



AZ EURÓPAI REPÜLSÉSBIZTONSÁGI ÜGYNÖKSÉG

04/2011 SZ. VÉLEMÉNYE

(2011. június 1.)

**a légi jármű üzemben tartására vonatkozó végrehajtási szabályokat lefektető
bizottsági rendeletről**

„Légi jármű üzemben tartása (Air Operations, OPS)”

Tartalomjegyzék

Vezetői összefoglaló	4
Bevezetés	5
I. Általános rész	5
II. A vélemény hatálya	5
III. Konzultáció	6
IV. A szabályok számozási rendszere	8
A légi jármű üzemben tartásáról szóló összefoglaló rendelet	9
I. A rendelet hatálya	9
II. A hozzászólások áttekintése	9
III. Értelmezések	9
I. függelék – Meghatározások	15
I Hatály	15
II. A hozzászólások áttekintése	15
III. Az etérések áttekintése	15
IV. Értelmezések	17
II. függelék – ARO rész	19
I. Általános rész	19
II. Konzultáció	22
III. Hatály és érvényesség	24
IV. Az eltérések áttekintése	43
V. A javasolt szabályalkotói feladatok listája	45
III. függelék: Az ORO rész	47
I. Általános rész	47
II. Konzultáció	47
III. Hatály és érvényesség	49
IV. Az eltérések áttekintése	72
V. A javasolt szabályalkotói feladatok listája	89
IV. függelék: A CAT (A,H) rész	90
I. Hatály	90
II. A hozzászólások áttekintése	92
III. Az eltérések áttekintése	92

IV.	A javasolt szabályalkotó feladatok listája	100
V.	CAT.GEN: A alrész. Általános előírások	103
VI.	CAT.OP: B alrész. Repülési eljárások	105
VII.	CAT.POL: C alrész. A repülési jellemzők és az üzemeltetési korlátok	108
VIII:	CAT.IDE: D alrész: Műszerek, adatok, berendezések	112
V.	függelék: Az SPA rész	116
I.	Hatály	116
II.	A reagálások áttekintése	118
III.	Az eltérések áttekintése	118
IV.	A javasolt szabályalkotó feladatok listája	118
V.	SPA.GEN: A alrész: Általános előírások	119
VI.	SPA.PBN: B alrész – Teljesítmény-alapú navigációs (Performance-based navigation operations, PBN) repülések	121
VII.	SPA.MNPS: C alrész – Meghatározott minimális navigációs teljesítménnyel (specified minimum navigation performance, MNPS) végzett műveletek.....	122
VIII.	SPA.RVSM: D – Csökkentett függőleges elkülönítési minimumokat (reduced vertical separation minima, RVSM) alkalmazó légtérben végzett műveletek.....	122
IX.	SPA.LVO: E alrész – Csökkent látási viszonyok közötti műveletek (Low visibility operations, LVO)	122
X.	SPA.ETOPS: F alrész – Megnövelt hatótávolságú műveletek kéthajtóműves repülőgépekkel (Extended range operations with two-engined aeroplanes, ETOPS) .	124
XI:	SPA.DG: G alrész – Veszélyes áruk szállítása	124
XII.	SPA.NVIS: H: Éjjellátó leképező rendszerrel végzett helikopteres műveletek	125
XIII.	SPA.HHO: I alrész. Helikopteres műveletek függesztett teherrel	126
XIV.	SPA.HEMS: J alrész. Helikopteres sürgősségi egészségügyi szolgáltatási repülések .	128
A CAT RÉSZBEN ÉS AZ SPA RÉSZBEN HASZNÁLT MOZAIKSZAVAK ÉS RÖVIDÍTÉSEK		131

Vezetői összefoglaló

A jelen vélemény az alábbi dokumentumokat tartalmazza:

- a légi jármű üzemben tartásáról szóló összefoglaló rendelet;
- I. függelék: Meghatározások a II. – VIII. függelékhez;
- II. függelék: ARO rész. Hatósági előírások a légi járművek üzemben tartásával kapcsolatban;
- III. függelék: ORO rész. A kereskedelmi célú légi üzemeltetőkre, valamint hajtóművel felszerelt összetett légi járművek nem kereskedelmi célú légi üzemeltetőire vonatkozó szervezeti előírások;
- IV. függelék: CAT (A, H) rész. A repülőgépek és helikopterek kereskedelmi célú légi fuvarozási műveleteire vonatkozó műszaki előírások;
- V. függelék: SPA rész. Az egyedi jóváhagyáshoz kötött műveletekre vonatkozó előírások.

Az igazgatóság és az Európai Bizottság által kijelölt irányelvek szerint az Ügynökség javaslata az EU-OPS és a JAR-OPS 3 tartalmát ülteti át, valamint lehetőség szerint összehangolja az előírásokat az ICAO SARP-ok 6. függelék I. rész és III. rész 1. és 2. fejezete előírásaival.

Az előírások kidolgozása az alábbi célkitűzések mentén történt:

- a repülésbiztonság magas szinten tartása;
- ahol lehetséges, az arányos szabályozás megvalósítása;
- rugalmasság és hatékonyság az üzemeltetők és a hatóságok részére.

A jelen vélemény egy kiterjedt, hatóságokkal, szervezetekkel, üzemeltetőkkel és repülési szakértőkkel lefolytatott konzultáció eredménye.

A jelen rendelet fennmaradó függelékeiről (VI. függelék: NCC rész, VII. függelék: NCO rész, valamint VIII. függelék: SPO rész) szóló vélemény megjelenésére később kerül sor.

Bevezetés

I. Általános rész

1. Az Európai Parlament és a Tanács 1108/2009/EK¹ rendelettel módosított 216/2008/EK² rendelete (a továbbiakban: az Alaprendelet) megfelelő és átfogó keretrendszert hoz létre a közös műszaki előírások és adminisztratív eljárások kidolgozására és végrehajtására a polgári repülés terén.
2. A jelen vélemény célja az Európai Bizottság támogatása a légiüzemeltetési végrehajtási szabályok létrehozásában.
3. A véleményt az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (a továbbiakban: az Ügynökség) igazgatósága³ által meghatározott eljárás keretében fogadták el, az Alaprendelet 19. cikkében foglalt rendelkezéseknek megfelelően.

II. A vélemény hatálya

4. A jelen vélemény az alábbi dokumentumokat tartalmazza:
 - a légi jármű üzemben tartásáról szóló összefoglaló rendelet;
 - I. függelék: Meghatározások a II. - VIII. függelékhez;
 - II. függelék: ARO rész. Hatósági előírások a légi járművek üzemben tartásával kapcsolatban;
 - III. függelék: ORO rész. A kereskedelmi célú légi üzemeltetőkre, valamint hajtóművel felszerelt összetett légi járművek nem kereskedelmi célú légi üzemeltetőire vonatkozó szervezeti előírások;
 - IV. függelék: CAT (A,H) rész. A repülőgépek és helikopterek kereskedelmi célú légi fuvarozási műveleteire vonatkozó műszaki előírások;
 - V. függelék: SPA rész. Az egyedi jóváhagyáshoz kötött műveletekre vonatkozó előírások.
5. A jelen vélemény nem tartalmazza:
 - a III. függelékben, azaz a CAT részben található, vitorlázó repülőgépekre, ballonokra és repülőgépekkel vagy helikopterekkel ugyanazon induló és

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 1108/2009/EK rendelete (2009. október 21.) a 216/2008/EK rendeletnek a repülőterek, a légiforgalmi szolgáltatás és a léginavigációs szolgálatok tekintetében történő módosításáról, valamint a 2006/23/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 309, 2009. 11. 24., 51.-70. old.).

² Az Európai Parlament és a Tanács 216/2008/EK rendelete (2008. február 20.) a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EK tanácsi rendelet, 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 79, 2008. 03. 19., 1.-49. old.).

³ Az igazgatóság döntése az Ügynökség által vélemények, különleges légialkalmassági előírások, valamint útmutatók kiadása során alkalmazandó eljárásról. ("Szabályalkotó eljárás") EASA MB 08-2007 (2007. 06. 13.).

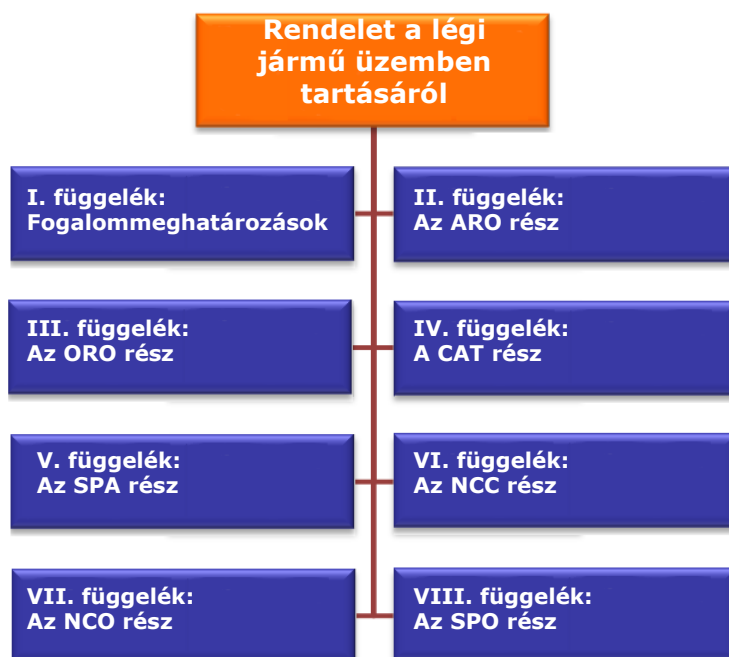
érkező repülőteret használó műveletekre vonatkozó kereskedelmi célú légi fuvarozási előírásokat;

- a VI. függelék, azaz az NCC részt: a hajtóművel felszerelt összetett légi járművek nem kereskedelmi célú üzemben tartására vonatkozó műszaki előírásokat;
- a VII. függelék, azaz az NCO részt: hajtóművel felszerelt összetett légi járműnek nem minősülő légi járművek nem kereskedelmi célú üzemben tartására vonatkozó műszaki előírásokat;
- a VIII. függelék, azaz az SPO részt: az egyedi műveletekre, köztük a kereskedelmi és a nem kereskedelmi célú üzemben tartásra vonatkozó műszaki előírásokat;
- a légi járművek üzemben tartására vonatkozó összefoglaló rendeletnek a fent meghatározott műveletekkel kapcsolatos rendelkezéseit.

A fennmaradó előírásokra vonatkozó vélemény később jelenik meg.

6. A jelen vélemény dokumentumai az Európai Bizottság és az Ügynökség által 2011 áprilisában javasolt átdolgozott szabályrendszeren alapulnak. Az alábbi táblázat áttekintést nyújt a légi jármű üzemben tartására vonatkozó rendelet függelékeiről.

1. ábra. A légi jármű üzemben tartásáról szóló rendelet függelékei



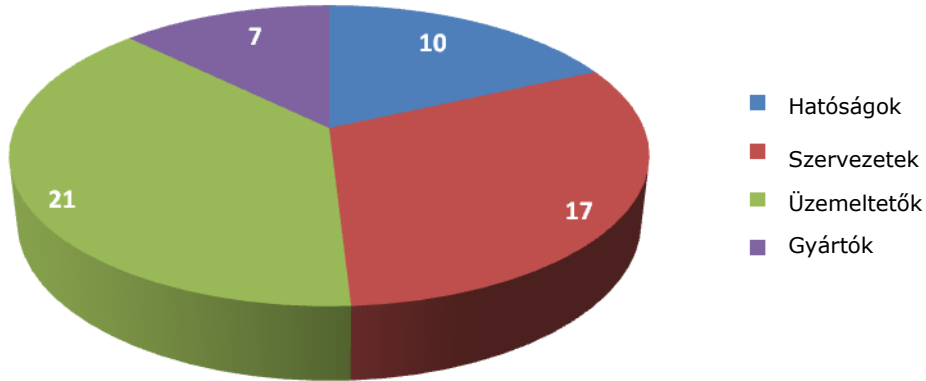
III. Konzultáció

7. A jelen vélemény az alábbiakon alapul:
- NPA 2008-22, amely hatóságokra és szervezetekre vonatkozó végrehajtási szabályok (Implementing Rules, IR) és a megfelelés elfogadható módozatai (Acceptable Means of Compliance, AMC) és az útmutató dokumentum (Guidance Material, GM) javasolt szövegtervezetét tartalmazza;

- NPA 2009-02, amely a légi műveletekre vonatkozó IR és kapcsolódó AMC és GM javasolt szövegtervezetét tartalmazza.
8. Az NPA 2009-02 2009. január 30-án jelent meg az EASA honlapján (<http://www.easa.europa.eu>). A konzultációs időszak 2009. július 31-én zárult le. Az Ügynökséghez összesen 13 775 hozzászólás érkezett, ebből körülbelül 8200 érintette a jelen véleményt.
 9. A hozzászólások összefoglalását, a kapcsolódó összefoglalt hozzászólásokra adott válaszokat, valamint a jogszabály átdolgozott szövegét részletesen megvitatta az alábbi négy szabályalkotó ellenőrző csoport (rulemaking review group, RG):
 - az RG01 (CAT), amely a kereskedelmi célú légi fuvarozási műveletekre vonatkozó szabályokkal foglalkozott;
 - az RG02 (SPO), amely az egyedi műveletekre vonatkozó szabályokkal foglalkozott;
 - az RG03 (NCC), amely a hajtóművel felszerelt összetett légi járművek nem kereskedelmi célú üzemben tartására vonatkozó szabályokkal foglalkozott;
 - az RG04 (NCO), amely a hajtóművel felszerelt összetett légi járművek nem minősülő légi járművek nem kereskedelmi célú üzemben tartására vonatkozó szabályokkal foglalkozott.
 10. A CAT részre vonatkozó CRD szövegtervezetet az RG01 csoport ellenőrizte. Az SPA részre vonatkozó CRD szövegtervezetet mind a négy csoport ellenőrizte.
 11. Az Ügynökség emellett számos találkozót szervezett helikopteres szakemberekkel, akik a helikopterekre jellemző kérdésekben adtak tanácsot a hatóságok, az üzemeltetők és a gyártók képviselőiben.
 12. A hatóságokkal, szervezetekkel és üzemeltetőkkel végzett kiterjedt konzultáció alapján az Ügynökség 2010. november 25-én kiadta a CRD OPS I-et. A hozzászólási időszak 2011. február 15-én zárult le. Az Ügynökséghez 1009 reagálás érkezett.
 13. Az alábbi ábra áttekinti a reagálást adó hozzászólókat hatóságok, szervezetek, üzemeltetők és gyártók szerint rendezve.

2. ábra. A reagálást adó hozzászólók áttekintése

A hozzászólók szektor szerinti bontásban



14. Minden reagálást értékelték és választ adtak rá, valamint figyelembe vették a jelen vélemény I., IV., és V. függelékének megírásánál.
15. A jelen vélemény II. függelék ARO részre és a III. függelék ORO részre vonatkozó, az NPA 2008-22b-vel, NPA 2008-22c-vel, NPA 2009-02c-vel és NPA 2009-02d-vel kapcsolatos konzultációs folyamat részletei a Magyarázó megjegyzés kapcsolódó fejezeteiben kerülnek bemutatásra.

IV. A szabályok számozási rendszere

16. Az Ügynökség szabályalkotó szövegezési útmutatói alapján a végrehajtási szabályoknál az alábbi szabályszámozási rendszert alkalmazták:

<rész>.<alrész>.<fejezet>.<n>

Magyarázat:

<rész>: kötelező; legfeljebb négy betű vagy számjegy
például: ARO, ORO, CAT, SPA

<alrész>: kötelező; legfeljebb négy betű vagy számjegy
például: GEN, OP, POL, IDE

<fejezet>: kötelező; legfeljebb öt betű vagy számjegy
például: MPA, A, H, MAB

<n>: kötelező; a szabály száma: három számjegy, a kezdőszám 100, az ezt követő számok általában 5-ösével növekednek

A légi jármű üzemben tartásáról szóló összefoglaló rendelet

I. A rendelet hatálya

17. A légi jármű üzemben tartásáról szóló összefoglaló rendelet meghatározza az érintett részek általános alkalmazhatóságát, valamint kivételek formájában visszamenőleges és átmeneti szabályokat javasol.⁴

II. A hozzászólások áttekintése

18. Az OPS összefoglaló rendeletre érkezett hozzászólások az FCL részhez történő igazításra, a JAR-OPS 3 javasolt visszamenőleges intézkedéseire összpontosítottak, emellett tisztázást kértek egyes II. függelék szerinti légi járművek CAT műveletekre történő használatával kapcsolatban, valamint kérték az „egyedi műveletek” kifejezés meghatározását.

III. Értelmezések

19. A jelen véleményben kiadott összefoglaló rendelet az Alaprendelet 4. cikke (1) bekezdése b) és c) pontjának, valamint 8. cikkének megfelelően tartalmazza az EU-ban vagy harmadik országban lajstromozott légi járművet használó EU-beli üzemeltetőkre, valamint az ilyen légi jármű üzemeltetésében érintett szakszemélyzetre vonatkozó előírásokat.
20. Emellett meghatározza az Ügynökségre és az illetékes hatóságokra vonatkozó előírásokat a légi műveletek területén, beleértve egy másik állam repülésbiztonsági felügyelete alatt álló üzemeltető légi járművének földi ellenőrzését, az Alaprendelet 10. cikke szerint.
21. A 2. cikk tartalmazza az összefoglaló rendeletben használt fogalmak meghatározásait. A CAT műveletek meghatározása az ICAO 6. függelékéből ered, amelyet enyhén módosítottak, hogy figyelembe vehessék az Alaprendelet 3. cikkének i) pontjában található „kereskedelmi célú üzemben tartás” meghatározását. Fontos, hogy a kereskedelmi célú üzemben tartás meghatározásának köre tágabb, mint a CAT műveleteké. Az egyedi művelet meghatározását kiegészíti az egyedi szolgálatok vagy feladatok nem teljes listáját tartalmazó jövőbeni SPO rész. Ezen felül a 6. cikk (6) bekezdése meghatározza az egyedi műveletekre használt légi járművön szállítható személyek számát, hogy világos különbséget lehessen tenni a CAT műveletek és a CAT-tól eltérő egyéb kereskedelmi célú üzemben tartások között.
22. Az összefoglaló rendelet emellett tartalmaz két, a tagállamokra vonatkozó cikket. A 3. cikk előírja, hogy az Ügynökség és a tagállamok dolgozzanak ki repülésbiztonsági terveket, melyek célja a repülésbiztonság folyamatos javítása. Emellett rámutat annak szükségére, hogy a tagállamok egyeztessék repülésbiztonsági terveiket, mivel a repülésbiztonságot mostantól az EASA tagállamainak közösen kell kezelniük. Tételelesen, a hatáskörök jelenlegi

⁴ A kivétel egy olyan átmeneti intézkedés, amely lehetővé teszi, hogy egy tagállam egy bizonyos előírás hatálybelépésnek dátumát a törvényben meghatározott bizonyos időpontig kitolja.

megosztása az Európai Unión belül nem teszi lehetővé, hogy egy tagállam egymaga, elszigetelten vezessen be egy repülésbiztonsági tervet. A jövőben további anyagok készülnek majd az ICAO állami repülésbiztonsági programjának (State Safety Program, SSP) az európai keretben történő egységes bevezetésére vonatkozó előírások árnyalására. Ennek alapja, hogy a munkát az Európai Repülésbiztonsági Tanácsadó Bizottság (European Aviation Safety Advisory Committee, EASAC) koordinálja, különösen az EASP kézikönyvvel kapcsolatban.

23. A 4. cikk felügyeleti képességekre vonatkozó előírásokat javasol. Az előírások – amellett, hogy teljesen megfelelnek a vonatkozó ICAO előírásokban egy repülésbiztonsági rendszerben kritikusnak ítélt elemekkel – kötelezik a tagállamokat annak biztosítására, hogy felügyeleti személyzetük megfelelő felhatalmazással rendelkezzen a tanúsítási és felügyeleti feladatok végrehajtására, és hogy ne állhasson fenn semmilyen összeférhetlenség.
24. A 3. és a 4. cikk a hajózó személyzetre vonatkozó összefoglaló rendeletről szóló 03-11 véleménnyel már megjelent. Az érintett szövegnek az EASA-bizottságban lezajlott egyeztetésből eredő változtatásai már szerepelnek a szövegben.
25. A földi ellenőrzésekre vonatkozó 5. cikk tartalmaz egy minimális éves kvótára vonatkozó átmeneti rendelkezést, amelyet a rendelet áprilisi hatályba lépéséhez igazítanak, és amely 2012-re vonatkozóan 65%-ot eredményez.
26. A 6. cikk a függelékek hatályát és alkalmazhatóságát határozza meg, az alábbiak szerint:

Függelék	Alkalmazhatóság	Cikk az összefoglaló rendeletben
II. függelék: ARO rész	Hatósági előírások, beleértve a földi ellenőrzéseket	1.1 és 5
III. függelék: ORO rész IV. függelék: CAT rész	Repülőgéppel és helikopterrel végzett kereskedelmi célú légi fuvarozási műveletek, kivéve az egyazon induló és érkező repülőteret használó műveleteket	1.2 és 6.1
V. függelék: SPA rész	Repülőgéppel, helikopterrel, ballonnal és vitorlázó repülőgéppel végzett bármely művelet	6.3

27. A 6. cikk (4) bekezdés bizonyos légi jármű-kategóriákat, illetve bizonyos típusú műveleteket kizár a rendelet hatálya alól, míg a kapcsolódó szabályalkotó tevékenységet be nem fejezik. Ezek az alábbiak:
- a II. függelék alá tartozó egyes légi járművek, ha CAT műveletekben használják azokat. Ezeket az EU-OPS szerint elfogadott bizottsági határozatban megfogalmazott feltételek szerint kell üzemeltetni;
 - léghajók, dönthető rotoros légi járművek, rögzített ballonok és pilóta nélküli légi rendszerek;

- a tervező és a gyártó szervezetek által a tevékenységükhöz kapcsolódóan végzett repülések.
28. Az ORO rész és a CAT rész alkalmazhatósága alól egyelőre kizárták a repülőgépes CAT és az egyazon érkező és induló repülőteret használó repülőgépes és helikopteres CAT műveleteket (6. cikk (2) bekezdés), valamint a ballonok és vitorlázó repülőgépek CAT műveleteit. A kapcsolódó végrehajtási utasítások kiadás később történik, és az összefoglaló rendelet ennek megfelelően módosul majd.
 29. Emellett az ORO rész érvényessége egyelőre nem terjed ki a CAT-tól eltérő kereskedelmi célú üzemben tartásra és a hajtóművel felszerelt összetett légi járművek nem kereskedelmi célú üzemben tartására. Az összefoglaló rendeletet módosítják, amint az NCC rész, az NCO rész és az SPO rész a kapcsolódó ügynökségi véleményekkel együtt megjelenik.
 30. Számos reagálásban kérték egyes, a II. függelék hatálya alá eső légi járművel az Alaprendelet 8. cikke (5) bekezdésének g) pontja alapján végzett CAT műveletek tisztázását. Az Európai Bizottsággal egyeztetve az alábbi felvilágosítás adható:
 31. A 3922/91/EK⁵ rendelet 8. cikkének (3) bekezdése alapján kiadott bizottsági határozatok a 3922/91/EGK rendelet III. függelékének visszavonása után is érvényben maradhatnak, amennyiben ezt az érvényességet a végrehajtási szabályokban kifejezetten említik. A C(2009) 7633⁶ (2009. 10. 14.) bizottsági határozat átmeneti intézkedésként különösen hatályban marad. A határozatról tájékoztatás céljából minden tagállamot értesítettek, és a szöveg elérhető az interneten.
 32. Az Európai Bizottság határozata bizonyos üzemeltetőkhez, a II. függelék alá eső légijármű-típusokhoz, bizonyítékokhoz és körülményekhez kötődik. Amennyiben ezeknek az üzemeltetőknek valamelyike egy másik típusú, II. függelék alá eső légi járművet tervez használni, egy új repülésbiztonsági értékelést és eltérés engedélyezése iránti kérvényt kell benyújtani az Európai Bizottsághoz. A javasolt összefoglaló rendelet tartalmazza azokat a rendelkezéseket, amelyek pontosabban megvilágítják, hogy egy tagállamnak hogyan kell eljárnia, ha az említett bizottsági határozatban elfogadott műveletekben bekövetkezett változásokkal szembesül.
 33. Valamennyi tagállam jogosult alkalmazni a C(2009) 7633 bizottsági határozatot az ott meghatározott és az azonos típusú légi járműre vonatkozó körülmények között. Egy másik tagállam által ugyanezen feltételek szerint kiadott és ugyanazt a célt szolgáló bármely ezt követő felhatalmazásra vonatkozhat a C(2009) 7633 bizottsági határozat.
 34. A bizottsági határozat megfelelő és egységes értelmezésének biztosítása érdekében az összefoglaló rendelet tisztázza, hogy bármely olyan tagállam, amely egy már kiadott eltérést kíván felhasználni, a bevezetés előtt köteles erről az Európai Bizottságot tájékoztatni. Ez lehetővé teszi az Európai Bizottság számára annak felmérését, hogy a tervezett eltérés megfelel-e a bizottsági határozatban

⁵ A Tanács 3922/1991/EGK rendelete (1991. december 16.) a polgári légi közlekedés területén a műszaki előírások és a közigazgatási eljárások összehangolásáról. HL. L. 373., 1991. 12. 31., 4. old.

⁶ C(2009) 7633 bizottsági határozat (2009. 10. 14.) Ausztria, Németország, az Egyesült Királyság és Málta felhatalmazásáról légi üzemeltetői engedélyeknek a Tanács a polgári légi közlekedés területén a műszaki előírások és a közigazgatási eljárások összehangolásáról szóló 3922/1991/EGK rendeletétől eltérő módon történő kiadására.

lefektetett feltételeknek és a határozat szerint elvégzett repülésbiztonsági értékelésnek. Amennyiben nem ez a helyzet, egy új, az Alaprendelet 14. cikke (6) bekezdése szerinti eltérés engedélyezése szükséges.

