VONATKOZÓ ALAPVETŐ KÖVETELMÉNYEK

1. *Légtérhasználat*

- a) Valamennyi légi járművet – kivéve az 1. cikk (2) bekezdésének a) pontjában meghatározott tevékenységekben részt vevő légi járműveket – a repülés minden szakaszában és a repülőtér mozgási területén a közös általános üzemben tartási szabályoknak és az adott légtér használatához meghatározott valamennyi eljárásnak megfelelően kell üzemben tartani.
- b) Az összes légi járművet – kivéve az 1. cikk (2) bekezdésének a) pontjában meghatározott tevékenységekben részt vevő légi járműveket – fel kell szerelni a szükséges alkotórészekkel, és ezeknek megfelelően kell üzemben tartani. Az ATM/ANS- rendszerben használt alkotórészeknek meg kell felelniük a 3. pontban meghatározott követelményeknek.

2. *Szolgálatok*

- a) *Légiforgalmi tájékoztató adatok és információk légtérfelhasználóknak légi navigáció céljaira*
 - i. A légiforgalmi tájékoztatásra használt adatoknak megfelelő minőségűnek, teljesnek, naprakésznek kell lenniük, és megfelelő időben rendelkezésre kell állniuk.
 - ii. A légiforgalmi tájékoztató információnak pontosnak, teljesnek, naprakésznek, egyértelműnek, és a felhasználók számára megfelelő formátumban, változatlan tartalommal elérhetőnek kell lennie.
 - iii. Az ilyen légiforgalmi tájékoztató információkat megfelelő időben, kellőképpen megbízható és hatékony, beavatkozástól védett és csorbítatlan kommunikációs csatornán keresztül kell a légtérfelhasználók rendelkezésére bocsátani.
- b) *Meteorológiai tájékoztatás*
 - i. A repülésmeteorológiai tájékoztatásra használt adatoknak megfelelő minőségűnek, teljesnek, naprakésznek kell lenniük.

- ii. Lehetőség szerint a repülésmeteorológiai tájékoztatásnak a felhasználók igényeit kielégítendő, kellően pontosnak, teljesnek, naprakésznek, csorbítatlannak és egyértelműnek kell lennie.
- iii. Az ilyen repülésmeteorológiai tájékoztatást megfelelő időben, kellőképpen megbízható és hatékony, beavatkozástól védett és csorbítatlan kommunikációs csatornán keresztül kell a légtérfelhasználók rendelkezésére bocsátani.

c) *Légiforgalmi szolgálatok (ATS)*

- i. A légiforgalmi szolgálatok által használt adatoknak megfelelő minőségűnek, teljesnek, naprakésznek kell lenniük.
- ii. A légiforgalmi szolgálatoknak a felhasználók biztonsági szükségleteinek megfelelően kellően pontosnak, teljesnek, naprakésznek és egyértelműnek kell lenniük.
- iii. A felhasználók számára információval vagy tanáccsal szolgáló automatizált eszközök tervezésének, gyártásának és karbantartásának alkalmasnak kell lennie annak biztosítására, hogy ezek a tervezett használatra megfelelők.
- iv. A légiforgalmi irányító szolgálatoknak (ATC) és a kapcsolódó eljárásoknak biztosítaniuk kell a megfelelő elkülönítést a légi járművek között, a munkaterületen meg kell előzniük a légi jármű és akadályok közötti ütközéseket, és ahol lehetséges segítséget kell nyújtaniuk a levegőben található egyéb veszélyforrásoktól való védelemben, valamint biztosítaniuk kell a haladéktalan és időben történő koordinációt az összes érintett légtérfelhasználóval és a szomszédos légterekkel.
- v. A légiforgalmi irányítási szolgálatok és a légi jármű, valamint az érintett légiforgalmi irányító szolgálatok közötti kommunikációnak időszerűnek, világosnak, pontosnak és egyértelműnek, beavatkozástól védettnek, továbbá az összes érintett szereplő számára érthetőnek kell lennie, és azt – amennyiben szükséges – valamennyi érintett félnek nyugtáznia kell.