35. A 7. cikk (1) bekezdése tartalmazza az EU-OPS alapján kiadott AOC-kre vonatkozó kivételezési szabályokat. Amennyiben szükséges, 2 éves időszakot javasolnak az irányítási rendszer, a képzési programok, eljárások és kézikönyvek átvételére. Mivel a javasolt végrehajtási utasítások új AOC formátumot tartalmaznak a legújabb ICAO módosítással összhangban, 2 éves időtartamot tűznek ki, amelyen belül az AOC dokumentumot ki kell cserélni egy, az új formátumnak megfelelő új AOC dokumentumra.
36. A 7. cikk (3)-(6) bekezdése a helikopterrel végzett CAT műveletekre vonatkozó egyedi átváltási rendelkezéseket tartalmaz. A javaslat szerint a nemzeti helikopteres AOC-t 2 éven belül kell az IR-nek megfelelő AOC-vé átalakítani. A tagállamok a rendelet hatályba lépését követő 1 éven belül kötelesek átváltási jelentést készíteni. A jelentésnek tartalmaznia kell azoknak a nemzeti követelményeknek a leírását, amelyek alapján az AOC kiadásra került, az üzemeltetőnek adott jogosítások körét, meg kell jelölnie, hogy az ORO rész, a CAT rész és az SPA rész mely előírásait kell érvényesnek tekinteni, valamint, hogy az IR-nek megfelelő AOC-ben milyen korlátozásokat kell feltüntetni, és minden olyan előírást, amelyet az üzemeltetőnek teljesítenie kell a korlátozások feloldása érdekében.
37. A 8. cikk úgy rendelkezik, hogy az EU-OPS Q alrésze, illetve a tagállamok által a 3922/91 rendelet 8. cikkének (4) bekezdése alapján elfogadott rendelkezések a kapcsolódó végrehajtási szabályok elfogadásáig továbbra is érvényben maradnak.
38. A 9. cikk kivétel alá teszi azon jelenlegi minimálisan szükséges berendezések listáját (Minimum Equipment List, MEL), amelyek nem alapozhatók a 21. rész szerint kidolgozott minimálisan szükséges berendezések alaplistájára (Master Minimum Equipment List, MMEL). Az ilyen MEL-en ezt követően véghezvitt bármely változtatásának meg kell felelnie a visszamenőlegesen kivételezett vagy a 21. rész alapján kidolgozott MMEL-nek.
39. A 10. cikk a hajózóknak és a légiutas-kísérőknek a kötelező üzemalkalmassági adatok elemeiből eredő képzésével foglalkozik. Amíg az üzemeltetőnek 2 év áll rendelkezésére a vonatkozó képzési programok átdolgozására (7.1(b) cikk), ki kell dolgozni egy olyan átmeneti rendelkezést, amely lehetővé teszi a képzés nyújtását a hajózó személyzet részére. A javaslat figyelembe veszi az üzemeltetők képzési ciklusait.
40. A 11. cikk hatálybalépési és kivételezési rendelkezéseket tartalmaz. Az Alaprendelet 70. cikkében a végrehajtási szabályok legkésőbbi hatályba lépési idejének meghatározása korlátozza az átállásra rendelkezésre álló időszakokat azáltal, hogy előírja a végrehajtási szabályok legkésőbb 2012. április 8-i hatályba lépését. Az Európai Bizottság kérésére a kivételek létrehozásának módszerét úgy választották ki, hogy az figyelembe vegye az átállási időszakot, amennyiben az túlnyúlik a 2012. április 8-i határidőn.
41. A 2(a) albekezdés kivételt nyújt a hatóságoknak az irányítási rendszer egyes részei alól. Az üzemeltetőkhez (járatókhöz) hasonlóan a hatóságoknak is időre van szükségük irányítási rendszerük, eljárásaik és kézikönyveik átdolgozására. A

javaslat 1 éves kivételi időszakot lát előre, és figyelembe veszi az EASA-bizottságban a hajózó személyzet hatósági előírásaival kapcsolatosan korábban lefolytatott megbeszéléseket.

42. A helikopteres CAT műveletekre vonatkozóan 2 év kivételi időszak áll rendelkezésre az AOC fent meghatározott átalakítására.
43. Az SPA rész valamennyi üzemeltető által elérhető egyedi jóváhagyásokat tartalmaz, a helikopteres sürgősségi egészségügyi szolgálatot (helicopter emergency medical service, HEMS), a függő teherrel végzett helikopteres műveleteket (helicopter hoist operations, HHO), az éjjellátó leképező rendszerrel (night vision imaging system, NVIS) végzett műveleteket és a kéthajtóműves repülőgéppel végzett megnövelt hatótávolságú műveleteket (extended range operations, ETOPS) kivéve, amelyek csak AOC birtokosai által elérhetők. A repülőgéppel és helikopterrel végzett CAT műveletekhez kapcsolódóan a kivételekre és átmeneti időszakokra vonatkozó elvek a fent meghatározottak szerint érvényesek. A ballonokkal és vitorlázó repülőgépekkel végzett CAT műveletekhez kapcsolódóan – bár a veszélyes áruk szállítására vonatkozó egyedi jóváhagyás iránti kérelmek benyújtása valószínűleg ritka – 3 év átállási időszakot javasolnak. Ugyanezt az időszakot javasolják az egyedi műveletekre. A különleges műveleteket nem tartalmazó nem kereskedelmi célú üzemben tartás esetében a javasolt átállási idő 2 év.
44. A kivételeket az alábbi táblázat foglalja össze:

Művelet	Rész	Légi jármű	Kivétel
CAT, kivéve az egyazon induló és érkező repülőteret használó műveletek	ORO rész CAT rész SPA rész	Repülőgépek	nincs
	ORO rész CAT rész SPA rész	Helikopterek	2 év
Egyazon induló és érkező repülőteret használó CAT	ORO rész CAT rész	Repülőgépek Helikopterek	Egyelőre nem alkalmazható, később készül el
	SPA rész	Repülőgépek Helikopterek	3 év
CAT ballonok és vitorlázó repülőgépek	ORO rész CAT rész	Ballonok Vitorlázó repülőgépek	Egyelőre nem alkalmazható, később készül el
	SPA rész	Ballonok Vitorlázó	3 év

Művelet	Rész	Légi jármű	Kivétel
		repülőgépek	
Egyedi műveletek	ORO rész* SPO rész	Repülőgépek Helikopterek Ballonok Vitorlázó repülőgépek	Egyelőre nem alkalmazható, később készül el
	SPA rész	Repülőgépek Helikopterek Ballonok Vitorlázó repülőgépek	3 év
Nem kereskedelmi célú üzemben tartás CMPA-val	ORO rész NCC rész	Repülőgépek Helikopterek	Egyelőre nem alkalmazható, később készül el
	SPA rész	Repülőgépek Helikopterek	2 év
Nem kereskedelmi célú üzemben tartás CMPA nélkül	NCO rész	Repülőgépek Helikopterek Ballonok Vitorlázó repülőgépek	Egyelőre nem alkalmazható, később készül el
	SPA rész	Repülőgépek Helikopterek Ballonok Vitorlázó repülőgépek	2 év

*A CAT-tól eltérő kereskedelmi célú műveletekre és hajtóművel felszerelt összetett légi jármű nem kereskedelmi célú egyedi üzemben tartására vonatkozik.

I. függelék – Meghatározások

I Hatály

45. Az I. függelék tartalmazza a jelen rendelet II.-VIII. függelékeiben használt fogalmak meghatározását.

II. A hozzászólások áttekintése

46. Az I. függelékhez 53 reagálás érkezett 18 hozzászólótól (voltak közöttük nemzeti repülési hatóságok, iparági szervezetek, gyártók, légitársaságok, egy repülőtéri szervezet és egy személy). Általában támogatták a meghatározások I. függelékbe történő összegyűjtését, azonban az IR, az AMC és a GM szétválasztását nem. A legtöbb hozzászólás a „legnagyobb üzemi utasülés-konfiguráció” szócikkhez érkezett, amelynél egységesen kérték az EU-OPS/JAR-OPS 3 meghatározása szándékának átvételét. A többi hozzászólás 30 fogalom között oszlott meg, szerkesztői javításokat és változtatásokat javasoltak az érthetőség javítása vagy a szabályoknak történő jobb megfelelés, illetve az EU-OPS-nak, JAR-OPS 3-nak, CS-Meghatározásoknak vagy az ICAO 6. függeléknek történő megfelelés érdekében.

III. Az etérések áttekintése

Eltérések az EU-OPS-tól (JAR-OPS 3-tól)

47. A meghatározások nagy része igazodik az EU-OPS-hoz és a JAR-OPS 3-hoz. A több, mint egy IR-ben használt fogalmak meghatározását az I. függelékbe gyűjtötték. Apróbb szerkesztői változtatásokat eszközöltek, hogy világosan feltüntethessék, ha egyes fogalmak egy repülésfajtára vagy légi járműre vonatkoznak, hogy fennmaradjon a szövegezési irányelvekkel történő egyezés. Az alábbi tételeknél további változásokat eszközöltek:
- a CRD-ben „3%-os útvonali kitérő repülőtér” szerepel az EU-OPS „tüzelőanyag útvonal kitérő repülőtér” fogalom helyett – a 3%-ra vonatkozó előírás a CAT.OP.MPA.150 Üzemanyag-irányelveknek történő AMC-ben található;
 - „megfelelő repülőtér”: az EU-OPS meghatározása megadta, hogy milyen legyen egy ilyen repülőtér, valamint egy nem kimerítő listát adott az ilyen repülőtereken szükséges kiegészítő szolgáltatásokról. Az érdekelt felektől érkezett visszajelzések azt mutatták, hogy a szükséges kiegészítő szolgáltatások az EU-OPS-ban található listája nehezen betartható az NCC rész vagy NCO rész szerint üzemelő légi járművekkel, míg más érdekelt felek azt kérték, hogy az EU-OPS-ban található teljes meghatározást ültessék át a CAT műveletekre. Az arányosság kérdésének kezelése érdekében az Ügynökség úgy döntött, hogy a szükséges kiegészítő szolgáltatások listáját a CAT részben megfelelő IR-be ülteti át. Ezért az EU-OPS meghatározásának teljes szándéka megmaradt a CAT műveletek esetében;
 - az „I-es kategóriájú (CAT I) megközelítési műveletbe” beleértendő a GNSS/SBAS (globális navigációs műhold-rendszer műhold-alapú kiegészítő

rendszerrel), annak tisztázása érdekében, hogy a függőleges iránymutatást használó irányítás precíziót használó műveletek, amennyiben az elhatározási magasság alacsonyabb, mint 250 láb (de nem alacsonyabb, mint 200 láb) CAT I-es műveletnek számítanak;

- „a GNSS leszállító rendszert (GLS)” átnevezték „GBAS leszállító rendszerre (GLS)”, valamint átszerkesztették, hogy egyezzen az ICAO PANS ATM-mel és a PANS ABC-vel;
- „helikopter-leszállóhely”: az Ügynökség úgy gondolja, hogy ezt a fogalmat a „repülőtér” (az Alaprendelet meghatározása szerint) és a „műveleti helyszín” fogalmak lefedik, és ezt a fogalmat nem vette át az új rendeletbe;
- „tartási idő (hold-over time, HoT)”: a CRD-ből átvett meghatározás változatlan marad és az ICAO 14- függelékhez igazodik;
- „legnagyobb üzemi utasülés-konfiguráció (maximum operational passenger configuration, MOPS)” került be az EU-OPS/JAR-OPS 3-ban használt „legnagyobb jóváhagyott utasülés-konfiguráció” fogalma helyett. Az érdekelt felektől érkezett visszajelzések azt mutatták, hogy az EU-OPS MAPSC-ot repülési jóváhagyásként kezelik, és az NPA és CRD legnagyobb utasülés-konfigurációra vonatkozó meghatározásai nem tükrözték ezt. Az Ügynökség ezért a visszaérkezett hozzászólásokra tekintettel megszövegezte az új MOPSC fogalom meghatározását. A MOPSC egyértelműen egy repülési célból meghatározott tétel, és azt fel kell tüntetni a légi üzemeltetési utasításban. A meghatározás emellett tisztázza, hogy a MOPSC-hoz a tanúsítási folyamat során megállapított legnagyobb utasülés-konfigurációt kell alapul venni;
- az „I-es szabvány kategóriát” átnevezték „I-es kategóriájú (CAT I) megközelítési műveletre”, valamint átfogalmazták, hogy jobban egyezzen az EU-OPS/JAR-OPS 3-mal (annyi szerkesztői változás történt, hogy az EU-OPS rövidítéseit az I. függelékben teljesen kiírták).

Eltérések az ICAO 6. függeléktől

48. Bár a legtöbb meghatározás egyezik az ICAO függelékben találhatóival, mivel a rendelet átveszi az EU-OPS-ot és a JAR-OPS 3-at, fennáll néhány, az ICAO-tól való eltérés:

- a „CAT II, IIIA, IIIB megközelítési műveletek” jelenleg az EU-OPS-szal egyeznek, bár az OPS.083 „Az SPA.LVO átdolgozása” szabályalkotó feladatban fontolóra veszik az ICAO 6. függelék legújabb módosításával történő egyeztetést;
- „A/B kategória helikopterekre vonatkozóan” – a CRD-re adott hozzászólásokat követően ezeket egyeztetették a CS-Meghatározások „A kategória” és „B kategória” forgószárnyas légi járművekre vonatkozó meghatározásaival, amelyekről úgy tartják, hogy megfelelnek a JAR-OPS 3 céljának. Az érdekelt felektől érkezett visszajelzések azt kérték, hogy terjesszék ki a könnyítéseket egyes műveletekre (különösen a HEMS-műveletekre), hogy fennálljon a lehetősége, hogy azon helikopterek, amelyek nem felelnek meg teljesen a szükséges Légialkalmassági előírásoknak, mégis alkalmasak legyenek az 1-es és 2-es teljesítmény-osztály szerinti műveletre. Más érdekelt felek a

könnyítések visszavonását kérték. Az Ügynökségnek nem áll rendelkezésére repülésbiztonsági tanulmány a meghatározások céljának megváltoztatásáról;

- „útvonal kitérő repülőtér (en-route alternate, ERA) repülőtér): a meghatározás továbbra is az EU-OPS-szal egyezik és abban különbözik az ICAO-tól, hogy a „megfelelő repülőtérhez” kapcsolódik, és a tervezési szakaszban előírható;
- a „fejmagasságú kijelző” jelenleg az EU-OPS-szal egyezik, bár az OPS.084 „HUD/EVS” jövőbeni szabályalkotó feladatban megfontolják az ICAO 6. függelék legújabb módosításával történő egyeztetést;
- „1-es, 2-es vagy 3-as teljesítmény-osztályban végzett művelet” helikopterek esetén: a CRD rámutatott, hogy a meghatározások továbbra is a JAR-OPS 3-mal egyeznek, mert az Ügynökség úgy ítéli meg, hogy ezek a legmegfelelőbb meghatározások. Ezen tételekkel kapcsolatban nem érkezett reagálás a CRD-re, és nem hajtottak végre további változásokat. Az 1. teljesítmény-osztály esetében az ICAO meghatározása kimondja, hogy az egy üzemképtelen hajtóművel (one-engine inoperative, OEI) elért teljesítményt figyelembe kell venni a felszállási elhatározási pont (take-off decision point, TDP) elérése előtt, vagy a leszállási elhatározási pont (landing decision point, LDP) átrepülése után. Az I. függelékben kiválasztott meghatározás nem határozza meg világosan, hogy mely ponttól kell figyelembe venni a teljesítményt, azonban az IR kijelenti, hogy azt a TDP-nél vagy előtte (CAT.POL.H.205), illetve az LDB-nél vagy előtte (CAT.POL.H.220) kell megtenni. 3. teljesítmény-osztály esetében a kiválasztott meghatározás különbséget tesz a több hajtóműves és egy hajtóműves helikopterek között, míg az ICAO meghatározás nem.
- „futópálya-felület állapota” szintén az EU-OPS-szal egyezik, és a meghatározásokat átdolgozzák az OPS.005 szabályalkotó feladatban (OPS végrehajtási szabályok első szerkesztői átdolgozása), hogy az ICAO 6. függelék legújabb módosításaival egyezzenek. A feladat a tervek szerint 2013-ban kezdődik. Ez lehetőséget teremt az érdekelt felek általi visszajelzésre.

IV. Értelmezések

49. Mivel a szöveg megírásának fő vezérfonala az EU-OPS és a JAR-OPS átvétele volt, egy némi eltérést eredményezett az ICAO 6. függeléktől (fenn felsorolva). Egyes fogalmaknál az EU-OPS és/vagy a JAR-OPS 3 meghatározását kétfelé szedték egy fő meghatározásra az I. függelékben, míg a másik anyag GM-be és/vagy IR-be vagy AMC-be került. Ezért az alábbi elemekre íródott GM: felső leszállási irányítórendszer, barátságtalan környezet, tenger feletti műveletek, éjjellátó leképező rendszer és V_1 , amelyek olyan anyagot tartalmaznak, amelyek szabadon értelmezhetők vagy tisztán ábrázoló jellegűek, így kerülhetnek be a fő meghatározásba. Az EU-OPS/JAR-OPS 3 meghatározások felbontása emellett az arányosság érdekében is történt annak biztosítása érdekében, hogy egyes kulcsfontosságú fogalmak esetében a meghatározás több részre is vonatkozzon. Fent bemutatásra került a „megfelelő repülőtér” esete.

50. Egyes érdekelt felek kérték, hogy az I. függelék AMC-jeinek meghatározásait emeljék be magába a függelékbe. Az Ügynökség fenntartja, hogy az I. függelék AMC-je megfelelő olyan fogalmakhoz, amelyeket más AMC-ben vagy GM-ben használnak, azonban a végrehajtási szabályokban magukban nem, és a határozat tartalmaz majd AMC-t az I. függelékhez. A szabályrendszerben végzett változtatásokat és a hatóságra és szervezetekre vonatkozó előírások a jelen rendeletbe történő átültetését követően egyes, eredetileg az AR és OR részekhez írt CRD-ben kiadott meghatározásokat a jelen rendelet I. függelékébe ültették át: megfelelés elfogadható módozatai, megfelelés választható módozatai, közös járatüzemeltetés, sima bérleti megállapodás, repülésszimulátoros oktatóeszköz (flight simulation training device, FSTD), repülés megtiltása, műveleti irányítás, elsődleges működési hely, földi ellenőrzések fontossági sorrendjének megállapítása, földi ellenőrzés, javításközi időszak és teljes bérleti megállapodás. Ezen meghatározásokat az érdekelt felek az AR és OR részek NPA és CRD szakaszaiban áttekintették.
51. A CRD OPS I-re érkezett egyedi reagálások eredményeként egyes meghatározásokat megváltoztattak:
- a „jégmentesítés” és a „jégtelenítés” egyértelműen földi eljárásként került a szövegbe, és a jégmentesítés repülőgépekre vonatkozik;
 - a „látásjavító berendezést” (Enhanced Vision System, EVS) hozzáigazítottuk az ICAO 6. függelék 34. módosításához; ez mindössze szerkesztői változtatásnak is tekinthető.
52. Végezetül, a „kereskedelmi célú légi fuvarozási művelet” meghatározását áttettük az összefoglaló rendeletbe, mivel ez kulcsfontosságú a jelen rendelet különböző függelékeinek megértéséhez.

II. függelék – ARO rész

I. Általános rész

53. A jelen véleményben javasolt ARO rész három alrészből áll:
- az ARO rész GEN alrésze: általános előírások;
 - az ARO rész OPS alrésze: a légi jármű üzemben tartására vonatkozó egyedi előírások;
 - az ARO rész RAMP alrésze: egy másik állam szabályozói felügyelete alatt álló üzemeltető (járató) légi járművének földi ellenőrzésére vonatkozó előírások.

3. ábra. II. függelék: az ARO rész



54. A véleményben javasolt szöveg tükrözi az Ügynökség eredeti javaslatain (ahogy a 2008-22b és 2009-02d NPA-kban megjelentek) nyilvános konzultáció eredményeképp végzett változtatásokat, valamint a CRD-re adott reagálások elemzését és értékelését követően meghozott további változtatásokat. Az ARO rész GEN alrésze nagyrészt megegyezik az ARA rész (a hajózőszemélyzetekre vonatkozó hatósági előírások) GEN alrészével. A tevékenységük bejelentésére kötelezett üzemeltetők (járatókra) vonatkozó rendelkezések csak a légi üzemeltetőkre vonatkoznak, és a hajózőszemélyzetekre vonatkozó rendelet-tervezet (ARA rész) nem tartalmazza ezeket. Minden szabályra vonatkozó

hivatkozás módosult, tükrözve a szabályszerkezet módosításáról szóló döntés meghozatalát követően javasolt névadási rendszert:

- a. A korábbi AR rész rendelkezései most az ARO részben találhatóak (az „O” jelentése „Operations”, azaz „műveletek”, míg az ARA esetében az „A” jelentése „Aircrew”, azaz „hajózó személyzet”).
- b. Az AR.GEN korábbi IV. fejezete most „ARO.RAMP” néven önálló alrész.
- c. A korábbi AR.OPS alrészt átneveztük „ARO.OPS” alrészé.

Az ARO rész RAMP alrészének kivételével a szabályok számozása (az utolsó három számjegy) változatlan marad.

55. Az alábbi táblázat mutatja az előírások jelölését a CRD-ben és a jelen véleményben, véleményben való előfordulás sorrendjében:

Az előírás jelölése a CRD-ben	Az előírás címe a CRD-ben	Az előírás jelölése a véleményben	Az előírás címe a véleményben
AR.GEN	Általános előírások	ARO.GEN	ARO „Általános előírások” alrész
---	---	ARO.GEN.005	Hatály
AR.GEN.115	Felügyeleti dokumentáció	ARO.GEN.115	Felügyeleti dokumentáció
AR.GEN.120	Megfelelés módozatai	ARO.GEN.120	Megfelelés módozatai
AR.GEN.125	Az Ügynökség tájékoztatása	ARO.GEN.125	Az Ügynökség tájékoztatása
AR.GEN.135	Azonnali reakció repülésbiztonsági problémára	ARO.GEN.135	Azonnali reakció repülésbiztonsági problémára
AR.GEN.200	Irányítási rendszer	ARO.GEN.200	Irányítási rendszer
AR.GEN.205	Minősített jogi személyek alkalmazása	ARO.GEN.205	Feladatok kiosztása
AR.GEN.210	Az irányítási rendszer változásai	ARO.GEN.210	Az irányítási rendszer változásai
AR.GEN.220	Feljegyzések	ARO.GEN.220	Feljegyzések
AR.GEN.300	Folyamatos felügyelet	ARO.GEN.300	Felügyelet
AR.GEN.305	Felügyeleti program	ARO.GEN.305	Felügyeleti program
AR.GEN.310	Első tanúsítási eljárás – szervezetek	ARO.GEN.310	Első tanúsítási eljárás – szervezetek
AR.GEN.315	Szakszolgálati engedélyek, jogosítások, tanúsítások vagy tanúsítványok kiadásának, újbóli érvényesítésének, megújításának vagy megváltoztatásának eljárásai – személyek	ARO.GEN.315	Szakszolgálati engedélyek, jogosítások, tanúsítások vagy tanúsítványok kiadásának, újbóli érvényesítésének, megújításának vagy megváltoztatásának eljárásai – személyek
AR.GEN.330	Változások – szervezetek	ARO.GEN.330	Változások – szervezetek
AR.GEN.345	Bejelentések – szervezetek	ARO.GEN.345	Bejelentések – szervezetek
AR.GEN.350	Ténymegállapítások és javító intézkedések – szervezetek	ARO.GEN.350	Ténymegállapítások és javító intézkedések – szervezetek
AR.GEN.355	Végrehajtott intézkedések – személyek	ARO.GEN.355	Ténymegállapítások és végrehajtott intézkedések – személyek
AR.OPS	Légi jármű üzemben tartása	ARO.OPS	ARO „Légi jármű üzemben tartása” alrész

Az előírás jelölése a CRD-ben	Az előírás címe a CRD-ben	Az előírás jelölése a véleményben	Az előírás címe a véleményben
AR.OPS.100	A légi üzemeltetői tanúsítás kiadása	ARO.OPS.100	A légi üzemeltetői tanúsítás kiadása
AR.OPS.105	Közös járatüzemeltetésre vonatkozó rendelkezések	ARO.OPS.105	Közös járatüzemeltetésre vonatkozó rendelkezések
AR.OPS.110	Bérleti megállapodások	ARO.OPS.110	Bérleti megállapodások
AR.OPS.200	Egyedi jóváhagyási eljárás	ARO.OPS.200	Egyedi jóváhagyási eljárás
AR.OPS.205	Minimálisan szükséges berendezések listájának jóváhagyása	ARO.OPS.205	Minimálisan szükséges berendezések listájának jóváhagyása
AR.OPS.210	Helyi illetékességi terület	ARO.OPS.210	Helyi illetékességi terület kijelölése
---	---	ARO.OPS.215	Helikopterek beépített területen kívül, barátságatlan környezet fölötti üzemeltetésének jóváhagyása
---	---	ARO.OPS.220	Nagyközösségi érdekeket szolgáló helyszínre/helyszínről történő helikopteres repülések jóváhagyása
---	---	ARO.OPS.225	Elszigetelt repülőterre történő repülések jóváhagyása
AR.GEN	AR.GEN IV. fejezet	ARO.RAMP	ARO „Földi ellenőrzések” alrész
AR.GEN.405	Hatály	ARO.RAMP.005	Hatály
AR.GEN.415	Általános rész	ARO.RAMP.100	Általános rész
AR.GEN.420	Fontossági sorrend meghatározásának feltételei	ARO.RAMP.105	Fontossági sorrend meghatározásának feltételei
AR.GEN.425	Információgyűjtés	ARO.RAMP.110	Információgyűjtés
AR.GEN.430	Földi ellenőrök minősítése	ARO.RAMP.115	Földi ellenőrök minősítése
---	---	ARO.RAMP.120	Képzési szervezetek jóváhagyása
AR.GEN.435	Földi ellenőrzések lefolytatása	ARO.RAMP.125	Földi ellenőrzések lefolytatása
AR.GEN.440	Ténymegállapítások osztályozása	ARO.RAMP.130	Ténymegállapítások osztályozása
AR.GEN.445	Nyomkövető intézkedések ténymegállapítások után	ARO.RAMP.135	Nyomkövető intézkedések ténymegállapítások után
AR.GEN.450	Légi jármű repülésének megtiltása	ARO.RAMP.140	Légi jármű repülésének megtiltása
AR.GEN.455	Jelentéstétel	ARO.RAMP.145	Jelentéstétel
AR.GEN.460	Az Ügynökség koordinációs feladatai	ARO.RAMP.150	Az Ügynökség koordinációs feladatai
AR.GEN.465	Éves jelentés	ARO.RAMP.155	Éves jelentés
AR.GEN.470	A nagyközönség tájékoztatása	ARO.RAMP.160	A nagyközönség tájékoztatása
AR rész	Mellékletek	ARO rész	Mellékletek
IV. melléklet	Légijármű-üzemeltető tanúsítása	I. melléklet	Légijármű-üzemeltető tanúsítása
V. melléklet	Repülési utasítások	II. melléklet	Repülési utasítások

Az előírás jelölése a CRD-ben	Az előírás címe a CRD-ben	Az előírás jelölése a véleményben	Az előírás címe a véleményben
VI. melléklet	Egyedi jóváhagyások listája	III: melléklet	Egyedi jóváhagyások listája
I. melléklet	Szabvány jelentő úrlap	IV. melléklet	Szabvány jelentő úrlap
II. melléklet	Földi ellenőrzés bizonyítéka	V. melléklet	Földi ellenőrzés bizonyítéka
III. melléklet	Jelentés földi ellenőrzésről	VI. melléklet	Jelentés földi ellenőrzésről

1. táblázat: Kereszthivatkozások a CRD és a vélemény között az ARO részt illetően

II. Konzultáció

56. Az NPA 2008-22 2008. október 31-én jelent meg az EASA honlapján (<http://www.easa.europa.eu>). Az NPA 2009-02-t 2009. január 30-án tették közzé. A két NPA konzultációs időszakát a Szabályalkotó Eljárás 6(6) cikke⁷ alapján az érdekelt felek kérésére meghosszabbították, hogy biztosítható legyen az NPA-k első kiterjesztésével kapcsolatos konzultációs időszakokkal való átfedés⁸. A 2009. május 28-i (NPA 2008-22) és 2009. július 31-i (NPA 2009-02), határidőig az Ügynökség több, mint 400 hozzászólótól – többek között nemzeti légügyi hatóságoktól, szakmai szervezetektől, magánvállalatoktól és magánszemélyektől – 9 450 hozzászólást kapott az AR és OR részekhez kapcsolódóan. A két NPA-hoz összesen 18 243 hozzászólás érkezett.
57. A hozzászólások áttekintését az EU hatáskör-kiterjesztés az Ügynökség és az Európai Bizottság által létrehozott, az igazgatóság és az EASA-bizottság⁹ által támogatott közös megoldása szerint végezték.
58. A szabályok módosított szövegeit a 2008-22 és 2009-02 NPA-khoz felállított szabályalkotás-felülvizsgáló csoportokkal részletesen megtárgyalták. A felülvizsgáló csoportok összetétele az OPS.001 és FCL.001 szabályalkotó feladatokra felállított szövegező csoportok összetételén alapult. Az eredeti szövegező csoportok tagjainak létszámát a szabályalkotó csoportok tagjaira vonatkozó eljárás-szabályok alapján kibővítették, hogy az érdekelt felek még több képviselője és az Ügynökség Egységesítési osztályának képviselője is helyet kapjon bennük. Az AR részt az OR résszel együtt dolgozták fel, így érve el a kiadott anyagok következetességét és a felülvizsgálati folyamat hatékonyságát. A felülvizsgálat folyamatába emellett beletartozott a műveletekre (OPS) vonatkozó műszaki előírásokkal (NPA 2009-02b) kapcsolatosan felállított felülvizsgáló csoportokkal folytatott szoros koordináció, valamint a második bővítéssel

⁷ Az EASA igazgatóságának 08-2007 határozata az igazgatóság 2007. június 13-i ülésén elfogadott 03-2007 szabályalkotó eljárás módosításáról és felváltásáról (http://www.easa.eu.int/ws_prod/g/management-board-decisions-and-minutes.php).