- vi. Rendelkezésre kell állniuk a megfelelő erőforrásoknak az esetleges vészhelyzetek felismerésére és adott esetben a hatékony kutatási és mentési tevékenység elindítására. Ezen erőforrásoknak magukban kell foglalniuk legalább a megfelelő riasztási mechanizmusokat, koordinálási intézkedéseket és eljárásokat, valamint a felelősségi körbe tartozó terület hatékony lefedéséhez szükséges eszközöket és személyzetet.

d) Kommunikációs szolgálat

A kommunikációs szolgálatoknak elérhetőségük, sérülésmentességük, folyamatosságuk és pontosságuk érdekében megfelelő kommunikációs teljesítményt kell nyújtaniuk. Gyorsnak és befolyásmentesnek kell lenniük.

e) Navigációs szolgálat

Az irányítási, helymeghatározási és – adott esetben – az időzíteni információkra tekintettel a navigációs szolgáltatásokat folyamatosan kellően magas színvonalon kell biztosítani. A szolgáltatás ismérvei többek között a pontosság, a csorbítatlanság, a rendelkezésre állás és a folyamatosság.

f) Légtérel ellenőrzés

A légtérel ellenőrzésnek kellően magas színvonalon kell megállapítania az egyes légi járművek helyzetét a légtérben, illetve a repülőtér területén lévő más légi járművekhez vagy földi járművekhez viszonyítva a pontosság, a csorbítatlanság, a folyamatosság és az észlelés valószínűsége tekintetében.

g) Légiforgalmi áramlásszervezés

Unió szinten a légiforgalmi áramlásszervezés taktikai irányításának a szolgáltatásnyújtást befolyásoló tervezett légiforgalom nagyságáról és természetéről elegendően pontos és aktuális információkat kell felhasználnia és rendelkezésre bocsátania; továbbá össze kell hangolnia és meg kell tárgyalnia a légiforgalom új útvonalakra történő áthelyezését vagy késleltetését, így csökkentve a légtér vagy a repülőterek túltelítettségének kockázatát. Az áramlásszervezés célja a rendelkezésre álló légtérhasználati kapacitás optimalizálása és a légiforgalmi áramlásszervezési irányítási folyamatok fejlesztése. A tevékenységet a biztonságra, az átláthatóságra és a hatékonyságra kell alapozni, gondoskodva arról, hogy a kapacitást rugalmasan és kellő időben biztosítsák az európai léginavigációs tervvel összhangban.

A 8b. cikk (6) bekezdésében említett, áramlásszervezésre vonatkozó intézkedéseknek támogatniuk kell a léginnavigációs szolgáltatók, a repülőtér üzemeltetők és a légtérfelhasználók üzemeltetési döntéseit, és le kell fedniük a következő területeket:

- a) repüléstervezés;
- b) a rendelkezésre álló légtérkapacitás használata a repülés minden szakaszában, beleértve az útvonalrepülés közbeni résidő-kiadást is; és
- c) útvonal-meghatározás az általános légi forgalom számára, beleértve:
 - egyetlen kiadvány létrehozása az útvonalak és repülések meghatározásához,
 - lehetőségek az általános légi forgalom számára a zsúfolt forgalmi területek elkerülésére; és
 - elsőbbségi szabályok az általános légi forgalomnak a légtérhez való hozzáférésére vonatkozóan, különösen zsúfoltság és válsághelyzetek idején,
- d) a repülési tervek és a repülőtéri résidők közötti összhang, valamint adott esetben a szomszédos régiókkal szükséges koordináció.

h) Légtérgazdálkodás

Folyamatosan ellenőrizni kell egy adott nagyságú légtér bizonyos használatra történő kijelölését, a légterek használatát össze kell hangolni és kialakításukat időben ki kell hirdetni, hogy a légi járművek közötti elkülönítés hiányának kockázata minden körülmények között csökkenjen. A tagállamok felelősségi körébe tartozó katonai tevékenységek és a kapcsolódó vonatkozások szervezését figyelembe véve, a légtérgazdálkodás támogatja a rugalmas légtér-felhasználási koncepció egységes alkalmazását az ICAO meghatározása, valamint az egységes európai égbolt végrehajtásáról szóló (XXXX/XXX/EU) rendelet (átdolgozás) szerint, annak elősegítésére, hogy a légtérgazdálkodás és a légiforgalom irányítása a közös közlekedéspolitika keretében valósuljon meg.

i) A légtér kialakítása

A légtér szerkezetét és a repülési eljárásokat megfelelően meg kell tervezni, ellenőrizni kell, és jóvá kell hagyni, mielőtt a légteret besorolják és a légi járművek használhatják.