⁸ Részletesebben: NPA 2008-22 a hatósági és szervezeti előírásokról, valamint NPA 2009-02 az EU-tagállambeli üzemeltetőkre vonatkozó légi műveletek végrehajtási szabályairól (http://www.easa.eu.int/ws_prod/r/r_archives.php).

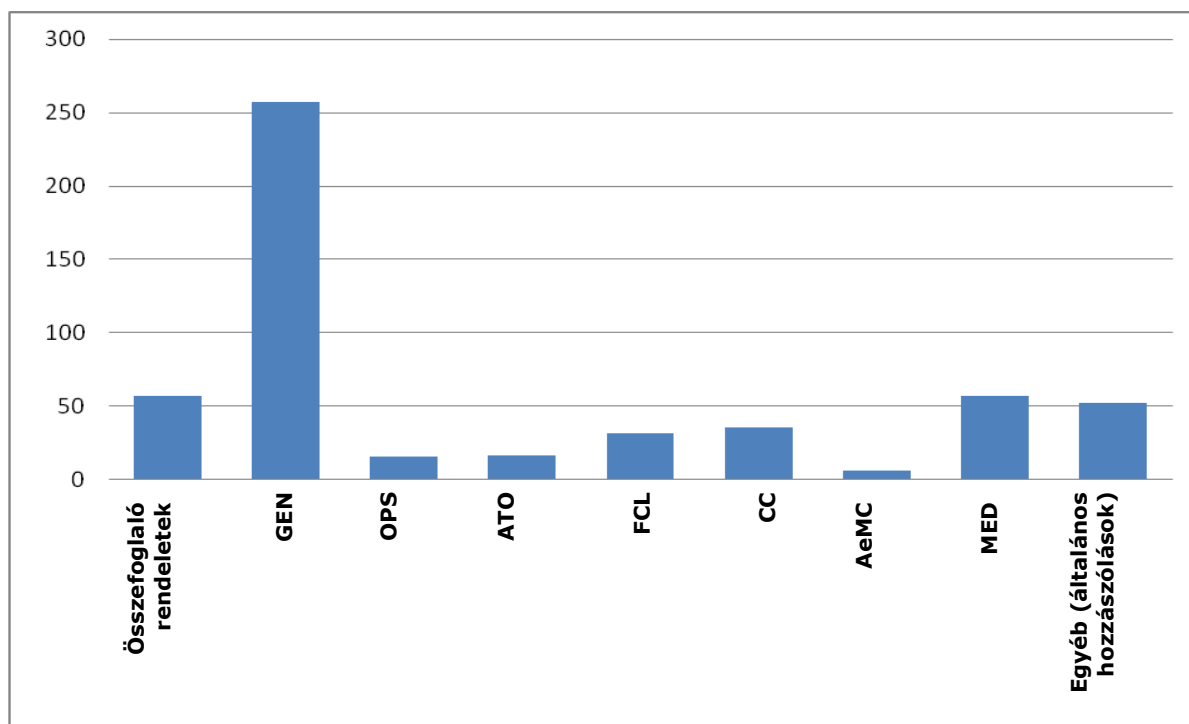
⁹

http://easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/COMMS/Commission%20EASA%20joint%20position%20MB.%2015%2009%2009.pdf.

(repülőterek, légiforgalom-szervezés, légi navigációs szolgálatok) kapcsolatosan felállított szabályalkotó csoportokkal történő konzultáció.

59. Az AR részhez és az OR részhez adott, a hozzászólások összefoglalását és az Ügynökség által adott válaszokat tartalmazó CRD-ket, valamint a módosított szöveget 2010. október 4-én tettük közzé az Ügynökség honlapján. A CRD-k tartalmazták valamennyi, hozzászólást benyújtott személy és/vagy szervezet listáját. Az AR részhez és az OR részhez kapcsolódóan a 2010. december 6-i határidőig az Ügynökséghez 1020 hozzászólás érkezett 70 hozzászólótól, többek között Ausztria, Belgium, az Egyesült Királyság, Finnország, Franciaország, Hollandia, Írország, Németország, Norvégia, Olaszország, Spanyolország, Svájc és Svédország légügyi hatóságától, valamint szakmai szervezetektől, nonprofit szervezetektől, magánvállalatoktól és egyes magánszemélyektől. Az Egyesült Államok Szövetségi Légügyi Hivatala (Federal Aviation Administration, FAA) is áttanulmányozta a CRD-ket, és nem tett hozzászólást. Az összes beérkezett hozzászólás közül 530 vonatkozik az AR részre, 490 az OR részre. A hozzászólások legnagyobb része a GEN alrészekre vonatkozott. Az 1020 hozzászólás körülbelül 20%-a vonatkozott az AR rész és az OR rész AMC-ire és GM-ére.

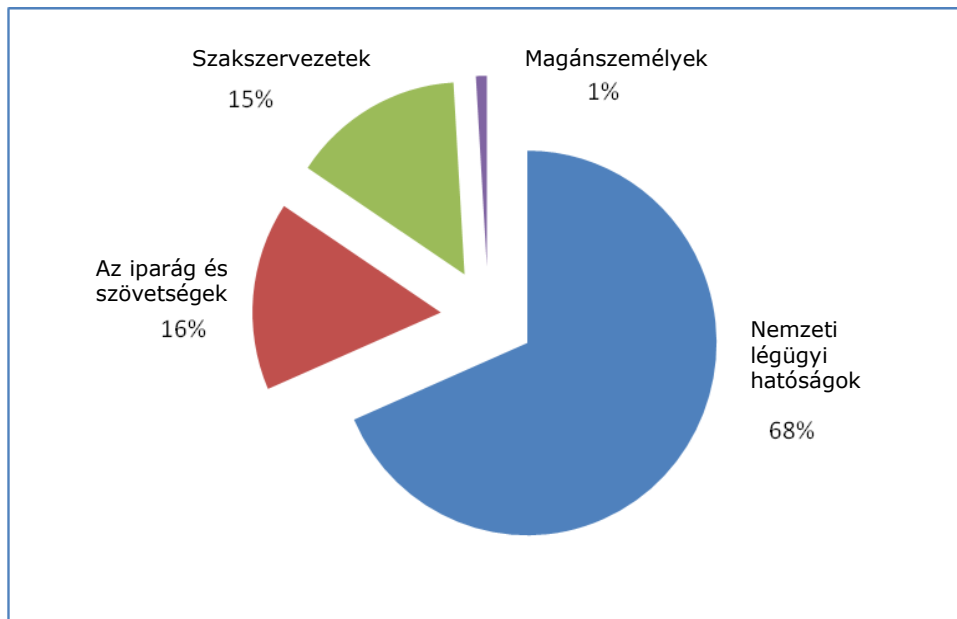
Az alábbi ábra az AR részhez adott hozzászólások eloszlását mutatja az egyes alrészek függvényében.



4. ábra. Az AR részhez adott hozzászólások eloszlása

60. Alább feltüntettük a hozzászólások eredetét. Figyelembe véve, hogy az iparágat képviselő szervezetektől eredő hozzászólásokat általában az egyes tagok nevében teszik, feltételezhető, hogy az iparágat képviselő szervezetek aránya a

grafikonban alulreprezentált. Azonban nem meglepő, hogy a hozzászólások nagy része a nemzeti légügyi hatóságoktól ered.



5. ábra. Az AR részhez adott hozzászólások eredete

III. Hatály és érvényesség

61. Bár a jelen vélemény kizárólag a CAT műveletekre vonatkozik, a véleményben javasolt ORO rész valamennyi típusú üzemben tartásra alkalmazható, beleértve a nem CAT kategóriába tartozó kereskedelmi célú üzemben tartást, valamint a hajtóművel felszerelt összetett légi járművek és a hajtóművel felszerelt összetett légi járműnek nem minősülő légi járművek nem kereskedelmi célú üzemben tartását. Ez biztosítja, hogy az elfogadási folyamat végeztével a szabályok pontosak és valamennyi üzemben tartás fajtára (kereskedelmi és nem kereskedelmi célú) vonatkozóan következetesek lesznek. Fontos megjegyezni, hogy az olyan hatósági előírások, amelyeket a CAT-en kívül más műveletekre is alkalmazni terveznek, a vonatkozó műszaki előírásokat (pl. NCC rész, NCO rész, SPO rész) tartalmazó vélemények elfogadásáig függőben maradnak.

Az ARO rész GEN alrésze közös előírásokat fogalmaz meg az illetékes hatóságok számára; három fejezetből áll:

- 1. fejezet: Általános rész;
- 2. fejezet: Irányítás;
- 3. fejezet: Felügyelet, tanúsítás és végrehajtás.

62. Ezek az Alaprendelet vonatkozó cikkeit vezetik be a jóváhagyott szervezetek és a illetékes hatóság közötti kapcsolatra, az illetékes hatóságok közötti és az Ügynökséggel való együttműködésre és információcserére, az Ügynökség által meghatározottól eltérő megfelelési módok jóváhagyására, a repülésbiztonsági problémára történő azonnali reagálás igényére, valamint a tanúsítások és

jóváhagyások kiadásának, fenntartásának, módosításának, korlátozásának, felfüggesztésének és visszavonásának feltételeire vonatkozóan. A GEN alrész ezenfelül az illetékes hatóságok szervezetére és irányítási rendszerére vonatkozó előírásokat is tartalmazza, amelyek közvetlenül kapcsolódnak a illetékes hatóság felügyeleti képességeihez.

2. táblázat: Az Alaprendelet cikkei és a kapcsolódó hatósági előírások

Alaprendelet	Hatósági előírások
2. cikk (2) bekezdés d) pont: Célkitűzések 15. cikk: Információs hálózat	Repülésbiztonsági program (az összefoglaló rendelet 3. cikke)
18. cikk: Ügynökségi intézkedések 19. cikk: Vélemények, típusalkalmassági előírások és útmutató dokumentumok	Megfelelési módozatok (ARO.GEN.120)
7. cikk: Pilóták	Felügyeleti képességek (az összefoglaló rendelet 4. cikke)
7. cikk: Pilóták (ATO-k, AeMC-k, FSTD-k)	Felügyelet (ARO.GEN.300) Felügyeleti program (ARO.GEN.305)
8. cikk: Légi jármű üzemben tartása	Előzetes tanúsítási eljárás (ARO.GEN.310 & 315) Változások – szervezetek (ARO.GEN.330) Ténymegállapítások – szervezetek (ARO.GEN.350)
8. cikk (4) bekezdés: Légi jármű üzemben tartása: a légiutas-kísérők	Ténymegállapítások és végrehajtó intézkedések – személyek (ARO.GEN.355)
10. cikk: Felügyelet és végrehajtás	Felügyelet (ARO.GEN.300) Felügyeleti program (ARO.GEN.305) Ténymegállapítások (ARO.GEN.350) Végrehajtó intézkedések – személyek (ARO.GEN.355)
13. cikk + V. függelék: Minősített szervezetek	Feladatok kiosztása (ARO.GEN.205)
15. cikk: Információs hálózat	Az Ügynökség tájékoztatása (ARO.GEN.125) Felügyeleti program (ARO.GEN.305) Irányítási rendszer (ARO.GEN.200)
14. cikk: Rugalmassági előírások 15. cikk: Információs hálózat 22. cikk (1) bekezdés: Légi üzemben tartási bizonyítványok	Azonnali reagálás egy repülésbiztonsági problémára (ARO.GEN.135)
24. cikk: A szabályok alkalmazásának figyelemmel kísérése	Irányítási rendszer (ARO.GEN.200) Az irányítási rendszer változásai (ARO.GEN.210)
54. cikk: Tagállami vizsgálatok	Az irányítási rendszer változásai (ARO.GEN.210) Feljegyzések (ARO.GEN.220)

63. A rendszer egészének kezelését igénylő irányelvnek megfelelően a GEN alrész előírásait úgy alkottuk meg, hogy a lehető legnagyobb mértékben biztosítsák a repülőterek, légiforgalom-szervezés és a légi navigációs szolgálatok, valamint a légialkalmasság területére vonatkozó szabályokkal való következetességet és egyezést. Általánosságukat figyelembe véve a javasolt végrehajtási szabályok megfelelő fontossággal kezelik a repülésbiztonság-felügyeleti rendszernek az ICAO

által meghatározott kritikus elemeit¹⁰ (critical elements, CE), különösen az alábbiakra vonatkozóan:

- CE-3: Állami polgári repülési rendszer és repülésbiztonság-felügyeleti feladatok
 - CE-4: A műszaki személyzet képzése és képzése
 - CE-5: Műszaki útmutatás, eszközök, és repülésbiztonsági szempontból kritikus információ megadása
 - CE-6: A szakszolgálati engedélyek kiadására, tanúsításra, felhatalmazásra és jóváhagyásra vonatkozó kötelezettségek
 - CE-7: Légtér-ellenőrzési kötelezettségek
 - CE-8: Repülésbiztonsági ügyek megoldása.
64. Az ICAO-nak az állami repülésbiztonsági program (State Safety Programme, SSP) bevezetésére vonatkozó előírásai elrendelik, hogy a tagállam hozza létre a fenti kritikus elemek hatékony nyomon követését szolgáló mechanizmusokat¹¹. Ezért a GEN alrészben javasolt előírások segítik a tagállamokat az SSP-k bevezetésében.
65. A javasolt szabályok ezen felül az EU-OPS C alrész „Üzemeltetők tanúsítása és felügyelete”¹² vonatkozó előírásaiból, valamint a JAA JIP-ekben már létező előírásokból merítkeznek. Az ARO rész GEN alrészében található végrehajtási utasítások és kapcsolódó AMC-k teljesen megegyeznek az ICAO 6. függelék 1. rész 5. mellékletében és a 3. rész 1. mellékletében található repülésbiztonsági felügyeletre vonatkozó előírásokkal.

ICAO 6. függelék 1. rész – 5. melléklet ICAO 6. függelék 3. rész – 1. melléklet	EASA szabályok és kapcsolódó AMC-k és GM-ek
1. Elsődleges légügyi törvény	az Alaprendelet ORO.GEN.140
2. Egyedi repülési szabályozások	216/2008/EK rendelet; Lényeges előírások, 2042/2003/EK rendelet ¹³ ARO rész OPS alrész
3.A polgári légügyi hatóság szerkezete és repülésbiztonság-felügyeleti feladatai	ARO.GEN.200(a)(2) elegendő számú személyzet Az összefoglaló rendelet 4. cikke
4. Műszaki útmutatás	ARO.GEN.115 ARO.GEN.200(a)(1)

¹⁰ Lásd 9735. ICAO Dokumentum *Repülésbiztonság-felügyeleti ellenőrzések kézikönyve*, 2. kiadás – 2006, C. függelék – a repülésbiztonság-felügyeleti rendszer kritikus elemei hatékony végrehajtásának értékelésével az állam repülésbiztonsági felügyeleti képessége az ICAO Egyetemes Repülésbiztonság-felügyeleti Ellenőrző Program alapján kerül megállapításra.

¹¹ Lásd ICAO 1. függelék C. melléklet és ICAO 6. függelék J melléklet „Az állami repülésbiztonsági program kerete” 3.1 §

¹² Az EU-OPS és a JAR-OPS szabályainak összehasonlító táblázatai az AR rész és az OR rész CRD-iben található: <http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-ar/CRD%20c.4%20-%20Rule%20comparison%20EU-OPS+JAR-OPS3.pdf>.

¹³ A Bizottság 2042/2003/EK rendelete a légi járművek és repüléstechnikai termékek, alkatrészek és berendezések folyamatos légi alkalmasságának biztosításáról és az ezzel összefüggő feladatokban részt vevő szervezetek és személyek jóváhagyásáról. *HL L 315, 2003.11.28., 1. old.*

ICAO 6. függelék 1. rész – 5. melléklet ICAO 6. függelék 3. rész – 1. melléklet	EASA szabályok és kapcsolódó AMC-k és GM-ek
5. Képesített műszaki személyzet	ARO.GEN.200(a)(2) GM1 és 2-ARO.GEN.200(a)(2)
6. Szakszolgálati engedélyek kiadására és tanúsításra vonatkozó kötelezettségek	ARO.GEN.200(a)(1): AMC1-ARO.GEN.305(b)-OPS ARO.GEN.310: AMC1-ARO.GEN.310(a)-OPS
7. Folyamatos légtérfigyelési kötelezettségek	ARO.GEN.200(a)(1); ARO.GEN.300 ARO.GEN.305; AMC1-ARO.GEN.305(b)
8. Repülésbiztonsági kérdések megoldása	ARO.GEN.200(a)(1) és ARO.GEN.350 ARO.GEN.350

3. táblázat: A felügyeletre vonatkozó ICAO előírások és az ARO, ORO részek közötti megfelelés

66. Az ARO rész GEN alrésze azáltal, hogy a valamennyi tanúsítás- és jóváhagyásfajtára alkalmazható közös előírásokat javasol a JAR COra jelentés következtetéseit vezeti be a teljesítmény-alapú felügyelet, a szervezetek jóváhagyásában egységességet megteremtő, személyre szabott jóváhagyási folyamatok terén, ahol a szervezetek számára fontos az egységesség a hatékony (repülésbiztonsági) irányítási rendszerek bevezetéséhez. Az SMS a repülés valamennyi területén történő bevezetésének ICAO általi célkitűzése szükségszerűen ugyanazon szervezet-irányítási és jóváhagyási alapelvekhez vezet.
67. Figyelembe véve, hogy az ARO rész már létező szabályanyagra épül, és olyan követelményeket javasol, amelyek teljesen megfelelnek a tagállamok repülésbiztonsági-felügyeleti rendszerére vonatkozó ICAO-előírásnak, a jelen véleményben javasolt végrehajtási szabályokban meghatározott hatósági feladatok alapvetően nem különböznek az illetékes hatóságok által ma is végzettéktől. Az ezen túlmenően meghatározott feladatok indokolása vagy közvetlenül az Alaprendeletből (azaz az első kierjesztésre vonatkozó cikkelyek, az Alaprendelet a repülésbiztonság, szabványosítás és egységesítés területén történő alapcéljainak bevezetése), vagy az SSP létrehozásával kapcsolatos ICAO előírásokból ered.

ARO.GEN 1. fejezet: Általános rész

68. Az 1. fejezet az összefoglaló rendelet (4. cikk: Felügyeleti képességek) szintjén a tagállamok felé meghatározott előírásokat kiegészíti az illetékes hatóságokra vonatkozó általános előírásokkal. Fő célja az együttműködés és információ-csere elősegítése a hatóságok és az Ügynökség, valamint maguk a hatóságok között. A rendelkezések az Alaprendelet magas szintű előírásaiból erednek (különösen az 5. cikk (5) bekezdés; 7. cikk (6) bekezdés; 8. cikk (5) bekezdés; 10. cikk; 15. cikk; 22. cikk (1) bekezdés és 24. cikk). Az 1. fejezet emellett a felügyeleti dokumentációra vonatkozó kötelezettségeket is meghatároz, amelyek kiegészítik az összefoglaló rendeletben a felügyeleti képességekkel kapcsolatos rendelkezéseket, hivatkozással az ICAO CE-5 Kritikus elemére (Műszaki útmutató, eszközök és repülésbiztonsági szempontból kritikus tájékoztatás nyújtása).

69. Az 1. fejezet ezen felül előírja az illetékes hatóságok részére, hogy a repülésbiztonsági szempontból lényeges információkat adják meg az Ügynökség részére (ARO.GEN.125(b). Bár a 2003/42/EK¹⁴ irányelv megalkotta a kötelező repülésbiztonsági jelentések fogalmát súlyos események esetén, az általános vélekedés szerint a kapcsolódó végrehajtó intézkedések¹⁵ nem írják elő egyértelműen, hogy megfelelő formátumban átadják az Ügynökségnek a repülésbiztonsággal kapcsolatosan rendelkezésre álló valamennyi tájékoztatást. Az Ügynökséget rendszerint tájékoztatni kell a tervezéssel és a repülésre való alkalmasságra vonatkozó adatokkal (Operational Suitability Data, OSD), valamint üzembiztonsággal kapcsolatos kérdésekben az Európai Repülésbiztonsági Programban (European Aviation Safety Program, EASP) meghatározottak szerint, vagy olyan területekről, amelyeket az Ügynökség kifejezetten a repülésbiztonsági szempontból figyelemmel kísérendőnek azonosított. Az AR.GEN.125(b) ponttal kapcsolatban AMC anyag kerül majd kiadásra, ami az Ügynökség belső esemény-bejelentő rendszerének (Internal Occurrence Reporting System, IORS) keretén belül folytatott munka eredménye. Cserébe az Ügynökség fontos eszközt kap a törvényalkotó által megkövetelt éves repülésbiztonsági jelentés elkészítéséhez¹⁶.
70. Az 1. fejezet az Ügynökség által kiadott elfogadható megfelelési módozatoktól eltérő megfelelési módok feldolgozására vonatkozó előírásokat tartalmaz. A megfelelés elfogadható módozatai (Acceptable Means of Compliance, AMC) kifejezést az Alaprendelet 18. és 19. cikkében meghatározottak alapján elsősorban a tagállamok és az ipar az Alaprendelet és IR-ei végrehajtása során használt műszaki-eljárásbeli anyagok minősítésére használják. Ebben a felfogásban az AMC a szabálynak történő megfelelés egy módozatát mutatja. Mivel az Ügynökség által kiadott kapcsolódó anyag nem törvényi erejű, az nem jelent kötelezettséget a szabályozott személyek felé, így ők dönthetnek úgy, hogy más eszközökkel mutatják be a vonatkozó előírásoknak történő megfelelést. Azonban a törvényalkotó szándéka az ilyen anyaggal az volt, hogy az a kérvényezők esetében jogi bizonyosságot teremtsen és segítse elő az egységes végrehajtást, ezért azzal a feltételezéssel tárgyalta meg az eszközöket, hogy a szabály betartásra kerül. Az AMC úgy kötelezi el az illetékes hatóságokat, hogy az ezt betartó személyeket úgy kell tekinteni, hogy betartják a törvényt. A rendszer azonban rugalmas, így az érdekelt felek a megfelelés alternatív módozatait is javasolhatják illetékes hatóságuknak, és – amennyiben képesek bizonyítani, hogy garantálható az azonos repülésbiztonsági szint – a megfelelés ezen alternatív módozatai jóváhagyhatók és végrehajthatók.
71. A CRD-ben megfogalmazott javaslat célja az ilyen alternatív megoldások az illetékes hatóságok általi egységes feldolgozásának biztosítása és a teljes átláthatóság megteremtése volt, amely a jelenlegi rendszerből hiányzik. Az alternatív megfelelési eszköz mechanizmusainak jogi alapja és az illetékes hatóságok kötelezettségei többek között az Alaprendelet 5. cikk (5) bekezdésében, 7. cikk (6) bekezdésében és 8. cikk (5) bekezdésében található,

¹⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 2003/42/EK irányelve (2003. június 13.) a polgári légi közlekedésben előforduló események jelentéséről (HL L 167., 2003.7.4., 23. old.)

¹⁵ A Bizottság 1321/2007/EK rendelete (2007. november 12.) a polgári légiközlekedési eseményekre vonatkozó, a 2003/42/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv szerint cserélt információk központi adattárba történő rendezésével kapcsolatos végrehajtási szabályok meghatározásáról EGT-vonatkozású szöveg 2. cikke (hl l 294, 2007.11.13., 3. old.)

¹⁶ Az Alaprendelet 15. cikk (4) bekezdése.

amelyek meghatározzák, hogy az végrehajtási szabályokat hogyan kell elfogadni tanúsítások és jóváhagyások kiadásához, fenntartásához és módosításához. Mivel a megfelelés választható módozatait a kérvényezők főleg az végrehajtási utasításoknak történő megfelelés megállapításához használják, az Ügynökség szükségesnek tartotta egy eljárás megalkotását mind a kérvényezők, mind a hatóságok részére a megfelelés ezen választható módozatainak kezelésére. Az Ügynökség szerepét és kötelezettségeit tekintve, a jogi alap az Ügynökségnek a szabályok az illetékes hatóságok általi végrehajtásának nyomon követése és teljesítményük egységesítése érdekében adott felhatalmazásokban található (lásd Alaprendelet 10. és 24. cikk).

72. A szabványosítás és egységesítés érdekében a illetékes hatóságnak előírják, hogy tájékoztassa az Ügynökséget a megfelelés minden olyan választható módozatáról, amelyet elfogadott vagy amelyet alkalmaz, valamint, hogy a felügyeletük alá tartozó valamennyi szervezet és személy számára tegye lehetővé azt a választható megfelelési módozatot, amelyet a illetékes hatóság maga is használ az érvényes szabályok végrehajtására. Ez egy új feladatot ró az illetékes hatóságokra, amely azonban a jelenlegi mechanizmusok és eljárások mentén végrehajtható; ezért várhatóan csak korlátozottan növeli a hatóság terheit.
73. Az NPA-ra érkező hozzászólásokon és a CRD-re adott reagálásokon keresztül tisztán látható volt, hogy az érdekelt felek nagy része előnyösnek tartaná, ha az Ügynökség szisztematikus előzetes vizsgálatnak vetne alá minden választható megfelelési módozatot, mielőtt azt a illetékes hatóság jóváhagyná illetve végrehajtaná. Központi érv volt, hogy a résztvevőknek semleges pályát kell biztosítani, valamint a illetékes hatóság által az Ügynökség beavatkozása nélkül jóváhagyott választható megfelelési módozat idővel megtámadható, például egy egységesítési ellenőrzés során. Az Alaprendelet nem ír elő ilyen ex-ante ellenőrzési kötelezettséget az Ügynökség részére, mivel a szabályok végrehajtását a tagállamokra hagyja. Ennek következtében ezekkel a kérdésekkel a jelenlegi jogi rendszerben nem lehet foglalkozni. Azonban az érdekelt felek aggodalmaira adott válaszként kockázatcsökkentő lépésként tervezik azon előírás kifejezetten kötelezővé tételét, hogy a illetékes hatóság hozzon létre egy rendszert az általa vagy a felügyelete alatt álló szervezetek által alkalmazott választható megfelelési módozatok következetes értékelésére. Ebben az összefüggésben fontos megjegyezni, hogy a illetékes hatóság által használt választható megfelelési módozat a szóban forgó szervezetre korlátozódik. Más szervezetek, akik ugyanazt a választható megfelelési módozatot kívánják alkalmazni, újra fel kell, hogy dolgoztassák azt a saját illetékes hatóságukkal.
74. Végezetül, a CRD-re adott reagálásokra hallgatva az Ügynökség egyszerűsítette a meghatározásokat azzal, hogy törölte a „megfelelés további módozatai” kifejezést, és kiterjesztette a „megfelelés választható módozatai” meghatározását, amely így egyaránt jelenti egy már létező AMC alternatíváját, valamint az Alaprendeletnek és végrehajtási utasításainak történő megfelelés egy új módozatát ott, ahol az Ügynökség még nem dolgozott ki vonatkozó AMC-t.

ARO.GEN 2. fejezet: Irányítás

75. A 2. fejezet szabályai előírják, hogy az illetékes hatóságok hozzanak létre és tartsanak fenn egy irányítási rendszert a kötelezettségeiket teljesítésére és az

ARO részben meghatározott feladataik elvégzésére. Az irányítási rendszer főbb elemei egy tipikus, szervezetekre alkalmazható irányítási rendszerhez hasonlíthatnak:

- dokumentált irányelvek és eljárások;
- elegendő és megfelelően képzett személyzet, a személyzet rendelkezésre állásának tervezésére vonatkozó kötelezettséggel együtt;
- irányító személyzet kinevezése a különböző tevékenységi területekre;
- megfelelő létesítmények és elhelyezés;
- külön feladat az irányítási rendszer megfelelésének nyomon követésére, beleértve a megfelelés nyomon követésének funkciójáért felelős személy vagy személyek kinevezését;
- annak biztosításának szüksége, hogy az illetékes hatóság nevében végzett tanúsítási és felügyeleti feladatok megfelelnek a vonatkozó előírásoknak;
- egy rendszer az irányítási rendszerre ható változások azonosítására és intézkedések meghozatalára annak érdekében, hogy a rendszer továbbra is hatékony maradjon;
- feljegyzések rendszere, amely biztosítja az elvégzett tevékenységek visszakereshetőségét.

76. Az irányítási rendszerre vonatkozó előírásokat kiegészíti egy egyedi előírás az információk hatékony cseréjéről és más hatóságoknak történő segítségnyújtásról, amely tovább részletezi az Alaprendelet 15. cikke (1) bekezdésének előírásait. Az illetékes hatóságok irányítási rendszerére vonatkozó, a 2. fejezetben javasolt előírások csoportja közvetlenül kapcsolódik az ICAO repülésbiztonsági rendszerek kritikus elemei közül a CE-4 (Műszaki személyzet képzése és képzése), valamint CE-5 (Műszaki útmutató, eszközök és repülésbiztonsági szempontból kritikus információ nyújtása) elemekre. Ezek az előírások támogatják az SSP-k bevezetését, valamint hozzájárulnak egy hatékony felügyeleti rendszer létrehozásához, hogy a szabályozás alatt álló szervezeteket az ORO résznek megfelelő irányítási rendszerek bevezetésére sarkallják.
77. Az egységesítési folyamat támogatását szem előtt tartva és a folyamat állandó nyomon követése felé történő elmozdulását elősegítve¹⁷, a 2. fejezet előírja továbbá az illetékes hatóságok részére az irányítási rendszerükre és annak változásaira vonatkozó dokumentáció az Ügynökségnek részére történő átadását.
78. Az ARO.GEN.205 ponttal kapcsolatban egyes tagállamok nehezményezték az egyedi rendelkezések beillesztését az ARO részbe, amit azzal indokoltak, hogy az Alaprendelet 13. cikke és V. függeléke megfelelően kezeli a kérdést. Ezzel szemben az Ügynökség úgy gondolja, hogy az Alaprendelet nem részletezi, hogy a meghatározott kötelezettségek hogyan biztosítandók, ezért fenntartja a

¹⁷ A Folyamatos nyomon követési rendszer (Continuous Monitoring Approach (CMA)) részét képezi egy, a tagállamok egy egységes és következetes rend szerinti folyamatos nyomon követését szolgáló rendszer létrehozása. A tagállamok repülésbiztonsági felügyeleti képességeinek nyomon követése az alábbi négy fő lépésen alapul: (1) repülésbiztonsági adatok gyűjtése és ellenőrzése, (2) a repülésbiztonsági felügyeleti képességi szint elemzése és mérése, (3) hiányosságok kimutatása és a kapcsolódó kockázatok felmérése, (4) kockázatcsökkentési stratégiák kidolgozása és végrehajtása.

rendeleteket, módosított formában: A szabály most a tanúsítási és felügyeleti tevékenységek a illetékes hatóság által jogi vagy természetes személyekre történő átadásával foglalkozik és a teljesítendő követelményekre összpontosít. Az egyedi szabályok célja annak szavatolása, hogy a illetékes hatóság nevében végzett bármely tanúsító vagy felügyeleti feladat megfelel a vonatkozó előírásoknak, hasonlóan ahhoz, amit az engedélyük körébe tartozó tevékenységet kiszervező szervezetekkel szemben előírnak. Ez az új végrehajtási szabály közvetlenül kötődik a magas repülésbiztonsági szint biztosításához az illetékes hatóság tanúsítási és felügyeleti tevékenységei során, valamint az Alaprendelet vonatkozó rendelkezéseinek egységes végrehajtásához. Ez az új szabály nem korlátozza a tagállamoknak biztosított rugalmasságot egy vagy több jogi személy illetékes hatósággá történő kinevezésében az összefoglaló rendelet 4. cikkének (1) bekezdése szerint; ez minden egyes, a tagállam által kijelölt illetékes hatóság esetében alkalmazandó.

79. Míg a 2. fejezet rendelkezései létező követelményekből erednek, úgy mint a 2042/2003/EK rendelet B fejezetében meghatározottak a illetékes hatóság szervezete, képzés és képzés, eljárások, létesítmények, feljegyzések készítése és egyebek területén, néhány új feladatot is előírnak az illetékes hatóságok részére:
- a. eljárások és azok módosításai átadása az Ügynökségnek, valamint az Ügynökség tájékoztatása az irányítási rendszerre ható változásokról (ARO.GEN.200(d) és ARO.GEN.210(c);
 - b. más illetékes hatóságokkal végzett közös információ-cserében és segítségnyújtásban történő részvételi eljárások meghatározása és bevezetése ARO.GEN.200(c);
 - c. egy megfelelést nyomon követő rendszer bevezetése, amely belső ellenőrzésekből és repülésbiztonsági kockázat-kezelési folyamatból áll (ARO.GEN.200 (a)(4);(5), beleértve egy olyan rendszer bevezetését, amely előzetesen és folyamatosan értékeli a illetékes hatóság nevében tanúsítási vagy felügyeleti feladatokat végző jogi vagy természetes személyeket (ARO.GEN.205).
80. Míg az a. és b. feladatok esetében feltételezhető, hogy a hatóságok hagyatkozhatnak a már meglévő erőforrásokra és kommunikációs csatornákra, elismerik, hogy a c. feladat végrehajtásához új erőforrások válhatnak szükségessé. Az összefoglaló rendelet 4. cikkének (4) bekezdésében világosan meghatározzák a tagállamok kötelezettségeit a szükséges felügyeleti képességek és erőforrások nyújtására az illetékes hatóságok számára, hogy azok a vonatkozó előírásoknak megfelelően lássák el feladataikat. Ez nyújtja a jogi alapot annak biztosítására, hogy minden új feladat finanszírozható lesz. Ebben az összefüggésben érdemes megjegyezni, hogy egy hatékony, a megfelelést nyomon követő és repülésbiztonsági kockázat-kezelő részeket tartalmazó irányítási rendszer a költséghatékonyság biztosításához is hozzájárul a tanúsítási és felügyeleti folyamatokban, valamint elősegíti az SSP-k végrehajtását.
81. Emellett a 2. fejezet rendelkezései az alábbi kötelezettségeket tartalmazzák:
- a. az illetékes hatóságok kötelesek listát vezetni minden kiadott szervezeti bizonyítványról, FSTD minősítő tanúsításról és személyes szakszolgálati engedélyről, jogosításról, bizonyítványról vagy tanúsítványról (ARO.GEN.220(b));

- b. az illetékes hatóságok kötelesek feljegyzést vezetni a tanúsítási kötelezettség alá eső szervezetek által javasolt választható megfelelési módozatok értékeléséről, valamint a maga a illetékes hatóság által alkalmazott választható megfelelési módozatokról (ARO.GEN.220(a)(11));
 - c. egy rendszert létrehozása a személyzet rendelkezésre állásának tervezésére (ARO.GEN.200(a)(2).
82. Bár a jelenlegi szabályok nem tartalmazzak ilyen kifejezett előírásokat, feltehető, hogy az illetékes hatóságok az általuk kiadott tanúsítások és jóváhagyások adminisztrálásának és a szakszemélyzet kezelésének részeként rendelkeznek az új előírásoknak történő megfeleléshez szükséges rendszerekkel.

ARO.GEN 3. fejezet – Felügyelet, tanúsítás és végrehajtás

83. Az ARO rész GEN alrész ezen fejezete megadja azon szükséges elemeket, hogy a illetékes hatóság hogyan érintkezzen a szabályozása alatt álló szervezetekkel és személyekkel. Bemutatja az általános felügyeleti alapelveket, foglalkozik a felügyeleti program elemeivel, valamint részletezi a illetékes hatóság egyes intézkedéseit, szerepeit és feladatait a tanúsítási, folyamatos felügyeleti és végrehajtási folyamatokban. A létező rendeletekben található bevett eljárásokon alapul. A felügyeletre vonatkozó szabályok figyelembe veszik az Alaprendeletben található magas szintű előírásokat annak biztosítása érdekében, hogy a felügyelet ne csak a illetékes hatóság által tanúsított szervezetekre és személyekre korlátozódjon.
84. A vonatkozó rendelkezések a JAR-OPS-hoz írt JAA JIP-ekből és a JAR-FCL-ből, valamint a 1702/2003/EK¹⁸ és 2042/2003/EK rendeletek B fejezeteiből származnak. Az Alaprendelet vonatkozó cikkei az OPS tekintetében: a 8. cikk (5) bekezdés; az FCL tekintetében: a 7. cikk (6) bekezdés; az együttműködő felügyelet tekintetében: a 10. cikk, a 11. cikk és a 15. cikk. Az érdekelt felektől érkezett visszajelzésekre válaszul a kezdeti tanúsításra és felügyeletre, különös tekintettel a folyamatokra, a szakszemélyzet képzésére és elegendő létszámára, a szakszolgálati engedélyek érvényességére és a pilóta-oktatók jogosítására, stb. vonatkozó részletes utasítások az AMC-kben és a GM-ben lesznek megtalálhatók.
85. Az NPA részeként adott javaslat olyan elemeket tartalmazott, amelyek azon COra javaslatból eredtek, hogy a több rész alapján is jóváhagyott szervezetek részére összevont tanúsítást állítsanak ki. Az NPA-re adott hozzászólások elemzése világosan megmutatta, hogy az „összevont tanúsítás” tervét nem támogatják: az ipar aggodalma abból fakad, hogy az ICAO az AOC-n felül nem ír elő „átfogó” szervezeti jóváhagyást, így egy összevont tanúsítás egy nemzetközi elismerés nélküli európai jellegzetességet eredményezne. Az illetékes hatóságok azt jelezték, hogy nem határozták meg világosan az összevont tanúsítás kiállításának feltételeit, valamint az egyedi szervezeti tanúsítás és a területfüggő tanúsítások (AOC, ATO, AeMC) közötti kapcsolatot. Emellett hozzátették, hogy az összevont szervezeti tanúsítás jelentősen megnövelné a hatóságok munkaterhelését, ami

¹⁸ A Bizottság 1702/2003/EK rendelete (2003. szeptember 24.) légi járművek és kapcsolódó termékek, alkatrészek és berendezések légialkalmassági és környezetvédelmi tanúsítása, valamint a tervező és gyártó szervezetek tanúsítása végrehajtási szabályainak megállapításáról. *HL L 243, 2003.9.27., 6. old.*

repülésbiztonsági szempontokkal nem alátámasztható. Mivel az összevont szervezeti tanúsítás mögött álló főbb célkitűzések az összevont tanúsítás kiállításának előírása nélkül is elérhetők, az Ügynökség beleegyezett, hogy feladja az összevont tanúsítás tervét. A hatékony felügyelet szempontjából valóban sokkal lényegesebb a több rész szerinti jóváhagyással rendelkező szervezetek felügyeleti programjának ésszerűsítése, mint egy összevont szervezeti tanúsítás kiállítása. Ahogy az ARO.GEN.305 ponthoz kiadott AMC-k bemutatják, a több rész szerinti jóváhagyással rendelkező szervezeteknél megengedett az ellenőrzési tételek beszámítása.

86. Az NPA emellett tartalmazott egy javaslatot az együttműködésen alapuló felügyeletre¹⁹, melynek célja megteremteni az alapját azon tevékenységek leghatékonyabb felügyeletének biztosítására, amelyek földrajzilag nem korlátozódnak azon tagállam területére, ahol a tanúsítást kiállították. Az együttműködésen alapuló felügyelet legfőbb célja egy európai dimenzió hozzáadása a felügyelethez a felügyeleti erőforrások helyi szinten történő legjobb felhasználásának elősegítésével és annak biztosításával, hogy minden személy, szervezet vagy légi jármű rendszeres felügyelet alá esik. Ezzel bevezetésre kerülne néhány, a Polgári Légügyi Főigazgatók a Világméretű Repülésbiztonsági Felügyeletről tartott Konferenciáján (amelyet az ICAO székházában tartottak 1997-ben) megfogalmazott egyedi ajánlás. A konferencián kihangsúlyozták, hogy szükséges a repülésbiztonsági felügyelet értékelési elveinek és eljárásainak világszintű koordinálása és egységesítése, valamint felismerték a regionális látásmód előnyeit. Az Ügynökség javaslatára számos hozzászólás érkezett. A hozzászólások nagy része illetékes hatóságoktól érkezett, aggodalmat fejezve ki a felügyeleti felelősség elmosódása és a hatóságok közötti együttműködés gyakorlati kérdései miatt, ahol az eltérő jogi rendszerek vagy nyelvi nehézségek potenciálisan akadályozhatják a folyamatot. Az ipar aggodalmai főleg arra vonatkoztak, hogy megnőhetnek a több tagállamban működő szervezetek terhei és párhuzamosan több felügyelet alá eshetnek.
87. Az AR/OR felülvizsgáló csoport által tett ajánlásokkal és A Nemzeti Hatóságok Tanácsadó Csoportja (Advisory Group of National Authorities, AGNA) képviselőivel folytatott célzott értekezlettel összhangban tovább finomították az ARO.GEN 3. fejezet vonatkozó rendelkezéseit, hogy jobban foglalkozzon az érdekelt felek által megfogalmazott legfőbb aggályokkal. A tagállam területén a nem a illetékes hatóság által tanúsított személyek vagy szervezetek által végzett tevékenységek felügyeletének körét elsősorban az összefoglaló rendelet 3. cikkében meghatározott állami repülésbiztonsági tervben meghatározott repülésbiztonsági prioritásokat szem előtt tartó kockázat-alapú megközelítéssel határozzák meg. A tanúsítást kiállító illetékes hatóság elsődleges felelőssége változatlan marad. A javaslatot kiegészítik az önkéntes alapon történő együttműködésre vonatkozó rendelkezések, a hatóságok között létrejött megállapodások formájában, melyek szerint egyes felügyeleti feladatokat az a szervezet is elláthat, amelynek területén a tevékenységet végzik, így nő az ilyen tevékenységek láthatósága. Ez arra serkenti az illetékes hatóságokat, hogy helyi szinten a lehető legjobban kihasználják erőforrásaikat. Ennek megfelelően módosultak a

¹⁹ Az NPA 2008-22-höz kiadott Magyarázatban használt „kollektív felügyelet” kifejezést mára felváltotta az „együttműködésen alapuló felügyelet”, amely jobban kifejezi a vonatkozó rendelkezések szándékát.

ténymegállapításokra és végrehajtásra vonatkozó végrehajtási utasítások (ARO.GEN.350 és ARO.GEN.355). Az ARO.GEN.350 bekezdést tovább módosították az ARA.CC fejezettel történő egyezés érdekében, hogy kitérhessenek a hamisításra és csalásra. Megjelent egy új albekezdés (ARO.GEN.300(f), amely előírja az illetékes hatóságok számára, hogy bármely, a felügyelet szempontjából hasznosnak ítélt információt gyűjtsenek össze és dolgozzanak fel, amely az AR.GEN.425(a) pontban meghatározott rendelkezésen alapul, mivel az ilyen információk gyűjtése nem csak a földi ellenőrzésekre vonatkozik. A javaslat elősegíti a repülésbiztonsági prioritások felállítását a kockázat-alapú felügyelet és folyamatos nyomon követés bevezetésének szellemében.

88. Amíg az Ügynökség módosította az együttműködésen alapuló felügyeletre vonatkozó javaslatát a tagállamok által megfogalmazott fő kifogások megoldása érdekében, továbbra is kitart annak fontossága mellett, hogy a felügyeletet a tagállam területén folytatott valamennyi tevékenységre ki kell terjeszteni annak érdekében, hogy megfeleljenek a közös piac által támasztott kihívásoknak: egyre több pilóta és üzemeltető gyakorolhatja jogosításait a felügyeletért elsősorban felelős tagállamtól eltérő EU-tagállamban. Ezért az Ügynökség az együttműködésen alapuló rendelkezések végrehajtásának felülvizsgálatát és a felügyeleti rendszer jövőbeni megfelelő működését javasolja, nem csak azért, hogy a lehető leghamarabb kimutathatók legyenek a lehetséges felügyeleti hurkok, hanem a határozottabb rendeletek a felügyeleti képességek európai szinten történő elősegítése céljából történő meghatározása érdekében, mind repülésbiztonsági, mind az erőforrások hatékony felhasználása szempontjából.
89. Az NPA-ban javasolt másik fontos elem a kockázat-alapú és teljesítmény-alapú felügyelet irányába történő elmozdulás volt, amely szintén CORa kezdeményezéséből fakad. Az NPA-hez adott hozzászólások értékelését követően az előzetesen a végrehajtás szintjén meghatározott 24 hónapos felügyeleti időköz a CRD-nél beemelték az AR.GEN.305 AMC szintjére a rugalmasság érdekében. Az AMC szintre történő átváltás számos reagálást váltott ki az érdekelt felektől, akik komoly aggodalmuknak adtak hangot egy tisztán kockázat-alapú rendszer jelen állapotban történő bevezetésével kapcsolatban: azt javasolták, hogy egy ilyen rendszert nem szabad bevezetni mindaddig, amíg a szabályozott szervezetek megfelelő érettségre nem tettek szert repülésbiztonság-irányítási rendszerükben és az illetékes hatóságok a vonatkozó adatok gyűjtése és elemzése útján megfelelő rálátással nem bírnak repülésbiztonsági teljesítményükre. Egyes érdekelt felek emellett hozzátették, hogy a megadott rugalmasság felhasználható a illetékes hatóság erőforrásai további csökkentésének indokolására. Ezen aggodalmak miatt az Ügynökség hozzájárult a 24 hónapos időköz végrehajtási szinten történő megerősítéséhez, és egy sor feltételt javasol a normál felügyeleti időköz kiterjesztésére vagy lerövidítésére. Ezen rendelkezések a illetékes hatóság által tanúsított szervezetekre vonatkoznak.
90. Felülvizsgálatra került a szervezeti változások egyes típusainak az NPA-ban javasolt „közvetett jóváhagyása”. Ezzel a kérdéssel most az ARO.GEN.330 „Változások – szervezetek” pont foglalkozik, és a változásokat úgy osztályozzák, hogy vagy a illetékes hatóság előzetes jóváhagyásához kötöttek, vagy nem kötöttek előzetes jóváhagyáshoz. Ezen felül külön rendeletek vonatkoznak azon szervezetekre, akik a illetékes hatóság előzetes jóváhagyása nélkül szándékoznak változásokat bevezetni: a szervezetnek rendelkeznie kell egy eljárással, amely

megadja a változások körét és leírja, hogy hogyan kezelik a változásokat, majd ezt az eljárást jóváhagyásra be kell nyújtani a illetékes hatósághoz (cf. ARO.GEN.310(c)). A módosított rendelkezések teljes egészében megfelelnek a „közvetett jóváhagyás” vagy a „illetékes hatóság által elfogadható” változások céljának.

91. Módosultak a ténymegállapításokra és végrehajtási intézkedésekre vonatkozó végrehajtási szabályok, hogy tartalmazzák a ténymegállapítások eredetileg az OR részben megadott leírását, valamint, hogy tükrözzék az ARO.GEN.300 és ARO.GEN.305 pontokban az együttműködésen alapuló felügyelettel kapcsolatban hozott változásokat. Emellett törölték a büntetésekre vonatkozó valamennyi hivatkozást, mert ezek az Alaprendelet 68. cikk rendelkezéseit végrehajtó nemzeti szabályozás alá esnek. Végezetül újból meghatározták a javító intézkedések végrehajtási idejét, hogy egyezzenek a folyamatos légialkalmassági szabályokban meghatározott előírásokkal. Módosult az ARO.GEN.355 címe, hogy jobban egyezzen az ARO.GEN.350 címével.
92. Figyelembe véve, hogy az ARO.GEN 3. fejezetben javasolt végrehajtási szabályok nagy része létező előírásokon alapul, valamint a tagállamok azon kötelezettségét az ICAO felé, hogy SSP-jük részeként hozzanak létre hatékony felügyeleti rendszereket, a teljesen új vagy nem a Chicagói Egyezményben vagy a JIP-ekben meghatározott kötelezettségekből eredő feladatok az alábbiakra korlátozódnak:
 - a. illetékes hatóságok közötti felügyeleti megállapodás alá eső személyek vagy szervezetek tájékoztatása (ARO.GEN.300(e));
 - b. a szervezetek előzetes jóváhagyást nem igénylő változásokkal kapcsolatos eljárásának jóváhagyása (ARO.GEN.310(c));
 - c. a tanúsítást kiállító illetékes hatóság tájékoztatása, amennyiben felfedezik, hogy egy másik tagállam illetékes hatósága vagy az Ügynökség által tanúsított szervezet nem felel meg a vonatkozó előírásoknak, valamint a ténymegállapítás szintjének jelzése (ARO.GEN.350(e));
 - d. a szakszolgálati engedélyt, tanúsítást, jogosítást vagy tanúsítványt kiállító illetékes hatóság tájékoztatása, amennyiben felfedezik, hogy egy másik tagállam illetékes hatósága által tanúsított személy nem felel meg a vonatkozó előírásoknak (ARO.GEN.355(e)).
93. Feltételezhető, hogy a hatóságok az új feladatok elvégzéséhez a jelenlegi erőforrásokra, felügyeleti és tanúsítási folyamatokra, valamint kommunikációs csatornákra hagyatkoznak.

ARO.OPS: Légi jármű üzemben tartása

94. Az ARO rész OPS alrésze kereskedelmi és nem kereskedelmi célú üzemeltetőkre egyaránt vonatkozik. Meghatározza a légi jármű-üzemeltetői engedély kérvényezési folyamatát, a bérleti és a közös járatüzemeltetésre vonatkozó megállapodások jóváhagyását, az egyedi üzemeltetői jóváhagyások eljárását, a minimálisan szükséges berendezések listájának (minimum equipment list, MEL) jóváhagyását, a helyi illetékességi terület kijelölését, a beépített területen kívül eső barátságtalan környezetben végzett helikopteres műveletek jóváhagyását, a közérdeket szolgáló helyszínrre és helyszínről végzett helikopteres repülések jóváhagyását, valamint az elszigetelt repülőtérre történő repülések jóváhagyását.

95. Az ARO.OPS két fejezetből áll:
- ARO.OPS 1. fejezet: A kereskedelmi célú légi jármű-üzemeltetők tanúsítása
 - ARO.OPS 2. fejezet: Jóváhagyások
96. A jelen alrész a JAR-OPS-hoz kiadott JAA Közös végrehajtási eljárásokon (Joint Implementing Procedures, JIP) alapul.
97. A CRD-re adott főbb reagálások a közös járatüzemeltetésre vonatkozó (**ARO.OPS.105**) és a bérleti megállapodások (**ARO.OPS.110**) jóváhagyására vonatkoztak. Ezen fejezet egyes rendelkezéseit – különösen a közös járatüzemeltetésre és bérletre vonatkozóakat – jelentősen megváltoztatták.
98. Az **ARO.OPS.020** „Iratőrzés: Az üzemeltetői engedély és bejelentések nyilvántartása” pontot töröltük, mert az engedélyezések és nyilatkozatok iratőrzési folyamatát az ARO.GEN.220 már tartalmazza.
99. Az **ARO.OPS.100** „Légi üzemeltetői tanúsítás kiadása” pont szövegében nem történt jelentős változás. A hozzászólásokból kiderült, hogy nem világos, mit jelent az „és általános feltételek” kitétel. Az „általános feltételek” szövegezését a „vonatkozó üzemeltetői előírások” szövegezésére már tárgyalja, ezért törölték.
100. Az **ARO.OPS.230** „Változások” pontot töröltük, mert azt az ARO.GEN.310(c) és (d), valamint az ARO.GEN.330 pont megfelelően tárgyalja.
101. **ARO.OPS.105** „Közös járatüzemeltetésre vonatkozó megállapodások”: a közös járatüzemeltetéshez és bérlethez fűzött hozzászólások hasonlóak voltak az ORO.AOC rész vonatkozó rendelkezéseivel fűzöttekhez. A változások és indokolások részletes magyarázatát az ORO rész, cf. ORO.AOC alrészhez fűzött magyarázó megjegyzések tartalmazzák.
102. Néhány szerkesztői változtatást végeztek és a rendelkezést összhangba hozták az ORO.AOC.115 ponttal. A 2111/2005/EK²⁰ (EU Repülésbiztonsági lista) rendeletre és a TCO részre történő utalást törölték, hogy az megegyezzen az ORO.AOC.115 pontban végzett módosításokkal. Az ORO.AOC.115 pont módosítása megtiltja, hogy egy EU-tagállamban működő üzemeltető olyan üzemeltető által üzemeltetett járatokra adjon el jegyeket, amely a 2111/2005/EK rendelet alapján üzemeltetési tilalom alá esik.
103. **ARO.OPS.110** „Bérleti megállapodások”: a rendelkezés szövege jelentősen megváltozott. A sima bérletre vonatkozó rendelkezéseket a 2042/2003/EK rendelet (NPA 2010-10 „T rész”) módosításának tükrében átértékelik. Emellett egyedi előírásokat vezettek be a teljes bérleti megállapodások jóváhagyásának felfüggesztésére vagy visszavonására vonatkozóan, beleértve a 2111/2005/EK rendeletre történő hivatkozásokat.
104. A sima bérbeadással kapcsolatban beillesztettek egy bekezdést annak biztosítása érdekében, hogy a megállapodást jóváhagyó illetékes hatóság együttműködik a 2042/2003/EK bizottsági rendelet szerint a légi jármű felügyeletéért, vagy a légi jármű üzemeltetéséért felelős illetékes hatósággal, amennyiben az nem ugyanaz a

²⁰ Az Európai Parlament és a Tanács 2111/2005/EK (2005. december 14.) rendelete a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának elfogadásáról és az üzemeltető fuvarozó kiléte tekintetében a légi közlekedés utasainak tájékoztatásáról, valamint a 2004/36/EK irányelv 9. cikkének hatályon kívül helyezéséről.

hatóság, valamint, hogy a simán bérbe adott légi járművet időben eltávolítják az üzemeltető AOC-jéből.