3. Rendszerek és rendszerelemek

a) Általános megjegyzések

A légi járműről vagy a légi járműnek szóló, illetve a földi információkat rendelkezésre bocsátó ATM/ANS-rendszereket és -rendszerelemeket megfelelően kell tervezni, gyártani, beépíteni, karbantartani és üzemeltetni, így biztosítva, hogy a tervezett céloknak megfeleljenek.

A rendszerek és az eljárások között szerepelniük kell különösen azoknak, amelyekre az alábbi funkciók és szolgáltatások támogatásához van szükség:

- (1) Légtérgazdálkodás
- (2) Légiforgalmi áramlásszervezés
- (3) A légiforgalmi szolgálatok, különösen a repülési adatokat feldolgozó rendszerek, a légtér-ellenőrzési adatokat feldolgozó rendszerek és az ember–gép interfészrendszerek.
- (4) Távközlés, beleértve a földi, a fedélzet és a földi irányítás közötti, valamint a fedélzetek közötti kommunikációt is.
- (5) Navigáció.
- (6) Légtérellenőrzés.
- (7) Légiforgalmi tájékoztató szolgálat.
- (8) A meteorológiai adatok felhasználása.

b) A rendszer és a rendszerelemek integritása, teljesítménye és megbízhatósága

Mind a légi járművön, mind a földön és a világűrben lévő rendszerek és rendszerelemek integritásának, valamint a biztonságot érintő teljesítményének meg kell felelnie a tervezett céloknak. Az összes előre látható üzemeltetési körülményre tekintettel, és teljes élettartamuk alatt meg kell felelniük az előírt működési teljesítményszintnek.

Az ATM/ANS rendszereket és azok rendszerelemeit megfelelő és jóváhagyott eljárások alkalmazásával úgy kell megtervezni és megépíteni, továbbá olyan módon kell karbantartani és működtetni, hogy azok az Európai Légiforgalmi Irányítási Hálózat (EATMN) zökkenőmentes és folytonos működését mindenkor és a repülés bármely szakaszában biztosítsák. A zökkenőmentes működés különösen a következő formákban valósulhat meg: az információk megosztása, ideértve az üzemelés állapotára vonatkozó információkat is, az információk egységes értelmezése, összehasonlítható feldolgozási teljesítmény és az ahhoz kapcsolódó eljárások, amelyek lehetővé teszik az EATMN egészére, illetve annak egyes részeire megállapított, egységes működési teljesítményeket.

Az EATMN-nek, annak rendszereinek és rendszerelemeinek összehangolt módon támogatniuk kell az érvényesített és jóváhagyott új működési elveket, amelyek különösen a biztonság és a kapacitás tekintetében a léginavigációs szolgáltatások minőségét és hatékonyságát javítják.

Az EATMN-nek, rendszereinek és rendszerelemeinek a rugalmas légtérhasználatra vonatkozó elképzelés alkalmazásán keresztül támogatnia kell a katonai és polgári szolgálatok közötti koordináció fokozatos megvalósítását, mégpedig olyan mértékben, amely a légtér és a légiforgalmi áramlás hatékony szervezéséhez, valamint az összes érintett szereplő biztonságos és hatékony légtérhasználatához szükséges.

E célkitűzések megvalósítása érdekében az EATMN-nek, rendszereinek és rendszerelemeinek hozzá kell járulniuk ahhoz, hogy a polgári és katonai szolgálatok a repülés valamennyi szakasza tekintetében a megfelelő időben megosszák egymással a pontos és egységes információkat, nem sértve a biztonság- vagy védelempolitikai érdekeket, beleértve az adatok bizalmas kezelésére vonatkozó előírásokat is.

c) *A rendszerek és rendszerelemek tervezése*

- i. A rendszereket és rendszerelemeket úgy kell megtervezni, hogy megfeleljenek az alkalmazandó biztonsági követelményeknek.
- ii. A rendszereket és a rendszerelemeket együtt, külön-külön és egymáshoz viszonyítva is úgy kell megtervezni, hogy fordított arányosság álljon fenn egyrészt annak valószínűsége, hogy bármely meghibásodás a teljes rendszer meghibásodását okozhatja, másrészt a szolgáltatások biztonságára gyakorolt hatásának súlyossága között.
- iii. A rendszereket és a rendszerelemeket külön-külön és egymáshoz viszonyítva is úgy kell megtervezni, hogy tekintettel legyenek az emberi képességek és teljesítmény korlátaira.
- iv. A rendszereket és rendszerelemeket úgy kell megtervezni, hogy védettek legyenek a külső elemekkel történő nem szándékos, káros kölcsönhatásoktól.
- v. A rendszerek és rendszerelemek gyártásához, beépítéséhez, üzemeltetéséhez és karbantartásához szükséges, illetve a veszélyes körülményekről szóló információt világos, összefüggő és egyértelmű módon a személyzet rendelkezésére kell bocsátani.