105. A sürgős, előre nem látott üzemeltetési körülmények vagy repülési szükségletek miatt korlátozott ideig megkötött bérleti megállapodások az Alaprendelet 14. cikke (4) bekezdésének hatálya alatt állnak. Az ACJ OPS1.165 útmutatót nyújt a illetékes hatóság és a bérbevevő részére rövid távú bérbevétel esetére. Számos hozzászólásban javasolták ezen ACJ beemelését a szövegbe. Azonban az ACJ értékelését követően úgy találták, hogy az a jelen jogi keretek között nem volt megfelelő. Ezért úgy döntöttek, hogy az ACJ OPS1.165 ponttal egy külön szabályalkotó feladatban foglalkoznak.
106. Az AR.OPS.300 „Tanúsítási folyamat” – most **ARO.OPS.200** „Egyedi jóváhagyási folyamat” – módosításra került, hogy beemelje a nem kereskedelmi célú üzemben tartás egyedi jóváhagyási nyomtatványának újonnan bevezetett listáját (cf. III. melléklet – 140. sz. EASA Nyomtatvány).
107. AR.OPS.305 – most **ARO.OPS.205** „Minimálisan szükséges berendezések listája”; a rendeletet a szöveg érthetőbbé tétele érdekében átszerkesztettük. Töröltük az „...és vonatkozó esetben ellenőrzést folytat le a szervezetben” szövegrészt, mert a MEL és a kapcsolódó karbantartási és üzemeltetési eljárások jóváhagyása kizárólag dokumentációs folyamat.
108. Bekerült egy új rendelkezés, az **ARO.OPS.210** „Helyi illetékességi terület”. A „helyi illetékességi terület” kifejezést egyes rendelkezésekben bizonyos kivételek tételére használják, pl. a hajózó személyzet képzésére vonatkozó előírásokkal kapcsolatban.
109. Ennek a helyi területnek sugarát a illetékes hatóság állapítja meg, a helyi környezettől és az üzemeltetési körülményektől függően. Erről bővebb útmutatót a jelen bekezdéshez írt GM tartalmaz majd.
110. Az **ARO.OPS.215** „Helikopterek beépített területen kívül, barátságtalan környezet fölötti repülésének jóváhagyása” pontosan annak előírása céljából került be a szövegbe, hogy a tagállam jelölje ki azokat a hegyvidékes és elszigetelt területeket, ahol a repülések a biztonságos kényszerleszállás biztos képessége nélkül is jóváhagyhatók, és írja elő a illetékes hatóság részére, hogy vizsgálja felül a kockázat-értékelést, és a jóváhagyása előtt mérje fel az adott repülésnek a műszaki és gazdasági indokoltságát.
111. Bevezetésre került az **ARO.OPS.220** „A közérdeket szolgáló helyszínre és helyszínről végzett helikopteres repülések jóváhagyása”, valamint az **ARO.OPS.225** „Elszigetelt repülőterre történő helikopteres repülések jóváhagyása” annak biztosítása érdekében, hogy rendelkezésre álljon egy lista, amelyre a jóváhagyás vonatkozik, mivel a helyszínre és repülőterre vonatkozó eljárásokat a illetékes hatóságnak a jóváhagyás kiállítása előtt értékelnie kell. A vonatkozó helyszín vagy repülőtér meghatározása nélkül kiállított jóváhagyás nem garantálná, hogy a helyszínre vagy repülőterre jellemző egyedi eljárásokat megfelelően felmérték vagy kidolgozták.

ARO.OPS: AOC és üzemeltetési előírások

112. Az AOC nyomtatvány, amely most az **ORO rész I. függelék, 138-as EASA nyomtatvány**, az ICAO által kidolgozott AOC űrlapon alapul.
113. Az űrlapot kismértékben módosították. Eltávolították a lejáratási időt, mivel az AOC-t korlátlan ideig adják ki. Az üzemeltetési előírásokban a CAT és nem CAT műveletekre történő utalást az AOC űrlapba helyezték át. Ez azt jelenti, hogy az AOC mutatja, hogy az AOC alapján végrehajtott műveletek CAT műveletek-e.
114. Az **ORO rész II. függelék, 139-es EASA** nyomtatvány (üzemeltetési előírások nyomtatvány) szintén az ICAO által kidolgozott űrlapon alapul. Néhány változtatást végeztek rajta. Részben, mert a hatály kibővült (az EU-ban minden kereskedelmi célú üzemeltetőnek rendelkeznie kell AOC-vel), részben a terminológia változásai, a pl. a légiutas-kísérők (cabin crew, CC) képzésére és a CC tanúsítványok kiadására vonatkozó egyedi jóváhagyások, részben a beérkezett hozzászólások miatt. Megjelent egy fejezet a légi jármű lajstromjelzéseiről. A 6. lábjegyzetben egy új mondat tisztázza, hogy a lajstromjel feltüntethető az egyedi jóváhagyás megjegyzés oszlopában, amennyiben valamennyi egyedi jóváhagyás ugyanarra a légi jármű-modellre vonatkozik. A 20. lábjegyzetben bekerült egy mondat, amely biztosítja az ORO.AOC.125 szerint nem kereskedelmi célú üzemben tartásra használt légi járműnek az üzemeltetési előírásban történő megjelölését.
115. Megjelent az **ARO rész III. függelék**, hogy egységes módon legyenek dokumentálhatók a nem kereskedelmi célú üzemeltetőknek kiadott egyedi jóváhagyások. Az űrlap hasonlít a kereskedelmi célú üzemben tartáshoz használt üzemeltetési előírások űrlaphoz. Egy EASA nyomtatvány-számmal azonosítják (140-es EASA nyomtatvány).

ARO.RAMP: Egy másik állam szabályozói felügyelete alá eső üzemeltető légi járművének földi ellenőrzése

116. A RAMP alrész harmadik országbeli vagy egy másik tagállam szabályozói felügyelete alatt álló EU-tagállambeli üzemeltetők légi járművén földi ellenőrzést végző illetékes hatóságokra vonatkozik. Meghatározza a tagállam repülőterein leszálló légi járműveken végzett földi ellenőrzések éves kvótáját, az Ügynökségre vonatkozó feltételeket földi ellenőrzések végzése során, a földi ellenőrzések fontossági sorrendje megállapításának kritériumait, a földi ellenőrök képesítését, a képzési szervezetek jóváhagyását, a földi ellenőrzések lebonyolítását, a ténymegállapítások és nyomon követő intézkedések osztályozását, a légi járművek repülésének megtiltását, valamint az Ügynökség koordinációs feladatait.
117. Az alrész a 216/2008/EK rendeleten, a 2004/36/EK irányelven („SAFA Irányelv”)²¹, a Bizottság 351/2008/EK²² rendeletén, a Bizottság 768/2006/EK²³ rendeletén, valamint a 2008/49/EK²⁴ irányelven alapul.

²¹ Az Európai Parlament és a Tanács 2004/36/EK irányelve (2004. április 21.) a harmadik országok közösségi repülőtereket használó légi járműveinek biztonságáról. *HL L 143, 2004.04.30, 76. old.*

²² A Bizottság 351/2008/EK rendelete (2008. április 16.) a 2004/36/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a közösségi repülőtereket használó légi járművek földi ellenőrzésének rangsorolása tekintetében történő végrehajtásáról. *HL L 109, 2008.04.19., 7. old.*

118. A jelen alrészben megjelölt fő kérdések a hatályra (ARO.RAMP.005), a fontossági sorrend megállapítására vonatkozó követelményekre (ARO.RAMP.105), a földi ellenőrzések lebonyolítására (ARO.RAMP.125), a ténymegállapítások osztályozására (ARO.RAMP.130), a légi járművek repülésének megtiltására (ARO.RAMP.140), valamint a legkisebb éves kvótára (ARO.RAMP.100 (c)(1) és kapcsolódó AMC) vonatkoztak.
119. **ARO.RAMP.005** „Hatály”: számos tagállam alkalmazza a SAFA irányelvben megadott módszert az általuk felügyelt üzemeltetők (az úgynevezett „belföldi üzemeltetők”) légi járművein végzett földi ellenőrzések során. Más tagállamok jelezték, hogy más megoldást alkalmaznak a belföldi üzemeltetők felügyeletére, vagy csak részben alkalmazzák a SAFA módszert. Ezen tagállamok úgy vélik, hogy az ARO.RAMP alkalmazása a belföldi üzemeltetőkre se nem szükséges, se nem arányos, és hátrányosan hat az erőforrásokra. Úgy vélik, hogy az ellenőrzéseknek a rendszerre kell összpontosítaniuk („rendszer-ellenőrzés”) a „kimeneti ellenőrzés” helyett, amely kevésbé hatékony. Egyes hozzászólások szerint a jelen alrész hatályát kizárólag a SAFA-ra kellene korlátozni.
120. A SAFA Irányelv kötelezi a tagállamokat olyan harmadik országbeli légi járművek ellenőrzésére, amelyeknél feltételezhető, hogy nem felelnek meg a nemzetközi repülésbiztonsági előírásoknak. Megteremti a szűrőpróba-szerű ellenőrzések (azaz a gyanú felmerülése nélkül elvégzett ellenőrzések) lehetőségét és megerősíti a tagállamok jogait egyéb földi ellenőrzések elvégzésére (azaz egy tagállamban bejegyzett légi járművön). A külföldi légi járművek földi ellenőrzésének fogalmát az ICAO 36. Közgyűlése is támogatta és a 6. függelék ennek megfelelően módosításra került, amely előírja a szerződő államok részére „egy program és eljárások kidolgozását a területükön külföldi üzemeltető által végzett műveletek nyomon követésére és szükség esetén a megfelelő intézkedések meghozatalára a repülésbiztonság fenntartása érdekében”. Az ICAO Eljárások kézikönyve repülések ellenőrzésére, tanúsítására és folyamatos nyomon követésére (Doc 8335) útmutatót tartalmaz a külföldi üzemeltetőkön elvégzett földi ellenőrzésekre vonatkozóan, nagy mértékben átvéve az EU SAFA Programjában alkalmazott eljárásokat.
121. Jelenleg a földi ellenőrzések valamivel több, mint 50%-át EU-s üzemeltetők által üzemeltetett légi járműveken végzik (azonban ha figyelembe vesszük, hogy a légi forgalom nagy része EU-n belüli forgalom, az ellenőrzések aránya (ellenőrzések/leszállások száma) harmadik országbeli üzemeltetők esetében sokkal magasabb). Az ellenőrzéseket az EU-s és harmadik országbeli légi járművek esetében is az ICAO előírások szerint végzik. Az EU-s üzemeltetőkön végzett ellenőrzések – bár a világ egyéb régióival összehasonlítva összességében kevesebb ténymegállapítást találnak – még mindig súlyos nem-megfelelőségeket mutatnak ki egy sor EU-s üzemeltető esetében. Az EASA által végzett rendszeres elemzést követően ezeket az információkat a továbbítják a felügyeletet biztosító

²³ A Bizottság 768/2006/EK rendelete (2006. május 19.) a 2004/36/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a közösségi repülőtereket használó légi járművek biztonságára vonatkozó információk összegyűjtése és cseréje, valamint az információs rendszer kezelése tekintetében történő végrehajtásáról. *HL L 134, 2006.05.20, 16. old.*

²⁴ A Bizottság 2008/49/EK irányelve (2008. április 16.) a 2004/36/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv II. mellékletének a közösségi repülőtereket használó légi járművek földi ellenőrzésének végrehajtási feltételei tekintetében történő módosításáról. *HL L 109, 2008.04.19, 17. old.*

PLH-k részére, amelyek számos esetben további, mélyrehatóbb ellenőrzések és vizsgálatok lefolytatása mellett döntöttek, amelyek sok esetben az AOC korlátozásához, felfüggesztéséhez és visszavonásához vezettek.

122. A földi ellenőrzések során nyert adatok, mint egy alulról felfelé haladó, termékközpontú mintavételi program jól kiegészítik és illeszkednek egyéb fölülről lefelé haladó programokhoz, mint a rendszeres felügyeleti programok vagy az EASA egységesítési programja. Figyelembe véve a felügyeleti tevékenységek „keménykedőről” a kockázat-alapú hozzáállás bevezetésével fokozatosan „állapot szerintire” történő átváltásának kezdeményezését nagyon fontos, hogy rendelkezésre álljanak eszközök a kockázat mérésére és nyomon követésére. A földi ellenőrzések bizonyítottan jó eszközök repülésbiztonsági adatok gyűjtésére és a kockázatok kimutatására, ezért hozzájárulnak egy megfelelő kockázat-alapú felügyelethez.
123. Az együttműködésen alapuló felügyelet alapelveit az Alaprendelet 10. cikke világosan meghatározza, miszerint:
- a tagállamok és az Ügynökség együttműködik az érvényes EU-s repülésbiztonsági rendeleteknek történő megfelelés végrehajtása érdekében
 - a tagállamok a nemzeti felügyeleti feladataik mellett földi ellenőrzéseket is végrehajtanak
 - intézkedéseket kell hozni a „földi ellenőrzések feltételeinek” meghatározására, „a szisztematikus földi ellenőrzésekkel együtt”.
124. A fentiekre valamint arra való tekintettel, hogy a legtöbb ICAO SARP-ot beemelték az EU törvényeibe nyilvánvaló, hogy folytatni kell az EU-s üzemeltetők által használt légi járművek ellenőrzéseit, és ezen ellenőrzéseket az EU-s előírások szerint kell lefolytatni. Az Ügynökség úgy véli, hogy a helyes bevezetést követően a Közösségi Légi járművek Repülésbiztonsági Értékelő (Safety Assessment of Community Aircraft, SACA) programja lehet a belföldi üzemeltetők felügyeleti eszköze. Ezért az Ügynökség úgy döntött, hogy nem változtat ezen fejezet hatályán.
125. **ARO.RAMP.100 „Általános rész”:** az (a) bekezdést egyeztették az ARO.GEN.305 „Felügyeleti programmal”. Ezért törölték a „szűrőpróba-szerű eljárásra” történő utalást. Az ARO.GEN.305 előírja az illetékes hatóságoknak egy felügyeleti program bevezetését, amely a múltban végzett felügyeleti tevékenységeken és a kockázatok felmérésén alapul. Ezért az Ügynökség úgy véli, hogy a törölt rész célkitűzését az ARO.GEN.305 pont tartalmazza.
126. Törölték a (b) bekezdést, mert a jelen alrész hatályából kizárták a SANA-t. Az új (b) bekezdést egyeztették az (a) bekezdéssel. Az éves program az ARO.GEN.305 pontban meghatározott felügyeleti program részét képezi majd.
127. **„Minimum éves kvóta”:** A tagállamok által éves szinten lefolytatott SAFA ellenőrzések száma drámaian változik, nem csak abszolút számokban, hanem a területükön leszálló külföldi (EU és harmadik országbeli) üzemeltetők számát és a repülések mértékét tekintve is.
128. Ezen „egyenlőtlenség” azonnali hatása korlátozott mértékben gyűjtött adatok azon üzemeltetőkről, akik nem üzemelnek a legaktívabb államokban, amely minden további elemzés eredményére kihat.

129. Bevezetésre került a minimum nemzeti kvóták fogalma, amely biztosítja az egyenlő esélyeket minden tagállam számára azért, hogy mindegyiktől összehasonlítható mennyiségű adatok érkeznek. A nemzeti kvóta kiszámításához használt képlet két összetevőt vesz figyelembe: (1) a külföldi forgalom összetettségét (üzemeltetők számát), valamint (2) a repülések mennyiségét (a leszállások számát). A hozzászólási időszakban beérkezett hozzászólások alapján a képlet felülvizsgálásra került, hogy más súllyal szerepeljenek az adott államban egy évben csak korlátozott (12-nél kevesebb) számú leszállást teljesítő üzemeltetők. Szintén a beérkezett hozzászólások alapján módosították a képletet, hogy eltérően értékeljék a kockázati tényezőket felmérő ellenőrzéseket (pl. kiemelt fontosságú alanyok, csökkentett mintavételi arány) és a költség-tényezőket (távoli helyszínek, hivatali időn kívüli vizsgálatok). Bár számszerűen nem fejezik ki, a képlet végrehajtásakor két tényezőt kell figyelembe venni: (1) a legszélesebb mintavételi alap elérése, valamint (2) az ismételt ellenőrzések kerülése olyan üzemeltetőknél, ahol a korábbi ellenőrzések nem tártak fel repülésbiztonsági kockázatokat. A minimum kvóta célja nem az ellenőrzések teljes számának növelése, hanem a tagállamok közötti jobb eloszlás elősegítése. Valójában, ha a képletet a 2009-es és 2010-es forgalomra alkalmazták volna, az eredményül kapott általános kvóta alacsonyabb lett volna, mint az adott években elvégzett ellenőrzések tényleges száma.
130. A földi ellenőrzések során gyűjtött adatok két új folyamatot támogatnak: harmadik országbeli üzemeltetők jóváhagyását, valamint az EU-s üzemeltetők együttműködésen alapuló felügyeletét. Ezért fontos a következetes és egységes módon történő adatgyűjtés, amely elegendő megbízható információt nyújt az ezen tevékenységek kockázat-alapú felügyeletének támogatásához.
131. Az Ügynökség rendszeres időközönként értékeli az éves kvóta kiszámításához használandó képletet tartalmazó AMC-t. Módosították a (d) bekezdés szövegét, hogy biztosítsák, hogy az Ügynökség által lefolytatott földi ellenőrzéseket a tagállamokkal együttműködve végzik. A (d)(2) és (3) pontokban végzett módosítások egyértelműbbé tették, hogy az Ügynökség maga mikor folytathat le földi ellenőrzést.
132. **ARO.RAMP.105** „Fontossági sorrend meghatározásának feltételei”: egy új, (c) bekezdésben hivatkoznak az EU repülésbiztonsági listára, hogy lehetőség nyíljon egy fontossági sorrend kialakítása a 2111/2005/EK rendelet szellemében tartott repülésbiztonsági bizottsági ülést követően. A (b)(3)(i) pont utolsó mondatát átvitték a GM-be. Módosították az ARO.RAMP.105(b)(5) pontot, hogy biztosítsák, hogy azon harmadik országbeli üzemeltetők légi járműveinek ellenőrzése, amelyek az Ügynökség által kiállított jóváhagyása korlátozott vagy felfüggesztést vagy visszavonást követően visszaállított, kiemelt fontossági sorszámot kapjon. Módosították a (c) bekezdést, hogy helyt adjanak azon hozzászólásoknak, melyek szerint eljárást kell kidolgozni a fontossági lista felállítására.
133. Az **ARO.RAMP.115** „Földi ellenőrzések minősítése” pontban megváltoztatták a címet: bekerült a „földi” szó. A (d) bekezdésben beillesztettek egy előírást az Ügynökség felé a létrehozott képzési tantervek fenntartásáról.
134. Az **AMC1-AR.GEN.430(c)(2) és (3)** CRD-ket továbbfejlesztették **ARO.RAMP.120** ponttá. A 2008/49/EK irányelv többek között szabályozza a földi ellenőrzésekről képzést nyújtó harmadik feles képző (azaz nem a illetékes hatóság

részét képező) szervezetek értékelését. Az ilyen szervezetek szolgáltatásait igénybe vevő tagállamok kötelesek ellenőrizni azt. Azonban a tagállamok felkérhetik az Ügynökséget, hogy a nevükben végezzen egy technikai felmérést a képzési szervezetről.

135. A tagállamok és földi ellenőrzésről képzést nyújtó harmadik feles képző szolgáltatók egyaránt jelezték, hogy a jelenlegi szemlélet nem hatékony és aránytalan adminisztratív és szabályozói terheket eredményez. Figyelembe véve a működő harmadik feles képzési szervezetek kis számát, a technikai értékelés folyamatának az Ügynökség szintjén történő központosítása gyorsabb mederbe tereli az értékelés folyamatát, miközben fennmarad a magas szintű képzés nyújtására vonatkozó repülésbiztonsági célkitűzés. Ezért az Európai SAFA Irányító Bizottság (European SAFA Steering Group, ESSG) és az Európai Bizottság felkérte az Ügynökséget, hogy az AMC1-AR.GEN.430(c)(2) és (3) emelje IR szintre, ahogy ezen véleményben végrehajtásra került. A rendelkezés megteremti a képző szervezet előzetes jóváhagyásának jogi alapját és olyan feltételekre hivatkozik, amelyet a szervezetnek a jóváhagyás kiadása előtt teljesítenie kell. Ezen előfeltételeket az Ügynökség a 2008/49/EK irányelv alapján kidolgozta és kiadta, és a kiegészítő IR részeként egy külön szabályalkotó feladatban újra értékeli majd.
136. **ARO.RAMP.125** „Földi ellenőrzések lefolytatása”: az érdekellettéről szóló (a) bekezdést áttették az összefoglaló rendelet 4. cikkébe (cf. 4(4), mert az Ügynökség úgy vélte, hogy annak az ARO rész valamennyi területén lefolytatott ellenőrzésre vonatkoznia kell. A III. függelékre (most az ARO rész VI. függeléke) történő hivatkozást törölték, mert ezt a nyomtatványt csak az Ügynökség fogja használni. A illetékes hatóság az V. függelékben (Földi ellenőrzés bizonyítéka) található módosított nyomtatványt fogja használni, amely szintén tartalmazza a ténymegállapítás osztályát.
137. Az **ARO.RAMP.130** „Ténymegállapítások osztályozása” pontban: az 1. és 2. szintű ténymegállapításokat 1., 2. és 3. osztályú ténymegállapításra változtatták. Számosan aggodalmukat fejezték ki a SAFA Irányelvben meghatározott 1.-3. osztályú ténymegállapítások 1. és 2. szintű ténymegállapításá történő változtatása miatt, ahogy az ARO.GEN.350 meghatározta. Ezen aggodalmakat megismételték a „földi ellenőrzésekről” 2010. júniusában, Kölnben megtartott ad-hoc értekezleten. Az illetékes hatóságok által a jelenlegi osztályozási rendszer fenntartása érdekében előadott fő indok az volt, hogy a ténymegállapítások a SAFA Irányelvben meghatározott osztályozása sokkal megfelelőbb termék-vizsgálatok esetében, amely egy adott pillanatban készített „pillanatfelvétel”, ezért ez a fajta osztályozás jobban szolgálja a földi ellenőrzések célját. Azonban az általános osztályozás (1. vagy 2. szint) alkalmazható rendszer- vagy folyamat-vizsgálatok esetében. Az illetékes hatóságok emellett kifejezték aggodalmukat egy jól működő, az idők folyamán megfelelőnek bizonyuló osztályozási rendszer megváltoztatása miatt.
138. Az Ügynökség úgy véli, hogy a jelenlegi SAFA ellenőrzések céljára a ténymegállapítások három osztályának használata megfelelő. Azonban, mivel az ARO.RAMP hatálya szélesebb, mint a SAFA irányelvé (EU-s üzemeltetők által használt légi járművekre is vonatkozik), bizonyos esetekben meg kell teremteni az üzemeltető és a légi jármű közötti kapcsolatot. A két külön osztályozási rendszer alkalmazása (1. és 2. szint az üzemeltetőkre, míg 1., 2. és 3. szint a légi

járművekre vonatkozóan) egyfelől nehézségek elé állíthatja az illetékes hatóságokat, másfelől összezavarhatja az üzemeltetőket.

139. Mindazonáltal tudomásul vették, hogy a SAFA rendszer a ténymegállapítások osztályozásával együtt már bizonyított. Emellett az Ügynökség úgy véli, hogy a rendszeren egyidejűleg elvégzett túl sok változtatás mind az illetékes hatóságok, mind az üzemeltetők erőforrásaira nagy terhet róhat. Ezért az Ügynökség úgy döntött, hogy a ténymegállapítások már létező osztályozását vezeti be a jelen alrészben.
140. **ARO.RAMP.140** „Légi jármű repülésének megtiltása”: megjelent egy (d) bekezdés annak tisztázására, hogy milyen intézkedéseket kell meghozni a repülés megtiltásának feloldására, ha a nem-megfelelés a légialkalmassági bizonyítvány érvényességével kapcsolatos, figyelembe véve a légi jármű folyamatos felügyeletéért felelős különböző hatóságokat. A (d)(4) törlésre került, mert jelenleg a jövőbeni TCO rész nem tér ki „ICAO szint alatti” légi járművekre (beleértve az ideiglenesen nem légialkalmasságú légi járműveket). Az ilyen légi járművek jóváhagyása egy külön szabályalkotó feladattól függ.
141. **ARO.RAMP.145** „Jelentéstétel”: az (a) bekezdés összhangba került az ARO.RAMP.120 (a) bekezdéssel. A (b) bekezdésben törölték az Ügynökségre történő hivatkozást, mert a hivatkozott információt az illetékes hatóságoknak kell gyűjteniük. A (c) bekezdést összhangba hozták az ARO.RAMP.110 (b) bekezdéssel. A (d) bekezdésből törölték az „önkéntes” szót, hogy minden olyan személyt megvédjenek, aki információt szolgáltat és így elősegítsék a repülésbiztonsági szempontból lényeges információ közzétételét.
142. Az **ARO rész IV. melléklet „Szabványos jelentő űrlapban”** törölték a nemzeti koordinátor nevét és aláírását, mert az információ az ARO.RAMP.150 (b)(2) pontban meghatározott központi adatbázisba kerül be.
143. **V. függelék „Földi ellenőrzés bizonyítéka”** és **VI. függelék „Jelentés földi ellenőrzésről”**: az űrlapokat kissé módosították a jobb érthetőség érdekében, vagy, hogy összhangba kerüljön a terminológiában vagy a jelen vélemény vonatkozó részeiben történt változásokkal. Minden egyes nyomtatványhoz EASA nyomtatvány-számot rendeltek.

IV. Az eltérések áttekintése

144. Az alábbi táblázat felsorolja az ARO rész és az EU OPS (JAR-OPS 3) közötti eltéréseket. Az ORO rész és az EU OPS (JAR-OPS 3) közötti vonatkozó eltéréseket az ORO részhez mellékelt magyarázó jegyzet tartalmazza.

Eltérések az EU-OPS-tól (JAR-OPS 3-tól)

EU-OPS (JAR-OPS 3) hivatkozás	EASA-EU hivatkozás	Eltérés leírása	Indokolás
1./3.035 Minőségirányítási rendszer (c)	ARO.GEN.310	Minőségirányító: Az ORO részben a beosztásra kinevezett személyek esetében a „illetékes hatóság által elfogadható” fogalmát (jelenlegi hivatkozásban „kinevezett személyek”) az üzemeltető jóváhagyása és a változások kezelése tartalmazza az AMC1-ARO.GEN.330 „Változások – Szervezetek” részben leírtak szerint.	A vélekedés szerint ez egyenlő szintű ellenőrzést eredményez.
1.165 (b) (2)(i) és (c)(1)(i) Bérlet	nincs	Nincs előírás a jelen jóváhagyás részét képező feltételek a bérleti megállapodásba foglalására.	A hivatkozást „bármely, a jelen jóváhagyás részét képező feltétel a bérleti megállapodásba történő foglalására” nem tartják szükségesnek, mert a tagállamoknak nem megengedett repülésbiztonsággal kapcsolatos további feltételeket belefoglalni a bérleti megállapodásba.

Eltérések az ICAO 6. függelékétől az ARO rész esetén

145. Az alábbi táblázat áttekintést nyújt az ICAO 6. függelék I. részben és III. rész 1. és 2. fejezetében a jelen vélemény hatálya alá eső előírásokról²⁵ amelyeket vagy nem ültettek át, vagy oly módon ültettek át, amely nem áll összhangban a vonatkozó ICAO szabvánnyal.

²⁵ Főleg a karbantartásra és az üzemeltető karbantartási ellenőrzésére vonatkozó ICAO szabványokat nem vették figyelembe.

Hivatkozás a 6. függelék, I. és III. részében	EASA-EU hivatkozás	Az eltérés leírása
I. rész: 3.3.1 III. rész – 1.3.1 A tagállamok dolgozzanak ki egy állami repülésbiztonsági programot az elfogadható repülésbiztonsági szint elérése érdekében a polgári repülésben.	nincs	Ez nem kizárólag a repülésekre vonatkozik. Nem ültethető át a légi jármű üzemben tartásáról szóló rendeletbe.
I. rész – 1.3.1 III. rész – 1.3.2 A tagállam köteles meghatározni az elérendő elfogadható repülésbiztonsági szintet.	nincs	

V. A javasolt szabályalkotói feladatok listája

146. Az alábbi táblázat áttekintést nyújt az ARO részre vonatkozó javasolt szabályalkotó feladatokból. A GEN alrészre vonatkozóan ezek főleg az alábbi témakörökre összpontosítanak:

- a. Az OPS felülvizsgáló csoportokkal folytatott konzultációt követően javasolták az ARO rész 2. és 3. fejezeteihez kiadott AMC anyag kiegészítését a illetékes hatóság az AOC birtokosok, valamint AOC birtokosok első tanúsításában és felügyeletében érintett személyzetére vonatkozó kiegészítő rendelkezésekkel a JIP-ek és az ICAO Eljárások kézikönyve repülések ellenőrzésére, tanúsítására és folyamatos nyomon követésére (Doc 8335) dokumentumok vonatkozó rendelkezéseinek átvételével;
- b. A hatóságokra és szervezetekre vonatkozó, kockázat-felméréssel, kockázatkezeléssel és SSP-vel kapcsolatos rendelkezéseket tovább finomítják az EASP végrehajtásával, illetve a repülésbiztonság-kezelési előírásokkal és ajánlott gyakorlati eljárásokkal foglalkozó ICAO 19. függelék kiadásával párhuzamosan.

Részre, előírásra való hivatkozás	Hatály	Hivatkozás az RMP-re
ARO.GEN.125(b)	AMC kidolgozása az Ügynökségnek nyújtandó információ típusának meghatározására. Ez általában tartalmazza minden, tervezéssel kapcsolatos repülésbiztonsági kérdést, az üzemalkalmassági adatokkal kapcsolatos kérdést, valamint az Ügynökség által repülésbiztonsági szempontból aggályosnak megjelölt egyedi területekre vonatkozó kérdést.	MDM.095 a + b

Részre, előírásra való hivatkozás	Hatály	Hivatkozás az RMP-re
ARO.GEN.200(a)(2)	További AMC és GM beillesztése az AOC birtokosainak felügyeletét ellátó ellenőrök képesítéséről és képzéséről.	OPS.005 a, b
ARO.GEN.200(a)(4)	További útmutató beillesztése repülésbiztonsági kockázatelemző folyamat létrehozásáról, a kulcsfontosságú kockázati elemek meghatározásával és használatával együtt, figyelembe véve az Európai Repülésbiztonsági Program bevezetését és a Repülésbiztonsági terv elkészítésére vonatkozó követelményt (az összefoglaló rendelet 3. cikke).	MDM.095 a + b
ARO.GEN.300 ARO.GEN.305 ARO.GEN.310	További AMC és GM beillesztése az AOC birtokosok megfelelésének ellenőrzéséről első tanúsítás, valamint a folyamatos felügyelet során.	OPS.005 a, b
ARO.OPS	Az ACJ OPS.1.165 felülvizsgálata a illetékes hatóságnak és a bérbevevőnek adott útmutató érdekében rövid időtartamú bérbeadás esetén egy külön szabályalkotó feladatban.	OPS.005 a, b
ARO.RAMP	Eljárások átfogó rendszerének kidolgozása, amely biztosítja a földi ellenőrzések egységes, az ARO.RAMP rész szerinti lefolytatását a létező EASA SAFA GM a földi ellenőrök képesítésére, a képzési szervezetekkel szembeni feltételekre és a földi ellenőrzési eljárásokra vonatkozó részei átültetésével, valamint az új követelmények bevezetése miatt előírt részekkel- nevezetesen az EASA országban tanúsított üzemeltetőknél végzett földi ellenőrzésekkel – történő kiegészítéssel	OPS.087

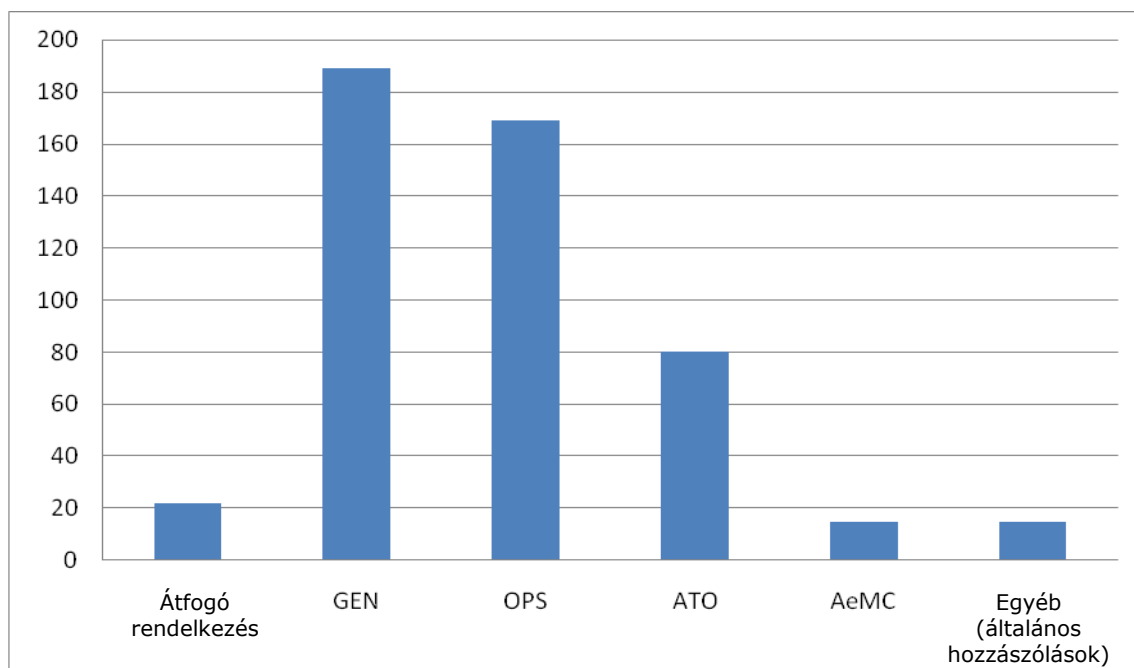
III. függelék: Az ORO rész

I. Általános rész

147. A jelen véleményben javasolt ORO rész nyolc alrészből áll, ezek további fejezetekre bomlanak, és a légi jármű üzemben tartására vonatkozó általános előírásokat és egyedi előírásokat tartalmazzák:
148. ORO rész GEN alrész – általános előírások, amelyet kiegészít:
- ORO rész AOC alrész: a légi üzemeltetői engedélyre vonatkozó egyedi előírások;
 - ORO rész DEC alrész: a tevékenységük bejelentésére kötelezett üzemeltetőkre vonatkozó egyedi előírások;
 - ORO rész MLR alrész: a kézikönyvekre, naplókra és feljegyzésekre vonatkozó egyedi előírások;
 - ORO rész SEC alrész: a biztonságra vonatkozó egyedi előírások;
 - ORO rész FC alrész: a hajózó személyzetre vonatkozó egyedi előírások;
 - ORO rész CC alrész: a légiutas-kísérőkre vonatkozó egyedi előírások;
 - ORO rész TC alrész, a HEMS, HHO és NVIS műveletek műszaki személyzetére vonatkozó egyedi előírások.
149. A jelen véleményben javasolt ORO rész GEN alrész két fejezetet tartalmaz:
- 1. fejezet: Általános rész;
 - 2. fejezet: Irányítás.
150. Az ORO rész GEN alrészének fő előírásai az SMS-re vonatkozó COra ajánlásokra és ICAO előírásokra épülnek. Kiegészítik a tanúsítások és jóváhagyások kiadásának, fenntartásának, módosításának, korlátozásának, felfüggesztésének vagy visszavonásának feltételeire vonatkozó hatósági előírásokat.
151. A jelen véleményben javasolt szöveg az Ügynökség eredeti (a 2008-22C és 2009-02c NPA-kban kiadott) javaslatában végzett változásokat, valamint a CRD-re adott hozzászólások elemzését és értékelését követő további változtatásokat tükrözi.

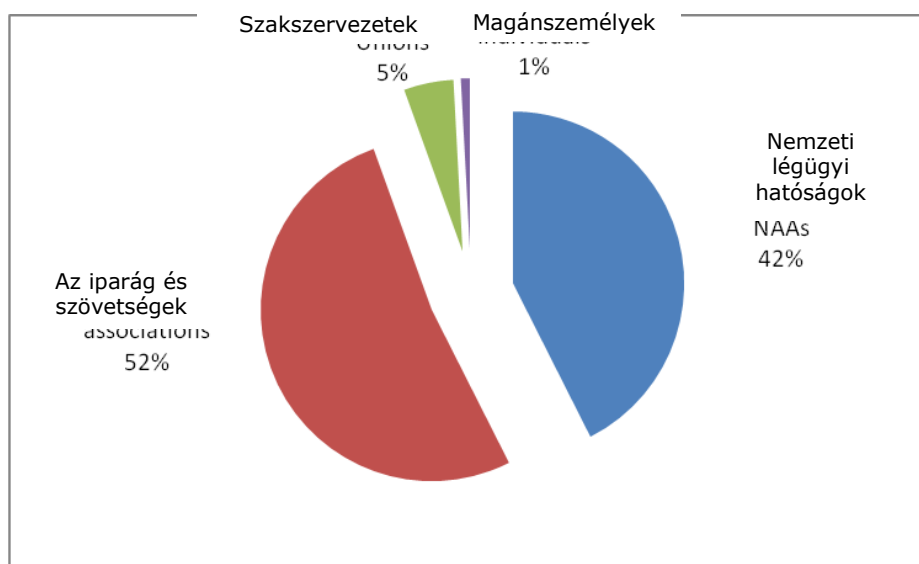
II. Konzultáció

152. Az ARO rész magyarázó jegyzet általános tájékoztatót tartalmaz az AR rész és OR rész CRD-ire adott hozzászólásokról. Az alábbi táblázat bemutatja az OR részhez (CRD 2008-22c és 2009-02c) érkezett 490 hozzászólás eloszlását, amelynek 1/3-a az AMC-kre és GM-ekre, míg 2/3-a az végrehajtási szabályokra vonatkozott.



6. ábra. Az OR részhez érkezett hozzászólások – eloszlás

153. Alább található a hozzászólások eredetének kimutatása. Figyelembe véve, hogy az iparágat képviselő szervezetektől érkezett hozzászólásokat a tagok nevében küldték, feltételezhető, hogy az ipar általános aránya ebben a grafikonban alulreprezentált.



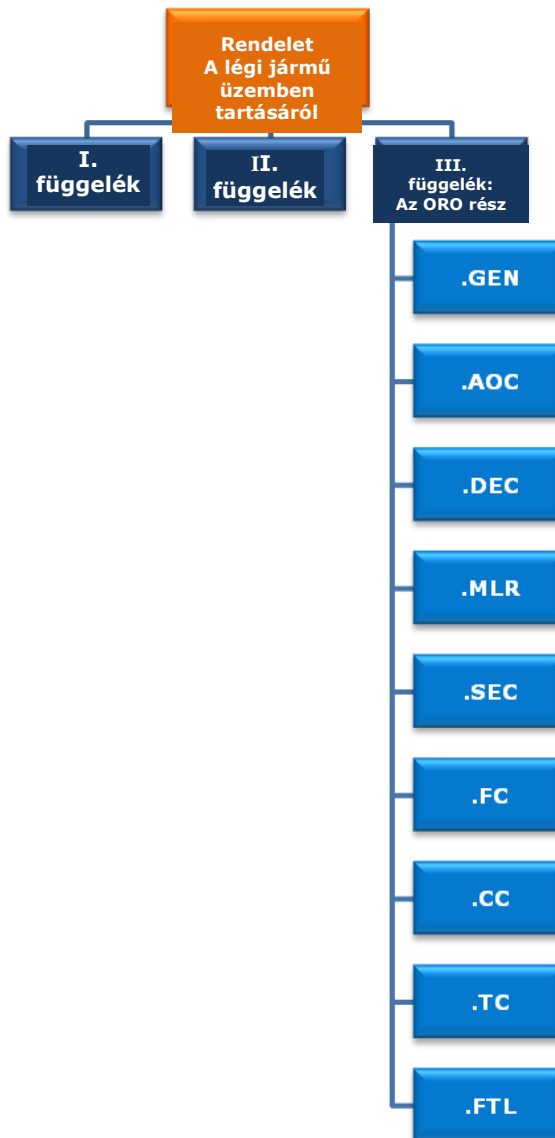
7. ábra. Az OR részhez érkezett hozzászólások eredete

154. A CRD-re adott hozzászólásokban megfogalmazott főbb kérdéseket az alábbi pontokban értékeljük.

III. Hatály és érvényesség

155. A jelen véleményben javasolt ORO rész a hajtóművel felszerelt összetett légi járművek nem kereskedelmi célú üzemben tartását, valamint kereskedelmi célú üzemben tartást végző légi üzemeltetők jóváhagyására és folyamatos felügyeletére vonatkozik. A légi jármű üzemben tartására vonatkozó rendelet átdolgozott szerkezete a légi jármű üzemben tartására vonatkozó szervezeti előírásokat (ORO rész) külön függelékbe helyezi, amely a hajtóművel felszerelt összetett légi járművek nem kereskedelmi célú üzemben tartására és a kereskedelmi célú üzemben tartásra vonatkozó valamennyi előírást tartalmazza. Ez biztosítja, hogy az átvételi folyamat végén a szabályok minden műveletfajtára (CAT műveletek és nem kereskedelmi célú üzemben tartás) egyaránt pontosak és következetesek legyenek. Ezért megtartották az ORO rész alrendszerét, bár ez első ránézésre kizárólag CAT szempontból nem tűnik szükségesnek.
156. Fontos megjegyezni, hogy az ORO részben minden olyan szervezeti előírás, amely a CAT-tól eltérő műveletekre vonatkozna, függőben marad, míg a vonatkozó műszaki előírásokat (pl. NCC rész, NCO rész) tartalmazó vélemények elfogadása nem meg történik.
157. Az ORO rész GEN alrésze a hajózó személyzetre vonatkozó szervezeti előírásokhoz (ORA rész) igazodik, két kivétellel:
- a nyilatkozatra vonatkozó rendelkezések csak a légi jármű üzemben tartására vonatkozó szabályokban található;
 - a CAT résszel és az SPA résszel történő következetesség biztosítása érdekében a „szervezet” kifejezés helyett az ORO részben az „üzemeltető” kifejezést használják.
158. Az ORO rész GEN alrész 1. fejezete kiegészíti az ARO rész a tanúsítások és jóváhagyások kiadására, fenntartására, módosítására, korlátozására, felfüggesztésére és visszavonására vonatkozó előírásait. Az ORO rész GEN alrész 2. fejezete meghatározza a közös irányítási rendszerre vonatkozó előírásokat, amely megfelelési nyomon követésből és repülésbiztonság-irányításból áll.
159. Mindemellett az ORO rész GEN alrésze most tartalmazza az üzemeltető feladataira vonatkozó rendelkezéseket, amelyeket azelőtt az OR rész OPS alrész GEN fejezete (OR.OPS.GEN) tartalmazott. A korábbi OR rész OPS alrész további fejezetei most külön alrészeket alkotnak. A jövőben ezeket egy új, a repült idő korlátozására vonatkozó alrész (FTL alrész) egészíti ki.

8. ábra. III. függelék: Az ORO rész



160. Néhány kivételtől eltekintve a régi OR rész rendelkezéseinek számozása (az utolsó három számjegy) változatlan marad. Az alábbi táblázat mutatja a szabályok keresztihatkozását a CRD, valamint a jelen vélemény szerint, a véleményben való előfordulás sorrendjében:

Az előírás jelölése a CRD-ben	Az előírás címe CRD-ben	Az előírás jelölése a véleményben	Az előírás címe a véleményben
OR.GEN	Általános előírások	ORO.GEN	Az ORO rész Általános előírások alrésze
---	---	ORO.GEN.100	Hatály
OR.GEN.105	Kompetens hatóság	ORO.GEN.105	Kompetens hatóság
---	---	ORO.GEN.110	Az üzemeltetők kötelezettségei
OR.GEN.115	Üzemeltetői engedély kérvényezése	ORO.GEN.115	Üzemeltetői engedély kérvényezése
OR.GEN.120	Megfelelés módozatai	ORO.GEN.120	Megfelelés módozatai

Az előírás jelölése a CRD-ben	Az előírás címe CRD-ben	Az előírás jelölése a véleményben	Az előírás címe a véleményben
OR.GEN.125	Szervezet jóváhagyási feltételei és jogosításai	ORO.GEN.125	Üzemeltető jóváhagyási feltételei és jogosításai
OR.GEN.130	Tanúsítási kötelezettség alatt álló szervezetek változtatásai	ORO.GEN.130	Változások
OR.GEN.135	Folyamatos érvényesség	ORO.GEN.135	Folyamatos érvényesség
OR.GEN.140	Hozzáférés	ORO.GEN.140	Hozzáférés
OR.GEN.145	Nyilatkozat	---	(most külön ORO.DEC alrészben)
OR.GEN.150	Ténymegállapítások	ORO.GEN.150	Ténymegállapítások
OR.GEN.155	Azonnali reagálás egy repülésbiztonsági problémára	ORO.GEN.155	Azonnali reagálás egy repülésbiztonsági problémára
OR.GEN.160	Események bejelentése	ORO.GEN.160	Események bejelentése
OR.GEN.200	Irányítási rendszer	ORO.GEN.200	Irányítási rendszer
OR.GEN.205	Szerződéskötés és beszerzés	ORO.GEN.205	Szerződéses tevékenységek
OR.GEN.210	Szakszemélyzetre vonatkozó előírások	ORO.GEN.210	Szakszemélyzetre vonatkozó előírások
OR.GEN.215	Létesítményekre vonatkozó előírások	ORO.GEN.215	Létesítményekre vonatkozó előírások
OR.GEN.220	Feljegyzések tárolása	ORO.GEN.220	Feljegyzések tárolása
OR.OPS	OR rész OPS alrész: Légi jármű üzemben tartása	---	(minden fejezet külön alrészben)
OR.OPS.GEN	fejezet: Általános előírások	---	---
OR.OPS.GEN.100	Hatály	---	(az ORO.GEN tartalmazza mint 005)
OR.OPS.GEN.105	Az üzemeltetők kötelezettségei	---	(az ORO.GEN tartalmazza mint 110)
OR.OPS.AOC	Légi üzemeltetői engedély fejezet	ORO.AOC	Az ORO rész Légi üzemeltetői engedély alrésze
OR.OPS.AOC.100	Légi üzemeltetői engedély kérvényezése	ORO.AOC.100	Légi üzemeltetői engedély kérvényezése
OR.OPS.AOC.105	Az AOC birtokosának üzemeltetési előírásai és jogosításai	ORO.AOC.105	Az AOC birtokosának üzemeltetési előírásai és jogosításai
OR.OPS.AOC.110	Bérbeadási megállapodás	ORO.AOC.110	Bérbeadási megállapodás
OR.OPS.AOC.115	Közös járatüzemeltetésre vonatkozó megállapodások	ORO.AOC.115	Közös járatüzemeltetésre vonatkozó megállapodások
OR.OPS.AOC.120	Jóváhagyások a CC rész szerinti képzések végrehajtására és tanúsítványok kiadására a légiutas-kísérők	ORO.AOC.120	Jóváhagyások a CC rész szerinti képzések végrehajtására és tanúsítványok kiadására a légiutas-kísérők
OR.OPS.AOC.125	Légi jármű nem kereskedelmi célú üzemben tartásának feltüntetése egy AOC engedélyes üzemeltetési előírásaiban	ORO.AOC.125	Légi jármű nem kereskedelmi célú üzemben tartásának feltüntetése egy AOC engedélyes üzemeltetési előírásaiban
OR.OPS.AOC.130	Repülési adat monitoring – repülőgépek	ORO.AOC.130	Repülési adat monitoring – repülőgépek
OR.OPS.AOC.135	Szakszemélyzetre vonatkozó előírások	ORO.AOC.135	Szakszemélyzetre vonatkozó előírások
OR.OPS.AOC.140	Létesítményekre vonatkozó előírások	ORO.AOC.140	Létesítményekre vonatkozó előírások
OR.OPS.AOC.150	Dokumentációra vonatkozó előírások	ORO.AOC.150	Dokumentációra vonatkozó előírások
OR.OPS.DEC	Légi üzemeltetői nyilatkozat fejezet	ORO.DEC	Az ORO rész Nyilatkozat alrésze

Az előírás jelölése a CRD-ben	Az előírás címe CRD-ben	Az előírás jelölése a véleményben	Az előírás címe a véleményben
OR.OPS.DEC.100	Nyilatkozat	ORO.DEC.100	Nyilatkozat
OR.OPS.DEC.105	A nyilatkozat tartalma	---	---
OR.OPS.MLR	Kézikönyvek, naplók és feljegyzések fejezet	ORO.MLR	az ORO rész Kézikönyvek, naplók és feljegyzések alrész
OR.OPS.MLR.100	Légi üzemeltetési utasítás, általános rész	ORO.MLR.100	Légi üzemeltetési utasítás, általános rész
OR.OPS.MLR.101	A légi üzemeltetési utasítás szerkezete kereskedelmi célú üzemben tartás és hajtóművel felszerelt összetett légi járművek nem kereskedelmi célú egyedi üzemben tartása esetében	ORO.MLR.101	A légi üzemeltetési utasítás szerkezete kereskedelmi célú üzemben tartás és hajtóművel felszerelt összetett légi járművek nem kereskedelmi célú egyedi üzemben tartása esetében
OR.OPS.MLR.105	A minimálisan szükséges berendezések listája (MEL)	ORO.MLR.105	A minimálisan szükséges berendezések listája (MEL)
OR.OPS.MLR.110	Repülési napló	ORO.MLR.110	Repülési napló
OR.OPS.MLR.115	Feljegyzések	ORO.MLR.115	Feljegyzések
OR.OPS.SEC	Légiközlekedés-védelem fejezet	ORO.SEC	Az ORO rész Biztonság alrész
OR.OPS.SEC.100.A	A pilótafülke biztonsága	ORO.SEC.100.A	A pilótafülke biztonsága
OR.OPS.SEC.100.H	A pilótafülke biztonsága	ORO.SEC.100.H	A pilótafülke biztonsága
OR.OPS.FC	A hajózó személyzet fejezet	ORO.FC	Az ORO rész A hajózó személyzet alrész
OR.OPS.FC.005	Hatály	ORO.FC.005	Hatály
OR.OPS.FC.100	A hajózószemélyzet összetétele	ORO.FC.100	A hajózószemélyzet összetétele
OR.OPS.FC.105	Légijármű-parancsnok kijelölése	ORO.FC.105	Légijármű-parancsnok kijelölése
OR.OPS.FC.110	Fedélzeti mérnök	ORO.FC.110	Fedélzeti mérnök
OR.OPS.FC.115	Személyzeti erőforrás-gazdálkodási (Crew resource management, CRM) képzés	ORO.FC.115	Személyzeti erőforrás-gazdálkodási (Crew resource management, CRM) képzés
OR.OPS.FC.120	Üzemeltetői átképzés	ORO.FC.120	Üzemeltetői átképzés
OR.OPS.FC.125	Különbségek oktatása és szoktató képzés	ORO.FC.125	Különbségek oktatása és szoktató képzés
OR.OPS.FC.130	Időszakos képzés	ORO.FC.130	Időszakos képzés
OR.OPS.FC.135	Bármelyik pilótaülésben történő munkavégzésre jogosító pilóta-képesítés	ORO.FC.135	Bármelyik pilótaülésben történő munkavégzésre jogosító pilóta-képesítés
OR.OPS.FC.140	Egynél több típuson vagy típusváltozaton végzett művelet	ORO.FC.140	Egynél több típuson vagy típusváltozaton végzett művelet
OR.OPS.FC.145	Képzés nyújtása	ORO.FC.145	Képzés nyújtása
OR.OPS.FC.200	A hajózószemélyzet összetétele	ORO.FC.200	A hajózószemélyzet összetétele
OR.OPS.FC.205	Légijármű-parancsnoki tanfolyam	ORO.FC.205	Légijármű-parancsnoki tanfolyam
OR.OPS.FC.215	Kezdő üzemeltetői személyzeti erőforrás-gazdálkodási (crew resource management, CRM) tanfolyam	ORO.FC.215	Kezdő üzemeltetői személyzeti erőforrás-gazdálkodási (crew resource management, CRM) tanfolyam
OR.OPS.FC.220	Az üzemeltető által nyújtott átképzés és ellenőrzés	ORO.FC.220	Az üzemeltető által nyújtott átképzés és ellenőrzés
OR.OPS.FC.230	Időszakos oktatás és ellenőrzés	ORO.FC.230	Időszakos oktatás és ellenőrzés

Az előírás jelölése a CRD-ben	Az előírás címe CRD-ben	Az előírás jelölése a véleményben	Az előírás címe a véleményben
OR.OPS.FC.240	Egynél több típuson vagy típusváltozaton végzett művelet	ORO.FC.240	Egynél több típuson vagy típusváltozaton végzett művelet
OR.OPS.FC.235	Bármelyik pilótaülésben történő munkavégzésre jogosító pilóta-képesítés	ORO.FC.235	Bármelyik pilótaülésben történő munkavégzésre jogosító pilóta-képesítés
OR.OPS.FC.245.A	Alternatív képzési és képesítési program	ORO.FC.245.A	Alternatív képzési és képesítési program
OR.OPS.FC.255.A	Repülőgépre vonatkozó kereskedelmi pilóta-szakszolgálati engedéllyel (Commercial Pilot Licence (Aeroplane) (CPL(A) rendelkező légi jármű-parancsnokok	ORO.FC.255.A	Repülőgépre vonatkozó kereskedelmi pilóta-szakszolgálati engedéllyel (Commercial Pilot Licence (Aeroplane) (CPL(A) rendelkező légi jármű-parancsnokok
OR.OPS.FC.255.H	Repülőgépre vonatkozó kereskedelmi pilóta-szakszolgálati engedéllyel (Commercial Pilot Licence (Aeroplane) (CPL(A) rendelkező légi jármű-parancsnokok	ORO.FC.255.H	Repülőgépre vonatkozó kereskedelmi pilóta-szakszolgálati engedéllyel (Commercial Pilot Licence (Aeroplane) (CPL(A) rendelkező légi jármű-parancsnokok
OR.OPS.FC.330	Időszakos képzés és ellenőrzés – üzemeltetői jártasságellenőrzés	ORO.FC.330	Időszakos képzés és ellenőrzés – üzemeltetői jártasságellenőrzés
OR.OPS.FC.201.A	Hajózószemélyzet repülés közbeni felváltása	ORO.FC.201.A	Hajózószemélyzet repülés közbeni felváltása
OR.OPS.CC	Légiutas-kísérők fejezet	ORO.CC	Az ORO rész Légiutas-kísérők alrész
OR.OPS.CC.005	Hatály	ORO.CC.005	Hatály
OR.OPS.CC.100	Légiutas-kísérők száma és összetétele	ORO.CC.100	Légiutas-kísérők száma és összetétele
OR.OPS.CC.110	Feladatok átruházásának feltételei	ORO.CC.110	Feladatok átruházásának feltételei
OR.OPS.CC.115	Képzések és kapcsolódó ellenőrzések lefolytatása	ORO.CC.115	Képzések és kapcsolódó ellenőrzések lefolytatása
OR.OPS.CC.120	Kezdő tanfolyam	ORO.CC.120	Kezdő tanfolyam
OR.OPS.CC.125	Légi jármű típusra jellemző képzés és üzemeltetői átképzés	ORO.CC.125	Légi jármű típusra jellemző képzés és üzemeltetői átképzés
OR.OPS.CC.130	Különbségek oktatása	ORO.CC.130	Különbségek oktatása
OR.OPS.CC.135	Szoktató képzés	ORO.CC.135	Szoktató képzés
OR.OPS.CC.140	Időszakos képzés	ORO.CC.140	Időszakos képzés
OR.OPS.CC.145	Felfrissítő képzés	ORO.CC.145	Felfrissítő képzés
OR.OPS.CC.200	Légiutas-kísérők száma és összetétele	ORO.CC.200	Légiutas-kísérők száma és összetétele
OR.OPS.CC.205	Légiutas-kísérők minimális létszáma rendes földi repülések során és előre nem látott körülmények között	ORO.CC.205	Rendes földi eljárások és előre nem látott körülmények
OR.OPS.CC.210	Szolgálatra történő beosztás feltételei	ORO.CC.210	A szolgálatra történő beosztás feltételei
OR.OPS.CC.215	Tanfolyamok és kapcsolódó ellenőrzések lebonyolítása	ORO.CC.215	Tanfolyamok és kapcsolódó ellenőrzések lebonyolítása
OR.OPS.CC.250	Egynél több légi jármű-típuson vagy típusváltozaton teljesített szolgálat	ORO.CC.250	Egynél több légi jármű-típuson vagy típusváltozaton teljesített szolgálat
OR.OPS.CC.255	Egy légiutas-kísérővel végzett művelet	ORO.CC.255	Egy légiutas-kísérővel végzett művelet
OR.OPS.CC.260	Vezető légiutas-kísérő	ORO.CC.260	Vezető légiutas-kísérő