d) *Folyamatos szolgáltatási színvonal*

A rendszerek és rendszerelemek biztonsági szintjét fenn kell tartani a szolgáltatás és az abban bekövetkező bármilyen változás ideje alatt.

4. *A légiforgalmi irányítók képzése*

a) *Általános megjegyzések*

A légiforgalmi irányítói képzésre vállalkozó személynek vagy a gyakornok légiforgalmi irányítónak képzettségében, valamint fizikailag és szellemileg kellően érettnek kell lennie a megfelelő elméleti ismeretek és gyakorlati készségek elsajátításához, megőrzéséhez és meglétének bizonyításához.

b) Elméleti ismeretek

- i. A légiforgalmi irányítónak el kell sajátítania és folyamatosan birtokában kell lennie a betöltött feladatainak megfelelő és az adott típusú szolgáltatáshoz kapcsolódó kockázatokkal arányos tudásszintnek.
- ii. Az elméleti ismeretek megszerzését és állandó meglétét a képzés során történő folyamatos értékeléssel vagy megfelelő vizsgákkal kell bizonyítani.
- iii. A légiforgalmi irányítónak folyamatosan birtokában kell lennie a megfelelő szintű elméleti ismereteknek. A követelményeknek való megfelelést rendszeres értékeléseken vagy vizsgákon kell bizonyítani. A vizsgák gyakoriságának arányosnak kell lennie a szolgálat típusához kötődő kockázatok nagyságával.

c) Gyakorlati készségek

- i. A légiforgalmi irányítónak el kell sajátítania és folyamatosan birtokában kell lennie a feladatai ellátáshoz szükséges gyakorlati készségeknek. Ezeknek a készségeknek arányosnak kell lenniük az adott típusú szolgálathoz kapcsolódó kockázatokkal és az alábbiakat kell tartalmazniuk, ha az irányító feladatait tekintve ezek relevánsak:
 - i. üzemeltetési eljárások;
 - ii. a feladatokkal kapcsolatos megfontolások;
 - iii. rendellenes és vészhelyzeti szituációk;
 - iv. emberi tényezők.
- ii. A légiforgalmi irányítónak bizonyítani kell, hogy képes a kapcsolódó eljárásokat és feladatokat az adott ellátott feladatkörnek megfelelő színvonalon végrehajtani.
- iii. A légiforgalmi irányítónak folyamatosan és kielégítő módon birtokában kell lennie a gyakorlati készségeknek. A követelményeknek való megfelelést rendszeres értékeléseken kell ellenőrizni. Az értékelések gyakoriságának arányosnak kell lennie a szolgálat típusának és az ellátott feladatoknak az összetettségével és a hozzájuk kötődő kockázatok nagyságával.

d) Nyelvismeret

- i. A légiforgalmi irányítónak bizonyítania kell, hogy olyan szinten beszél és ért angolul, amely lehetővé teszi, hogy hatékonyan kommunikáljon mind a csak hallott szövegek (telefon/rádiótávközlés) esetében, mind a szemtől szembeni helyzetekben, konkrét és a munkával kapcsolatos témákban, továbbá vészhelyzetekben is.
- ii. Ha egy adott nagyságú légtérben történő ATS szolgáltatásnyújtás céljaira szükséges, akkor a légiforgalmi irányítónak képesnek kell lennie a nemzeti nyelv(ek)et a fent meghatározott szinten beszélni és megérteni.

e) Repülésszimulációs oktató eszközök (STD)

A helyzetfelismerő képesség vagy az emberi tényezőkre irányuló gyakorlati képzés, illetve a megszerzett vagy meglévő készségek bizonyítása során használt STD-nek olyan kialakításúnak kell lennie, ami lehetővé teszi a munkakörnyezet és a képzés szempontjából releváns üzemeltetési helyzetek megfelelő szimulációját.

f) Tanfolyam

- i. A képzést tanfolyam keretében kell folytatni, amely tartalmazhat elméleti, valamint gyakorlati oktatást és adott esetben STD-n történő gyakorlatot is magában foglalhat.
- ii. A tanfolyamot minden képzéstípusra össze kell állítani és jóvá kell hagyatni.

g) Oktatók

- i. Az elméleti oktatást megfelelően képzett oktatóknak kell tartaniuk. Ezek az oktatók:
 - i. megfelelő ismeretekkel rendelkeznek az oktatott területen;
 - ii. bizonyították, hogy képesek a megfelelő oktatási technikákat alkalmazni.