Az előírás jelölése a CRD-ben	Az előírás címe CRD-ben	Az előírás jelölése a véleményben	Az előírás címe a véleményben
OR.OPS.TC	Műszaki személyzet tagjai HEMS, HHO és NVIS műveletekben fejezet	ORO.TC	Az ORO rész A HEMS, HHO és NVIS műveletek műszaki személyzete alrész
OR.OPS.TC.100	Hatály	ORO.TC.100	Hatály
OR.OPS.TC.105	A szolgálatra történő beosztás feltételei	ORO.TC.105	A szolgálatra történő beosztás feltételei
OR.OPS.TC.110	Képzés és ellenőrzés	ORO.TC.110	Képzés és ellenőrzés
OR.OPS.TC.115	Kezdő képzés	ORO.TC.115	Kezdő képzés
OR.OPS.TC.120	Üzemeltetői átképzés	ORO.TC.120	Üzemeltetői átképzés
OR.OPS.TC.125	Különbségek oktatása	ORO.TC.125	Különbségek oktatása
OR.OPS.TC.130	Szoktató repülések	ORO.TC.130	Szoktató repülések
OR.OPS.TC.135	Időszakos képzés	ORO.TC.135	Időszakos képzés
OR.OPS.TC.140	Felfrissítő képzés	ORO.TC.140	Felfrissítő képzés
Part-OR	Függelékek	Part-ORO	Függelékek
OR rész I. függelék	Nyilatkozat	ORO rész I. függelék	Nyilatkozat

4. táblázat: A CRD és a vélemény kereszthivatkozásai az ORO részt illetően

ORO.GEN 1. fejezet: Általános rész

161. Az 1. fejezetben található végrehajtási szabályok szervezetekre vonatkozó előírásokat tartalmaznak, különösen az első tanúsításra és felügyeletre vonatkozóan. Ezek a hatóságok részére az ARO rész GEN alrész 1. és 3. fejezetben meghatározott hasonló előírások megfelelői. Az Alaprendeletben megadott magas szintű előírásokon alapulnak. Az ARO.GEN változtatásaival összhangban két bekezdésben új szabályok kerültek be, amelyek bevezetik a repülésbiztonsági problémára adott azonnali reagálásként meghozandó lépésekkel (ORO.GEN.155), valamint az esemény-bejelentéssel (ORO.GEN.160) kapcsolatos szervezeti előírásokat. Az új ORO.GEN.155 bevezeti azon új előírást, hogy a szervezetek kötelesek megfelelni az Ügynökség által kiadott Légialkalmassági és repülésbiztonságot fejlesztő irányelveknek; ez utóbbi a 21.039 „Üzemalkalmassági adatok”²⁶ szabályalkotó feladatból ered.

Part-ORO hiv.	Cím	Kapcsolódó ARO
ORO.GEN.105	Kompetens hatóság	nincs
ORO.GEN.115	Üzemeltetői engedély kérvényezése	ARO.GEN.310(a)
ORO.GEN.120	Megfelelés módozatai	ARO.GEN.120
ORO.GEN.125	Üzemeltető jóváhagyási feltételei és jogosításai	ARO.GEN.310(b)

²⁶

CRD 2009-01, cf. [http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/2009/CRD%202009-01%20\(EN,%20comment%20response%20summary%20and%20resulting%20text\).pdf](http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/2009/CRD%202009-01%20(EN,%20comment%20response%20summary%20and%20resulting%20text).pdf).

ORO.GEN.130	Változások	ARO.GEN.330
ORO.GEN.135	Folyamatos érvényesség	ARO.GEN.310(b)
ORO.GEN.140	Hozzáférés	Átfogó rendelet 4(5) cikk
ORO.GEN.150	Ténymegállapítások	ARO.GEN.350
ORO.GEN.155	Azonnali reakció egy repülésbiztonsági problémára	ARO.GEN.135
ORO.GEN.160	Események bejelentése	ARO.GEN.135

5. táblázat: Az ARO.GEN és az ORO.GEN közötti megfeleltethetőség

162. A szabályok szerkezetének változásait követően a korábban az OR.OPS-ban található két IR (OR.OPS.GEN.100 és OR.OPS.GEN.105) most az ORO.GEN-ben található. Az **ORO.GEN.110** meghatározza az üzemeltető a légi jármű biztonságos üzemeltetésével kapcsolatos felelősségét, beleértve az előírást egy rendszer kidolgozására és fenntartására a nyilatkozat vagy tanúsítás szerint végzett valamennyi repülés fölötti üzemeltetési ellenőrzés gyakorlása érdekében, amely létező előírásokon – azaz az EU-OPS-on és a JAR-OPS 3-on – alapul, az alábbi kivételekkel:
- Az ellenőrző listák rendszerében figyelembe kell venni az emberi tényezőkre vonatkozó elveket, az ICAO 6. függelék I., II. és III. részek szerint. Emellett figyelembe kell venni a légi jármű gyártója által kiadott legfrissebb dokumentációt; ez utóbbi részt az érdekelt felek által adott hozzászólást követően illesztették be.
 - Az üzemeltetőnek előírják a repülés-tervezési eljárások feltüntetését a légi üzemeltetési utasításban az ICAO 6. függelék II. rész 3. fejezet szerint.
163. Számos diszpécser-szervezet kérte diszpécser engedélyezési szabályok bevezetését, azonban ennek nem lehetett eleget tenni, mert az kívül esett az NPA hatályán. Az NPA létező előírásokat vett át; sem az EU-OPS, sem a JAR-OPS 3, sem az Alaprendelet nem tartalmaz ilyen előírást. A javasolt szöveg megfelel az ICAO 6. függeléknek, amely kijelenti, hogy az üzemeltető dönthet úgy, hogy kidolgoz egy irányítási módszert, amelyhez repülésüzemi tisztek vagy diszpécser alkalmazása szükséges, azonban ez nem kötelező. Az ICAO 6. függelék szerint, amennyiben repülésüzemi tiszteket vagy diszpécseret alkalmaznak, az üzemeltető állama előírhatja a repülésüzemi tisztek vagy diszpécser szakszolgálati engedélyezését.
164. Az „székhely” meghatározása a illetékes hatóság az **ORO.GEN.105** pont szerinti megállapításához most egyezik a légi szolgálatok üzemeltetésének közös szabályairól szóló (Átdolgozott változat) 1008/2008/EK rendeletben²⁷ található meghatározással, amely ugyanaz, amelyet a 2042/2003/EK rendeletet módosító 127/2010/EK rendelet²⁸ tartalmaz. Ez tükrözi azon ténytet, hogy a jogosított légi

²⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 1008/2008/EK rendelete (2008. szeptember 24.) a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról (EGT-vonatkozású szöveg) *HL L 293, 2008.10.31., 3-20. old.*

²⁸ A Bizottság 127/2010/EK rendelete (2010. február 5.) a légi járművek és repüléstechnikai termékek, alkatrészek és berendezések folyamatos légialkalmasságának biztosításáról és az ezzel összefüggő feladatokban részt vevő szervezetek és személyek jóváhagyásáról szóló 2042/2003/EK rendelet módosításáról (EGT-vonatkozású szöveg) *HL L 40, 2010.2.13., 4-50. old.*

szállítóknak AOC-jük részeként rendelkezniük kell a 2042/2003/EK rendelet „M rész”, G alrész 1. függelék szerinti jóváhagyással. A meghatározást azzal a feltételezéssel készítették, hogy egy szervezet elsődleges pénzügyi funkciói és ügyvezetői irányítása ugyanabban a tagállamban található. Bár elismeri a közös meghatározások eltérő rendeletekben történő használatának előnyeit, az Ügynökség azon a véleményen van, hogy a 1008/2008/EK rendeletből átvett meghatározás végrehajtási problémákat vet fel. Ezért javasolja a jelen meghatározás felülvizsgálatát minden érintett EASA rendeletben, beleértve a légialkalmassági rendeleteket. A felülvizsgálat során a illetékes hatóság megállapításának céljára elsősorban a szervezet az Alaprendelet és IR-ei szerint jóváhagyott tevékenységével kapcsolatos műszaki irányítás helyét kell figyelembe venni.

165. Az **ORO.GEN.115** meghatározza egy szervezeti tanúsítás kérvényezési folyamatát. Az érdekelt felektől érkezett NPA hozzászólások függvényében az NPA 2008-22c-ben javasolt összevont szervezeti tanúsítást nem támogatták, és jelenleg az ORO részben nem javasolnak szabványos kérvényező nyomtatványt. Ez utóbbi kérdésben a tagállamok aggodalmukat fejezték ki annak hatásával kapcsolatban, hogy egy szabványos kérvényező nyomtatványt erőltetnek rá a már meglévő eltérő adminisztratív rendszerekre és a jelenleg érvényes szabályokra. Az „összevont tanúsítással” kapcsolatban az Ügynökség úgy véli, hogy fő célkitűzései az összevont szervezeti tanúsítás bevezetése nélkül is elérhetők: a tanúsítás, ami igazából a tanúsítási folyamat „bizonyítványa” kiállítható egy összevont dokumentumban vagy külön dokumentumokban. A fő cél annak biztosítása, hogy az illetékes hatóságok a lehető leghatékonyabban végezzék el a több jóváhagyással rendelkező szervezetek felügyeletét²⁹. Ilyen tekintetben fontos a valamennyi szervezet-típusra vonatkozó általános irányítási rendszer-követelmények megléte.
166. Az **ORO.GEN.120** meghatározza a megfelelés választható módozatainak jóváhagyási folyamatát, amely az ORO rész szerinti jóváhagyással rendelkező szervezetekre vonatkozik. A konzultációs folyamat során sokan aggodalmuknak adtak hangot a csak nyilatkozattételi kötelezettség alá eső szervezetek által használt választható megfelelési módozatokkal kapcsolatban. Az Ügynökség megjegyzi, hogy az Alaprendeletben nincs jogi alapja annak, hogy az ilyen szervezetektől megköveteljék, hogy ugyanazt a jóváhagyási folyamatot kövessék a megfelelés választható módozatainak jóváhagyása során, mint a tanúsított szervezetek. Egy választható megfelelési módozat jóváhagyása csak akkor létezhet, ha egy tanúsításhoz vagy jóváhagyáshoz mellékelik, ahol a megfelelés módozata jelenti a jóváhagyás kiadásának alapját. Azonban a nyilatkozattételi kötelezettség alá eső szervezetek esetében a jóváhagyási folyamat nem alkalmazható olyan AMC-nek történő alternatív megfelelési módozatra, amely közvetlenül kapcsolódik bármely, az SPA rész szerinti egyedi jóváhagyáshoz. Azzal a lehetőséggel kapcsolatban, hogy az Alaprendelet és IR-ei szerinti szervezeti tanúsítással nem rendelkező szakmai szervezetek vagy az érdekelt felek képviselő testületei választható megfelelési módozatot használjanak, nem szükséges, hogy ezen szervezetek kérvényezzék a választható módozat jóváhagyását mindaddig,

²⁹

A több jóváhagyással rendelkező szervezetek felügyelete során az ellenőrző tételek „beszámításának” követelményeit az ARO.GEN.305 pont AMC-i tartalmazzák.

amíg nem esnek az Alaprendeletnek és IR-einek történő megfelelési kötelezettség alá.

167. Az iparban szereplő érdekelt felektől érkezett hozzászólásokra reagálva az Ügynökség egy újabb szabályalkotó feladatot indít azon módszertan kidolgozására, hogy egy választható megfelelési mód jóváhagyásának kérvényezésekor hogyan bizonyítható, hogy teljesül a végrehajtási szabály repülésbiztonsági célkitűzése.
168. Az **ORO.GEN.130** „Tanúsítási kötelezettség alá eső szervezetek változásai” pontban a szervezet irányítási rendszerével kapcsolatban az előzetes jóváhagyáshoz kötött változások típusait a szervezetekre és hatóságokra nehezedő terhek enyhítése érdekében tovább részletezték: az irányítási rendszerben az előzetes jóváhagyás alá eső változások azok, amelyek kihatnak a felelősségi és számonkérhetőségi viszonyokra és/vagy a repülésbiztonsági irányelvekre. Az ORO.GEN.130 pont és a további ARO pontok az Ügynökség javaslata szerinti tartalmában nem különbözik a „közvetett jóváhagyás” vagy a „illetékes hatóság által elfogadható változások” fogalmától: az első tanúsítás során a illetékes hatóság ellenőrzi a vonatkozó előírásoknak történő megfelelést az ügyvezetői irányítási rendszerrel együtt, valamint ellenőrzi a szervezet eljárásait az előzetes jóváhagyást nem igénylő változások kezelésére. Ennek következtében a változások vagy előzetes jóváhagyás alá esnek, vagy olyanok, amelyek a illetékes hatóság által elfogadott módon kezelhetők. A javasolt szabályok megfelelőbbek a teljesítmény-alapú felügyelet bevezetésével kapcsolatban: az első tanúsítás során egy szervezet megállapodhat a illetékes hatósággal az előzetes jóváhagyást nem igénylő változások köréről, az ORO.GEN.130 pontban megadott kereteken belül. Ahogy a szervezet „érik”, az ilyen változások köre kiterjeszhető, feltéve, hogy nem lépik át a végrehajtási szabály szintjén meghatározott kereteket.
169. Számos tagállam illetékes hatósága fűzött hozzászólást a tanúsítások korlátlan érvényességéhez, kifejezve aggodalmukat, hogy a nem elévülő tanúsításoknál nem biztosított a hatékony ellenőrzés. Az Ügynökség megjegyzi, hogy a bizonyítványok korlátlan érvényessége széles körben elfogadott a légialkalmasság területén. A szervezeti tanúsítások folyamatos érvényessége a illetékes hatóság által végzett folyamatos felügyelettől függ. Az Ügynökség javaslata a folyamatos nyomon követés folyamatát pártolja a múltbeli felügyeleti eredmények és a kockázati elemek figyelembe vételével meghatározott időközökben végzett vizsgálatokkal, felülvizsgálatokkal és ellenőrzésekkel. Korlátozott idejű tanúsítások esetén a illetékes hatóság hajlamos a vizsgálatokat és ellenőrzéseket a tanúsítás lejártát nem sokkal megelőző ideig elhalasztani. Az ARO rész megadja azon szükséges elemeket az illetékes hatóságok részére, hogy a repülésbiztonságot súlyosan veszélyeztető ténymegállapítás esetén szükség esetén bármikor intézkedjenek egy tanúsítással kapcsolatban. Ezen felül a tagállamok büntetések alkalmazásával végrehajtó intézkedéseket hozhatnak, az Alaprendelet 68. cikkét végrehajtó nemzeti szabályaik alapján.
170. Megjelent egy új IR ORO.GEN.160 „Események bejelentése” pont a vonatkozó törvényekre történő hivatkozás és a jelentéstételi előírások meghatározása érdekében, beleértve az ORO rész alá eső szervezetek által a légi jármű tervezéséért felelős szervezetnek tett jelentést. A szöveg a légialkalmassági szabályokban létező előírásokon alapul. Jelenteni a légi jármű biztonságos

üzemeltetését ténylegesen veszélyeztető eseményeket kell, ellentétben a repülésbiztonságot veszélyeztető elemekkel, amelyeket a belső esemény-bejelentő rendszer részeként kell kezelni, amiről az ORO.GEN.200(a)(3) rendelkezik. A CRD-re adott hozzászólásokat figyelembe véve felülvizsgálták az előírásokat: az első jelentés – amelyet az eseményt észlelő szervezet 72 órán belül köteles benyújtani – nem kell, hogy tartalmazza azon intézkedések részleteit, amelyeket a szervezet kíván meghozni az ismételt előfordulás megakadályozása érdekében, mert ezen intézkedések meghozatalához lehet, hogy több időre van szükség.

ORO.GEN 2. fejezet: Irányítási rendszer

171. Az Ügynökség azt javasolja, hogy az általános szervezeti előírások egy fejezetét a szervezet irányítási rendszereivel kapcsolatos előírásoknak szenteli. Ezek az előírások főleg a vonatkozó előírásokban – például a JAR-okban – már létező előírásokból erednek. Azon igényre vonatkoznak, hogy a szervezetnek szükséges megfelelően képezett személyzettel, különösen pedig kijelölt személyekkel rendelkeznie, akinek felelőssége annak biztosítása, hogy a szervezet megfelel a vonatkozó előírásoknak. A létező előírások emellett kitérnek azon igényre, hogy megfelelő létesítményekkel kell rendelkezni az előírt feladatok elvégzéséhez, valamint feljegyzéseket kell vezetni minden, a vonatkozó szabályok szerint elvégzett tevékenységről.
172. Ez a fejezet emellett a legjobb hely a repülésbiztonság-irányítási rendszerekre (safety management systems, SMS)³⁰ vonatkozó ICAO előírások bevezetésére. Az Ügynökség úgy véli, hogy ezeket nem egy újabb irányítási rendszeren keresztül kell bevezetni, amelyet a már meglévő szabályokra húznak rá, vonatkozzon bár a pénzügyekre, minőségre vagy a szervezet irányítójának bármely egyéb feladatára. A többi irányítási rendszertől független repülésbiztonság-irányítási rendszer előírását sokan egyszerűen egy újabb követelménynek vennék, és fennállna a veszélye, hogy a szervezetek úgy próbálnák kielégíteni illetékes hatóságukat, hogy bemutatják, hogy minden kötelezően előírt elemet hozzácsaptak szervezetükhöz. Ez nem segítené elő a teljesítmény-alapú szabályok bevezetését, amit az ICAO az SMS irányelveinek bevezetése érdekében támogat.
173. Ehelyett az Ügynökség azon elemek felsorolását javasolja, amelyekkel a szervezeteknek foglalkozniuk kell. Így a javasolt előírások azon a felfogáson alapulnak, hogy a repülésbiztonság, illetve a szabályok betartása minden szakember számára, valamint a szervezet minden tevékenysége esetében fontos kell, hogy legyen. Ezért az előírásokat oly módon adják elő, hogy lehetővé tegyék a szervezeteknek, hogy az általuk legjobbnak vélt módon alkalmazzák azokat, figyelembe véve saját egyedi üzleti modelljüket. Az előírások különösen lehetővé tennék egy integrált irányítási rendszer bevezetését, ahol a repülésbiztonság egy paraméter, amit minden döntésnél figyelembe kell venni, nem pedig az irányítási rendszerek összhatása. Az integrált irányítási rendszerek lehetővé teszik, hogy az ügyvezetők felismerjék és figyelembe vegyék a szervezetüket érintő valamennyi jelentős hatást, úgy mint vállalkozásuk stratégiai iránya, a vonatkozó törvények és előírások, belső irányelvek és kultúra, kockázatok és veszélyek, az erőforrások

³⁰ ICAO 1. függelék, 4. melléklet / ICAO 6. függelék, 7. melléklet „Repülésbiztonság-irányítási rendszerek keretei”

kezelése, valamint azok szükségletei, akikre a szervezet működésének bármely része hatással bír.

174. A minőségirányítási rendszerekkel kapcsolatban az Ügynökség annak megtartását javasolja, amire a szabályozó valóban kíváncsi, amikor egy minőségirányítási rendszer bevezetését írja elő a szervezetek számára: a szabályok betartását. A minőségirányítási rendszer valóban felhasználható különböző fajtájú előírások teljesítésére. Az Ügynökség úgy véli, hogy az irányítási rendszerek részeként egyszerűen csak a megfelelés nyomon követését kell előírni. A javasolt előírások így az ICAO SMS előírások bevezetésének lehetőségét kínálják anélkül, hogy egy szervezetnek változtatnia kellene üzleti modelljén.
175. Az irányítási rendszerekre vonatkozó előírások a jelenlegi javaslat szerint különböző szervezetekre illeszthetők méretükre, tevékenységük természetére vagy összetettségére, valamint arra való tekintet nélkül, hogy milyen üzleti modellt kívánnak alkalmazni, így biztosítható arányos alkalmazásuk. Az Ügynökség emellett azt javasolja, hogy amennyiben a szervezet tevékenységei egy részét kiszervezné a jelenleg javasolt előírások alapján, megmaradna felelőssége a vonatkozó szabályok betartásáért. Ez szükséges annak biztosítása érdekében, hogy a szervezetek továbbra is viseljenek teljes mértékben felelősséget a tanúsításhoz kötött tevékenységeikért.
176. Az irányítási rendszerre vonatkozó előírások a javaslat szerint valamennyi olyan szervezetre vonatkoznak, amelyek a javasolt szervezeti előírások hatálya alatt állnak. Az irányítási rendszerre vonatkozó előírások szövegezésük során az Ügynökség megvizsgálta, hogy mi az, ami már most vonatkozik az első és folyamatos légialkalmassági szervezetekre annak érdekében, hogy ellenőrizze az ezekkel történő összeegyeztethetőséget, a lehetőség szerint meghagyva a már vonatkozó szabályok szövegét. Az Ügynökség a jövőben más szervezet-típusokra vonatkozóan is be kívánja vezetni az ICAO SMS előírásokat bevezető szabályokat. Amennyire lehetséges, az Ügynökség mindent megtesz, hogy az előírások a lehető legnagyobb mértékben hasonlítsanak a jelen szervezeti előírásokban javasoltakhoz. Ez elősegíti az ICAO előírások zökkenőmentes bevezetését, különösen olyan szervezetek esetében, amelyek tevékenységei több légi navigációs szektorra is kiterjednek.
177. A javasolt előírások szövegezésük során az Ügynökség törekedett a különböző típusú szervezetekre vonatkozó előírások közötti megfelelés biztosítására. Ezért az Ügynökség áttanulmányozta a JAR-FCL 1, 2 és 3-ban, az EU-OPS-ban, a JAR-OPS 1 AMC-iben és GM-eiben, valamint a JAR-OPS 3-ban megfogalmazott előírásokat. Az előírások tartalmazták a javasolt szervezeti előírások hatálya alá eső szervezetek által követendő előírásokat. Ezt követően – az általános következetesség biztosítása érdekében – az Ügynökség tanulmányozta a légialkalmassági szervezetekre már vonatkozó végrehajtási szabályokban megadott kapcsolódó előírásokat. Ezután az Ügynökség az NPA-ban azon szövegre tett javaslatot, amely úgy tűnt, hogy a legjobban illik valamennyi szervezetre, amit szükség esetén kiegészített az egyes szervezeti típusokra vonatkozó előírásokkal.
178. Az Ügynökség a javasolt szabályokat kiegészítette olyan, az ICAO előírásain alapuló szabályokkal, amelyeket nem vezettek be az előző bekezdésben felsorolt előírásokkal. Például ilyen az ICAO SMS előírások esete is.

179. A konzultációs folyamat során az Ügynökség mindenre kiterjedően elmagyarázta a javasolt irányítási rendszerre vonatkozó előírásokhoz vezető folyamatot. Az érdekelt felektől érkező első hozzászólások azt mutatták, hogy a javasolt szabályokat nem értették meg teljesen. Azért az Ügynökség a felülvizsgáló csoport segítségével az érthetőség javítása céljából felülvizsgálta a javasolt szöveget.
180. Az Ügynökség azt is érdekesnek találta, hogy egyes érdekelt felek még jobban el kívántak mozdulni a teljesítmény-alapú szabályok irányába. Azonban az Ügynökség úgy véli, hogy jelenleg nem lenne bölcs dolog a teljesen teljesítmény-alapú szabályok bevezetése, valamint, hogy a szabályok folyamatos javítása – amely megegyezik a szervezetek szintjén elért javulással – megkönnyíti a teljesítmény-alapú szabályok felé vezető utat.
181. Bár a szövegezésük eltérő, a javasolt követelmények teljes mértékben megfelelnek az ICAO-nak. A „Szervezeti előírások” CRD (2008-22c és 2009-02c)³¹ Magyarázó megjegyzések III. függelék tartalmazott egy táblázatot az OR(O) részben javasolt előírások és kapcsolódó AMC-k és GM, valamint az ICAO előírások közötti megfelelésről. Az ICAO 2010. szeptember/októberben megtartott 37. közgyűlése megerősítette egy új, a repülésbiztonság-irányítással foglalkozó függelék – a 19. függelék – létrehozását, amely a várakozások szerint a valamennyi szervezetre vonatkozó általános SMS előírásokat tartalmazza majd, amely így az EASA által a hatósági és szervezeti előírásokról kiadott NPA-ban javasolt átfogó rendszer-szemléletet követi. Az új függelék kiadását követően felülvizsgálatra kerülnek az SMS-re vonatkozó előírások, figyelembe véve továbbá a repülésbiztonság-irányítási Nemzetközi Közös Munkacsoport (Safety Management International Collaboration Group, SM-ICG) keretein belül végzett munkát, az EASP végrehajtásában elért haladást, valamint különösen, hogy foglalkozzanak a más szervezetekkel történő együttműködésből eredő repülésbiztonsági kockázatok kezelésével. Ez utóbbival kapcsolatban az Ügynökség egyetért az érdekelt felekkel, hogy a szervezeteknek nem elszigetelve, hanem a velük kapcsolatban álló szervezetekkel együttműködve kell kezelniük a repülésbiztonságot. Például egy repülőter-üzemeltető által végzett hatékony repülésbiztonság-irányítás magában foglalja a repülőter szolgáltatásait igénybe vevő légi üzemeltetőkkel és légi navigációs szolgáltatókkal történő megfelelő együttműködést. Ezért az Ügynökség célja a fent körvonalazott szervezeti előírások egy új szabályalkotó folyamatban történő felülvizsgálata.

ORO.AOC: Légi üzemeltetői engedély

182. Ez az alrész a kereskedelmi célú üzemeltetőkre vonatkozik. Meghatározza a légi üzemeltetői engedély kérvényezésének folyamatát, a bérleti és közös járatüzemeltetési megállapodásokra vonatkozó feltételeket, a légiutas-kísérő képzés és légiutas-kísérő tanúsítványok kiállításának kérvényezési folyamatát, valamint az AOC szerint üzemeltetett légi járművek nem kereskedelmi célú üzemben tartására vonatkozó előírásokat. Ez utóbbi előírások a repülési adat monitoringra, a szakszemélyzetre, a létesítményekre és a kézikönyvek és dokumentáció előállítására vonatkoznak.

³¹

<http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-or/CRD%20a.%20-%20Explanatory%20Note%20Part-OR.pdf>.