- ii. A gyakorlati oktatást megfelelően képzett oktatóknak kell tartaniuk, akik:
 - i. teljesítik az adott oktatásnak megfelelő, elméleti ismeretekre és gyakorlati tapasztalatra vonatkozó követelményeket;
 - ii. bizonyították, hogy képesek oktatni és a megfelelő oktatási technikákat alkalmazni;
 - iii. gyakorlatot szereztek az oktatni kívánt eljárásokhoz alkalmazható oktatási technikák terén;
 - iv. rendszeres ismeretfrissítő képzésen vesznek részt az oktatási alkalmasságuk szinten tartása érdekében.
- iii. Gyakorlati oktató olyan személy lehet, aki fel van, vagy valamikor fel volt jogosítva légiforgalmi irányítói szerepkör betöltésére.

h) Értékelők

- i. A légiforgalmi irányítók ismereteinek értékeléséért felelős személyek:
 - i. bizonyították, hogy képesek felmérni a légiforgalmi irányítók teljesítményét, és őket vizsgáztatni, valamint ellenőrizni; és
 - ii. rendszeres ismeretfrissítő képzésen vesznek részt az értékelési szabványok naprakészségének fenntartása érdekében.
- ii. A gyakorlati készségeket olyan személy mérheti fel, aki fel van, vagy valamikor fel volt jogosítva légiforgalmi irányítói tevékenység betöltésére azokon a területeken, amelyekre az értékelés vonatkozik.

i) Légiforgalmi irányítók egészségi alkalmassága

i. Egészségi alkalmassági követelmények

- i. Minden légiforgalmi irányítónak rendszeres időközönként igazolnia kell, hogy egészségileg alkalmas feladatainak kielégítő ellátására. A követelménynek való megfelelést a korral járó potenciális szellemi és fizikai leépülést figyelembe vevő alkalmas értékelésnek kell kimutatnia.
- ii. A fizikai és szellemi alkalmasságot is felölelő egészségi alkalmasság bizonyítása magában foglalja annak igazolását, hogy nincs olyan betegsége vagy fogyatékossága, amely az (ATC-) szolgáltatást nyújtó személyt alkalmatlanná teszi:
 - az ATC-szolgáltatás nyújtásához szükséges összes feladat megfelelő ellátására, vagy
 - a rábízott feladatok mindenkori ellátására, vagy
 - környezete helyes érzékelésére.

- ii. Ha az egészségi alkalmasság nem bizonyítható teljeskörűen, a biztonság egyenértékű szintjét biztosító kockázatsökkentési intézkedések alkalmazhatók.

5. Szolgáltatók és képzési szervezetek

a) Szolgáltatás csak a következő feltételek teljesülése esetén nyújtható:

- i. a szolgáltatónak közvetlenül vagy közvetve, szerződések révén rendelkeznie kell a szolgáltatás kiterjedtsége és hatóköre által megkövetelt erőforrásokkal. Ez magában foglalja például, de nem kizárólagosan az alábbiakat: rendszerek, létesítmények, beleértve az energiaellátást, igazgatási szerkezet, személyzet, felszerelések és karbantartásuk, a feladatok, felelőségek és eljárások dokumentációi, a vonatkozó adatokhoz való hozzáférés és nyilvántartások vezetése;
- ii. a szolgáltatónak össze kell állítania és naprakészen kell tartania a szolgáltatásaira vonatkozó igazgatási és üzemeltetési kézikönyveket, és e kézikönyvek szerint kell működnie. Ezek a kézikönyvek tartalmazznak minden szükséges utasítást, információt és eljárást, amelyekre az üzemeltetésnek, az igazgatási rendszernek és az üzemeltetésben részt vevő személyzetnek a feladatai ellátásához szüksége van;

- iii. a szolgáltatónak kockázatalapú igazgatási rendszert kell létrehoznia és fenntartania annak érdekében, hogy biztosítsa az e mellékletben foglalt alapvető követelményeknek való megfelelést, és törekedjen e rendszer folyamatos és kezdeményező fejlesztésére;
- iv. a szolgáltatónak kizárólag megfelelő képesítéssel és képzettséggel rendelkező személyzetet kell alkalmaznia, valamint a személyzet számára képzési és ellenőrzési programokat kell bevezetnie és rendszeresen végrehajtania;
- v. ezen alapvető követelményeknek való megfelelés biztosítása érdekében a szolgáltatónak meg kell teremtenie valamennyi olyan érdekelttel való kapcsolattartás hivatalos lehetőségét, amely közvetlenül befolyásolhatja a szolgáltatásnyújtása biztonságát;
- vi. a szolgáltatónak a szolgáltatással kapcsolatban esetlegesen felmerülő rendellenes és vészhelyzetekre kiterjedően kényszerhelyzeti tervet kell összeállítania és bevezetnie;
- vii. a szolgáltatónak programot kell létrehoznia és fenntartania a balesetek és események megelőzésére, beleértve egy, az események bekövetkeztének jelentésére és elemzésére vonatkozó programot, amelyet az igazgatási rendszernek fel kell használnia annak érdekében, hogy hozzájáruljon az üzemeltetés biztonságának folyamatos fejlesztésére vonatkozó célhoz; és
- viii. a szolgáltatónak intézkedéseket kell hoznia annak igazolására, hogy valamennyi üzemeltetett rendszer és rendszerelem folyamatosan megfelel a biztonsági és az átjárhatósági követelményeknek.

b) Az ATC-szolgáltatás csak a következő feltételek teljesülése esetén nyújtható:

- i. Az ATC-szolgáltatást nyújtó személyzet kifáradását meg kell előzni egy szolgálati beosztási rendszerrel. Ennek a szolgálati beosztási rendszernek ki kell térnie a szolgálati időszakokra és időkre, valamint az ehhez illesztett pihenőidőkre. A szolgálati beosztási rendszerben meghatározott korlátozásoknak figyelembe kell venniük a fáradtsághoz hozzájáruló minden tényezőt, így különösen az alváshiányt, a szokásos huszonnégy órás biológiai ciklus felborulását, az éjszakai munkavégzést, az adott időtartamok alatt összeadódó teljes szolgálati időt és a kijelölt feladatoknak a személyzet tagjai közötti megosztását is.
- ii. Oktatási és megelőzési programokkal kell az ATC-szolgáltatást nyújtó személyzet körében kialakuló stresszt kezelni.

- iii. Az ATC-szolgáltatónak rendelkeznie kell eljárásokkal annak ellenőrzésére, hogy az ATC-szolgáltatást nyújtó személyzet az ítélőképessége birtokában van, és egészségi alkalmassága is megfelelő.
- iv. Az ATC-szolgáltatónak a tervezés és üzemelés során figyelembe kell vennie az üzemeltetési és technikai korlátokat, valamint az emberi tényezőkre vonatkozó elveket is.

c) *Kommunikációs, navigációs és légtér-ellenőrzési szolgáltatások csak a következő feltétel teljesülése esetén nyújthatók:*

A szolgáltatónak rendszeresen és időben tájékoztatnia kell az érintett légtérfelhasználókat és ATS-egységeket az ATS céljaira nyújtott szolgáltatás üzemelési állapotáról (és annak változásairól).

d) *Képzési szervezetek*

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

- i. rendelkezniük kell a tevékenységükhöz kapcsolódó kötelezettségekhez szükséges összes eszközzel. Ez magában foglalja például, de nem kizárólagosan a szükséges létesítményeket, személyzetet, felszereléseket, módszereket, a feladatok, felelősségi körök és eljárások dokumentálását, a vonatkozó adatokhoz és nyilvántartásokhoz való hozzáférést;
- ii. hozzon létre és tartson fenn egy igazgatási rendszert a biztonságnak és az oktatás színvonalának biztosítására, és törekedjen e rendszer folyamatos továbbfejlesztésére;
- iii. adott esetben kössön megállapodást egyéb érintett szervezetekkel, hogy biztosítsa az ezen alapvető követelményeknek való folyamatos megfelelést.