183. A jelen alrész a vonatkozó az EU-OPS és JAR-OPS 3 B és C alrészeiben lefektetett előírásokon alapul. Az ORO.AOC egy új előírást tartalmaz a közös járatüzemeltetésre vonatkozóan, amely az EU-OPS-ban nem található. Ennek beillesztése azért volt szükséges, mert az EU-OPS-hoz képest az Alaprendelet hatálya szélesebb. Az NPA 2009-2c-ben megfogalmazott első javaslatot az érdekelt felek által adott hozzászólásokat követően módosították.
184. Az érdekelt felek által a jelen alrészhez kapcsolódóan tett hozzászólások fő témakörei az AOC (ORO.AOC.100) alkalmazhatóságára és hatályára, harmadik országbeli légi járművek sima és teljes bérbevételére vonatkozó előírásokra (ORO.AOC.110), a közös járatüzemeltetésre (ORO.AOC.115), valamint a különböző beosztásokat betöltők és a beosztási rendszer közötti összefüggésre (ORO.AOC.135) vonatkoztak.
185. A beérkezett hozzászólásokat követően egyes rendelkezéseken jelentős módosításokat hajtottak végre. Egyes módosítások csak szerkesztői természetűek, illetve a rendelkezések tisztázása érdekében születtek.
186. Az **ORO.AOC.025** „Változások” pont törlésre került, mert ezt az ORO.GEN megfelelő mértékben tárgyalja. Az előzetes jóváhagyáshoz kötött változások előzetes listáját az ORO.GEN-hez adott GM tartalmazza, ez a határozattal együtt jelenik meg.
187. **ORO.AOC.110 (b)** „Bérbeadási megállapodás”: többen aggodalmukat fejezték ki a harmadik országbeli légi járművek bérbevételével kapcsolatban. Az Ügynökség figyelmesen áttanulmányozta a beérkezett hozzászólásokat. A bérlet fontos üzleti eszköz a kereskedelmi légitársaságok kezében, ezért a repülésbiztonsággal kapcsolatos szabályoknak is ezzel arányosnak kell lenniük. Azonban az is világos, hogy egy légi jármű bérletére, különösen egy harmadik országbeli légi jármű bérletére ellenőrzött környezetben kell, hogy végbemenjen, amely biztosítja az elfogadható repülésbiztonsági szintet. Ez európai törvényhozók felismerték ezt, és a bérlettel az 1008/2008/EK rendeletben és az EU-OPS-ban foglalkoztak. Mindkét törvényt figyelembe vették az NPA szabály szövegének módosításakor. Az Ügynökség úgy véli, hogy a jelen véleményben megadott módosított szöveg biztosítja a szükséges rugalmasságot a légitársaságok számára, ugyanakkor a nagyközönség és a törvényhozók által elvárt repülésbiztonsági szintet is garantálja.
188. A bérletre vonatkozó rendelkezés szövege jelentős változáson esett keresztül. A legfőbb változások a légi járművek harmadik országbeli üzemeltetőktől történő teljes bérbevételét érintették. Számos hozzászólás jelezte, hogy az ilyen légi járművek teljes bérbevételére vonatkozó, az NPA/CRD-ben megadott előírások nehezen teljesíthetők. Az EU-OPS olyan légi járművek teljes bérbevételét engedélyezi, amelyekre az EU-OPS-ban meghatározott repülésbiztonsági követelményekkel „egyenértékű” előírások vonatkoznak. A beérkezett hozzászólások figyelembe vételével, valamint az EU-OPS-szal történő egyezés érdekében bevezetésre került az „egyenértékű repülésbiztonsági előírások” kifejezés. Ennek következtében az EU-beli üzemeltetőnek mostantól lehetősége nyílik, hogy bemutassa a illetékes hatóságnak, hogy a teljes bérleti szerződéssel bérbevett légi járműre az EU repülésbiztonsági szabályaival egyenértékű előírások vonatkoznak. Emellett többen aggodalmuknak adtak hangot a 2042/2003/EK bizottsági határozat, valamint az FCL rész III. melléklet érvényességét illetően. A

2042/2003/EK bizottsági határozatra vonatkozó hozzászólásokkal az NPA 2010-10-re adott CRD foglalkozik majd. Az FCL rész III. függelékre vonatkozó hozzászólásokkal egy új szabályalkotó feladat (FCL.002) foglalkozik majd.

189. Egyes hozzászólások szerint korlátozott időtartamú repülési szükségletek esetén az ORO.AOC-nek a harmadik országban lajstromozott légi járművek jelenlegi bérbevételi gyakorlatát kell tükröznie. Hasonló hozzászólásokat adtak az NPA 2010-10-re. Mivel a sima bérbevétel egy folyamatos légialkalmassági kérdés, a harmadik országban lajstromozott légi járművek sima bérbevételére vonatkozó feltételeket az NPA 2010-10-re adott CRD-ben értékelik. A szabályalkotó feladat a jövőben szükségessé teheti az ORO.AOC sima bérbevételre vonatkozó rendelkezéseinek átértékelését.
190. A sima bérbeadással kapcsolatban a 2042/2003/EK bizottsági rendeletre történő hivatkozás bekerült az ARO.OPS.110 pontba. Ugyanígy a légi jármű a bérbeadó AOC-jéből történő eltávolítására vonatkozó előírás is az ARO.OPS.110 pontba került, mert a illetékes hatóság felelőssége annak biztosítása, hogy a légi járművet megfelelő határidőn belül eltávolítsák az üzemeltető AOC-jéből. A szöveget módosították, hogy világos legyen, hogy egy jóváhagyás igénylésével együtt nem kell benyújtani a bérleti szerződés pénzügyi rendelkezéseit.
191. Bevezetésre került egy új bekezdés a teljes bérbeadásra vonatkozóan, amely előírja az EU-s üzemeltetőknek, hogy tájékoztassák illetékes hatóságukat amennyiben teljes bérbeadási megállapodást kötnek.
192. Az **ORO.AOC.115** „Közös járatüzemeltetésre vonatkozó megállapodások” pontban: a bérletre vonatkozó eszmecsere a közös járatüzemeltetésre is vonatkozik. Számos hozzászólás jelezte, hogy a TCO részt nem kellene alkalmazni a harmadik országbeli üzemeltetőkkel kötött közös járatüzemeltetési megállapodásokra, mivel a közös járatüzemeltetésben érintett egyes partnerek soha nem repülnek Európába. Néhány hozzászólás megkérdőjelezte a közös járatüzemeltetés szabályozásának jogi alapjait, és azt javasolta, hogy a közös járatüzemeltetésben érintett partnerek felügyeletével az EU-s üzemeltetőt bízzák meg. Emellett megtámadták a Lényeges előírásoknak (216/2008/EK rendelet IV. függelék) történő megfelelést, mert a teljes megfelelést harmadik országbeli üzemeltető nem tudja biztosítani. Más hozzászólások azt jelezték, hogy a közös járatüzemeltetéssel egy külön szabályalkotó feladatban kellene foglalkozni. Először is, ki kell hangsúlyozni, hogy az Ügynökség véleménye szerint a közös járatüzemeltetés a 216/2008/EK rendelet 4. cikke (1) bekezdése c) pontjának hatálya alá esik. A hozzászólások áttanulmányozását követően módosult a közös járatüzemeltetésre vonatkozó rendelkezés. A véleményben adott új javaslatban törölték a TCO részre történő hivatkozást. A közös járatüzemeltetés partnereinek felügyelete most az EU-s üzemeltető felelőssége, biztosítva a Lényeges előírásoknak történő folyamatos megfelelést. Ennek érdekében az üzemeltetőnek létre kell hoznia egy közös járatüzemeltetést felülvizsgáló programot. Ez közös a járatüzemeltetésben érintett olyan felekre is vonatkozik, amelyek nem üzemelnek az EU-ban. Kidolgozásra kerül egy, a betartandó rendelkezéseket felsoroló táblázatot tartalmazó útmutató dokumentum. A rendelkezéseknek történő megfelelés biztosítja a 216/2008/EK rendelet IV. függelékében található Lényeges előírások betartását. A táblázatban megadott rendelkezések megegyeznek azokkal, amelyeket a TCO rész szerinti jóváhagyást kérvényező harmadik országbeli üzemeltetőkre alkalmaznak. Végezetül, a rendelkezést úgy

módosították, hogy biztosítható legyen: az EU-s üzemeltető nem adhat el jegyeket olyan harmadik országbeli üzemeltető által üzemeltetett járatra, amely a 2111/2005/EK rendelet³² szerint üzemeltetési tilalom alá esik (EU-s Repülésbiztonsági lista). Továbbra is lehetséges, hogy az EU-s repülésbiztonsági listán szereplő harmadik országbeli üzemeltető eladjon és kiadjon jegyeket az EU-s partnere által üzemeltetett járatra. A közös járatüzemeltetéssel kapcsolatos álláspont nagyrészt megegyezik az Egyesült Államok Közlekedési Minisztériuma és a Szövetségi Légügyi Igazgatóság által kiadott „Közös járatüzemeltetés repülésbiztonsági programjára vonatkozó útmutatóval”.

193. Az **ORO.AOC.120** „Jóváhagyások a CC rész szerinti képzések végrehajtására és tanúsítványok kiadására a légiutas-kísérők részére” az EU-OPS azon előírásait veszi át, amelyekre az NPA nem tért ki teljes mértékben.
194. **ORO.AOC.125** „Légi járművek nem kereskedelmi célú üzemben tartásának feltüntetése egy AOC engedélyes üzemeltetési előírásaiban”: ebben az előírásban három változtatás történt. Először, az OR.OPS.GEN.105 pont átkerült az ORO.AOC.125 pontba. Másodszor, annak érdekében, hogy a tárgy világosabban érthető legyen, a cím „AOC hatálya alá eső légi járművek nem kereskedelmi célú üzemben tartására” módosult. Harmadszor az Ügynökség új szöveget javasol annak meghatározására, hogy egy AOC-vel rendelkező üzemeltetőnek mit kell tennie, amennyiben a légi járművet nem kereskedelmi céllal is üzemeltetni kívánja. Az irányelv megmarad: a nem kereskedelmi célú üzemben tartás eljárásait meg kell határozni a légi üzemeltetési utasításban, ahol világosan fel kell tüntetni az eltérő üzemben tartási eljárásokat (kereskedelmi vagy nem kereskedelmi célú). Emellett az üzemeltetőnek biztosítani kell, hogy a részt vevő személyzet teljesen naprakész információkkal rendelkezik a kapcsolódó eljárásokról. Ezen túlmenően a kiterjesztést a illetékes hatóságnak jóvá kell hagynia. Azonban nem kell bejelenteni, ha egy kereskedelmi célú üzemeltető nem kereskedelmi célú üzemben tartást végez. A rendelkezés a CRD-re adott hozzászólásokat követően a jobb érthetőség kedvéért kissé módosult.
195. **ORO.AOC.130 (a)** „Repülési adat monitoring”: az NPA-2009-2c-re érkezett egyik hozzászólást követően a CRD szövege kiegészült a „*kivéve, ha ideiglenes jelleggel és átszállító vagy tesztrepülésben üzemelnek*” fogalmával, mert az ellenérték nélküli repülési szolgáltatást lebonyolító üzemeltető nem könnyen tud FDM programot bevezetni. Azonban a belső felülvizsgálatot követően arra a következtetésre jutottak, hogy ez a fogalom nem feltétlenül éri el megfelelően és pontosan a változtatás célját, és fennáll a veszélye a repülésbiztonság nem szándékolt és előre nem látott veszélyeztetésének. Ezen túlmenően, az ORO.AOC.130 teljes egészében összhangban van az EU-OPS 1.037-tel és az ICAO 6. függelék I. rész 3.3.6 ponttal. Ezért úgy döntöttek, hogy törlik a „*kivéve, ha ideiglenes jelleggel és átszállító vagy tesztrepülésben üzemelnek*” kitételt.

³² Az Európai Parlament és a Tanács 2111/2005/EK rendelete (2005. december 14.) a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának elfogadásáról és az üzemeltető fuvarozó kiléte tekintetében a légi közlekedés utasainak tájékoztatásáról, valamint a 2004/36/EK irányelv 9. cikkének hatályon kívül helyezéséről. *HL L 344, 2005.12.27., 15. old.*

ORO.DEC: Bejelentés

196. Ez az alrész tartalmazza a bejelentés benyújtására vonatkozó előírásokat. A bejelentő űrlap tartalmának meghatározása az ORO rész I. függelékében található. Hajtóművel felszerelt összetett légi járművek nem kereskedelmi célú üzemeltetőire (NCC üzemeltetőkre) vonatkozik. Az előírások az Alaprendelet 8. cikke (5) bekezdésének d) pontját hajtják végre. Ez az alrész kiegészíti az ARO.GEN.345 pontot.
197. Az Alaprendelet értelmében és az NPA/CRD-ben már javasoltak szerint valamennyi NCC üzemeltetőnek előírják bejelentés benyújtását az üzemeltető állama felé. Ide tartoznak a nem kereskedelmi célú üzemben tartás keretében végrehajtott irányított légi jármű-műveletek is.
198. A bejelentés célja:
- az üzemeltető ismerje el a vonatkozó repülésbiztonsági előírások szerinti felelősségét, valamint jelentse ki, hogy minden szükséges jóváhagyással rendelkezik;
 - a illetékes hatóság tájékoztatása az üzemeltető létezéséről;
 - lehetővé tenni, hogy a illetékes hatóság elvégezze felügyeleti feladatait.
199. A bejelentés tartalmát a beérkezett hozzászólások alapján felülvizsgálták. A fogalmakat összeegyeztették a más alrészekben és részekben használtakkal.

ORO.MLR: Kézikönyvek, naplók és feljegyzések

200. Az ORO.MLR-ben javasolt végrehajtási szabályok, amelyek az Alaprendelet IV. függelék 8.a.3 és 8.b bekezdéseit hajtják végre, az üzemeltető légi üzemeltetési utasítására, a minimálisan szükséges berendezések listájára, a repülési naplóra és a feljegyzések vezetésére vonatkozó rendelkezéseket tartalmazzák.
201. A helikopterrel és repülőgéppel végzett CAT műveletek esetében a javasolt végrehajtási szabályok létező előírásokon – azaz az EU-OPS-on, a JAR-OPS 3-on és a JAR-MMEL/MEL-en – alapulnak, az alábbi lényeges eltérésekkel:
- Míg a légi üzemeltetési utasítás szerkezetére vonatkozó előírásokat (A-D részek) a EU-OPS (JAR-OPS 3) mellékleteiből másolták és IR-ként szerepelnek, a légi üzemeltetési utasítás tartalmi listáját AMC-ként fogják bemutatni a rugalmasság és arányosság biztosítása érdekében.
 - A légi üzemeltetési utasítás angol nyelven történő elkészítése a EU-OPS (JAR-OPS 3) szerint nem kötelező, de az EU-OPS (JAR-OPS 3) átvett rendelkezései egyértelművé teszik, hogy az üzemeltető köteles gondoskodni arról, hogy a szakszemélyzet értse a légi üzemeltetési utasítás nyelvét. Ahogy számos érdekelt fél a hozzászólásában rámutatott, az, hogy a repülésben részt vevő szakszemélyzet képes legyen megérteni a légi üzemeltetési utasítás nyelvét, repülésbiztonsági kérdés.
 - A minimálisan szükséges berendezések listájára vonatkozó rendelkezések tartalmazzak egy további hivatkozást az 1702/2003/EK bizottsági rendelet szerint készülő üzemeltetési megfelelési adatokra.

202. Hajtóművel felszerelt összetett légi járművek nem kereskedelmi célú üzemben tartása esetében a javasolt végrehajtási szabályok az ICAO 6. függelék II. rész 2. és 3. fejezetén, valamint 6. függelék III. rész 3. fejezetén alapulnak, jelentősebb eltérések nélkül.
203. Hajtóművel felszerelt összetett légi járművek nem kereskedelmi célú egyedi üzemben tartása és kereskedelmi célú egyedi üzemben tartás esetében a javasolt végrehajtási szabályok az ICAO 6. függelék II. rész 2. fejezetén, valamint 6. függelék III. rész 3. fejezetén alapulnak, jelentősebb eltérések nélkül.

ORO.SEC: Légiközlekedés-védelem

204. Az OR.OPS.SEC-ben javasolt végrehajtási szabályok előírásokat tartalmaznak az üzemeltetők felé, hogy rendelkezzenek a pilótafülke védelmét illetéktelen behatolás ellen védő eljárásokkal és felszereléssel. Repülőgépek esetében az előírások minden olyan repülőgépre vonatkoznak, amely rendelkezik pilótafülke-ajtóval, valamint minden, kereskedelmi célú légi fuvarozásban üzemeltetett repülőgépre, amelynek legnagyobb engedélyezett felszállótömege a 45 000 kg-ot meghaladja, illetve amelynek legnagyobb üzemi utasülés-konfigurációja meghaladja a 60 ülést.

Helikopterek vonatkozásában akkor kell betartani az előírást, ha be van szerelve pilótafülke-ajtó.

205. A javasolt szabályok az EU-OPS S alrészén és a JAR-OPS 3 S alrészén alapulnak és a jelzett alrészek tartalmát és célját tükrözik. A javasolt szabályok emellett megfelelnek az ICAO 6. függelék I. résznek.
206. A legfőbb kérdés az érdekelt felek által kifejezett aggodalom volt azzal kapcsolatban, hogy ellentét merülhet fel az Ügynökség által a repülés közbeni védelemre vonatkozó szabályok és az Európai Parlament és Tanács 300/2008/EK rendelete (2008. március 11.) között a polgári légi közlekedés védelmének közös szabályairól és a 2320/2002/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről³³. A Bizottsággal olyan megállapodás született, hogy az Ügynökség csak azon szabályokat tartja meg a véleményben, amelyek erős hatással bírnak a légiközlekedés-védelemre, és amelyekre nem tér ki a 300/2008/EK rendelet vagy az ICAO, és a fennmaradó szabályokat a Bizottság hatáskörébe utalja, további kidolgozásra.

ORO.FC: A hajózó személyzet

207. Az ORO.FC-ben javasolt végrehajtási szabályok tartalmazzák a hajózó személyzet képesítésével, képzésével és ellenőrzésével kapcsolatos előírásokat.
- Az 1. fejezet közös előírásokat határoz meg, és egyaránt vonatkozik a hajtóművel felszerelt összetett légi járművek nem kereskedelmi célú üzemben tartására, valamint bármely kereskedelmi célú üzemben tartásra.

³³ HL L 97, 2008.4.9., 72. old.

- A 2. fejezet a kereskedelmi célú légi fuvarozási műveletekre vonatkozó kiegészítő előírásokat határozza meg, a vitorlázó-repülőgéppel vagy ballonnal, illetve olyan látvarepülési szabályok szerint (Visual Flight Rules, VFR) végzett személyszállító repülések kivételével, amelyet nappal végeznek, ugyanazon a repülőtéren vagy műveleti helyszínen kezdődnek és végződnek, a repülési idő nem haladja meg a 30 percet, illetve nem hagyja el a illetékes hatóság által kijelölt helyi illetékességi területet, és az alábbi légi járművekkel végzik:
 - egymotoros, légcsavaros repülőgépek, amelyek legnagyobb engedélyezett felszállótömege nem haladja meg az 5700 kg-ot, és a pilótával együtt legfeljebb hat személyt szállít; vagy
 - egyhajtóműves helikopterek, amelyek a pilótával együtt legfeljebb hat személyt szállítanak.
 - A 3. fejezet az olyan kereskedelmi célú üzemben tartásra vonatkozó kiegészítő előírásokat fogalmaz meg, amelyek eltérnek a kereskedelmi célú légi fuvarozástól, illetve a vitorlázó-repülőgéppel vagy ballonnal végzett műveletektől, vagy a fenti bekezdésben meghatározott, ugyanazon induló és érkező repülőteret használó légi fuvarozási tevékenységtől.
208. A javasolt szabályok a kereskedelmi célú légi fuvarozási műveletekre vonatkozóan az EU-OPS-on és a JAR-OPS 3-on, illetve a kereskedelmi célú légi fuvarozástól eltérő kereskedelmi célú, valamint a hajtóművel felszerelt összetett légi járművek nem kereskedelmi célú üzemben tartására vonatkozóan a JAR-OPS 0-án, 2-n és 4-en alapulnak. A nem kereskedelmi célú üzemben tartásra vonatkozó előírások repülőgépek esetén az ICAO 6. függelék II. részhez, helikopterek esetén a III. rész III. fejezetéhez igazodnak, és annak teljes mértékben megfelelnek.
209. A kereskedelmi célú légi fuvarozási műveletekre vonatkozóan az EU-OPS-szal (JAR-OPS 3-mal) összehasonlítva és a CRD 2009-02b, 89ff bekezdésben³⁴ ismertetett változásokon felül az alábbi változások emelhetők ki:
- A repülőgépekre és helikopterekre vonatkozó előírásokat a lehető legnagyobb mértékig egységesítették, figyelembe véve a két légijármű-kategória eltérő üzemeltetési jellemzőit.
 - Míg az EU-OPS 1. függelék 1.005(a) és JAR-OPS 3, 3.005(f) függelék enyhítő rendelkezései teljes mértékben átvételre kerültek a javasolt végrehajtási szabályokban, az érdekelt felek azt kérték, hogy továbbra is fontolják meg a szabályok arányosságát. Ennek következtében a fent meghatározott egyes, ugyanazon kiinduló és érkező repülőteret használó műveletek ugyanazon szabályok alá estek, mint a kereskedelmi célú légi fuvarozástól eltérő kereskedelmi célú üzemben tartás. A küszöb felállításánál figyelembe vették a kereskedelmi célú légi fuvarozási műveletekkel kapcsolatosan elvárt repülésbiztonsági szintet, valamint a tagállamokban jelenleg érvényes törvényeket. A helikopterekkel kapcsolatban a hatszemélyes érték kompromisszumnak tekinthető a kis- és közepes méretű helikopterek között, és le kell, hogy fedje a legtöbb városnéző tevékenységet. A hajtóműre vonatkozó követelményt megfelelőbbnek tartják, mint a 3 175 kg-os

34

<http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-ops/CRD%20a.1%20-%20Explanatory%20Note%20-%20OPS%20Parts.pdf>

súlyhatárt, mivel ez utóbbiba egyes több hajtóműves helikopterek is beleesnének. A javasolt végrehajtási szabályokban a legfőbb eltérések az éves üzemeltetői szakismereti ellenőrzéssel és a kapitányi tanfolyamra, személyzeti erőforrás-gazdálkodási és átképzésre vonatkozó előírásokkal kapcsolatosak – ez utóbbi esetben kevésbé előíróak.

- A közelmúltbeli tapasztalatra vonatkozó előírások minden pilóta esetében átkerültek az FCL.060 pontba, mivel ezek a szakszolgálati engedély jogosításai korlátozásának tekinthetők.
 - Javították az FSTD felhasználói jóváhagyását, amely most előírásokat tartalmaz az üzemeltető felé egy olyan rendszer kidolgozására, hogy megfelelően kezelje az FSTD olyan változásait, amely kihathat az üzemeltető képzési programjaira.
 - Az útvonallal, légtérrel és repülőtérral kapcsolatos kompetenciával kapcsolatban a „képesítés” kifejezést nem vettük át, mert ezt kizárólag a pilóta-szakszolgálati engedélyekkel kapcsolatban használják. Az EU-OPS/JAR-OPS sem magyarázatot, sem meghatározást nem ad arra, hogy mi egy ilyen képesítés, ki adja ki, illetve, hogy ez a szakszolgálati engedélyhez kötődik-e. Következésképpen a félreértések elkerülése érdekében jobbnak tűnt a „képesítésre” történő utalás törlése, miközben tartalmilag az előírások nem változtak.
 - Figyelembe véve beérkezett a hozzászólásokat, valamennyi egypilótás képzés részévé vált a CRM képzés. Ennek oka, hogy a CRM nem csak az egyazon személyzet két pilótája közötti, hanem például a földi személyzettel való kapcsolattal is foglalkozik. Ezen felül a munkaterhelés hatékony kezelésére is megtanít a pilótafülkében, amely az egypilótás repülések egy fontos szempontja.
 - További előírásokat vezettek be az IFR szerinti egypilótás repülésekre vagy éjjeli repülésekre vonatkozóan, a JAA NPA OPS 65 alapján, igazodva az ICAO 6. függelék I. rész 29. módosításához.
210. Összességében megvan az FCL résszel és az üzemeltetési megfelelési adatok újonnan bevezetett fogalmával történő következetesség. Ez utóbbit már az EU-OPS-ba is beágyazták a közös operatív értékelő tanácsra (Joint Operational Evaluation Board, (JOEB) történő hivatkozással.
211. Az ICAO 6. függelékkel összehasonlítva az alábbi eltérések mutathatók ki:
- Változtattak a hatályon, hogy arányos szabályokat vezessenek be, különösen az egyazon induló és érkező repülőteret használó CAT műveletek esetében. Ezen felül figyelembe vették az EU-OPS 1.005(a) 1. függelékét. Ez nem-megfelelést mutat a 6. függelék I. rész 9.4.4.1 ponttal a jártasságfelmérések éves számának tekintetében. Ugyanez vonatkozik a 6. függelék III. rész II. fejezet 7.4.3.1. pontra a JAR-OPS 3 3.005(f) függelékének átvétele miatt a VFR szerint, nappal, látható tereppontok alapján, hajtóművel felszerelt összetett helikopternek nem minősülő légi járművel végzett repülésekre vonatkozóan.
 - A rádió-üzemeltetőkre és repülőnavigátorokra vonatkozó rendelkezéseket az EU-OPS nem tartalmazta, és ezért nem képezte a javasolt szöveg részét sem.

Ez a rádió-üzemeltetők esetében nem megfelelést jelent a 6. függelék I. rész 9.1.2 ponttal. Nincsenek olyan repülések, amelyekhez repülőnavigátorok szükségesek. Továbbá, amíg az Ügynökség szabályozhatja a szakszemélyzet ezen tagjainak feladatait, továbbra is a tagállamok felelősek képzésük szabályozásáért. Ez azt is jelenti, hogy a repülőmérnökökre vonatkozó 6. függelék I. rész 9.1.3 és 6. függelék II. rész 3.9.1.2 pontok ezekkel a szabályokkal csak részben teljesülnek, mert a szakszolgálati engedélyeztetés továbbra is a tagállamok kompetenciája marad.

- Az útvonal, terület és repülőterek ismeretével kapcsolatban az EU-OPS 1.005(a) 1. függelék átvételével a B teljesítmény-osztályú repülőgépekkel végzett nappali, VFR szerinti repülések kapcsán nem-megfelelés jegyezhető fel a 6. függelék I. rész 9.4.3.5 és 9.4.3.6 pontokkal a 12 hónapos időszakot figyelembe véve.
- Az IFR szerint és éjjel végzett egypilótás repülésekkel kapcsolatban nem említik kifejezetten a 6. függelék I. rész 9.4.5.3 pontban található előírást az egypilótás szerepben történő első felmérésre és az üzemeltetésre jellemző környezetre vonatkozóan. Azonban a végső szöveg ugyanaz, mint amit az EU-OPS tartalmaz, és ezért, a Bizottság és az EASA-bizottság által elfogadott irányelveknek megfelelően nem változtattak rajta.

212. Az alábbi pontok jövőbeni szabályalkotási témáknak jelölhetők meg:

- a személyzeti erőforrás-gazdálkodásra vonatkozó rendelkezések felülvizsgálata és frissítése, figyelembe véve az elmúlt néhány évben szerzett tapasztalatokat;
- alternatív képzési és képesítési program helikopteres kereskedelmi célú légi fuvarozási műveletek esetében.

213. A beérkezett hozzászólások azt is mutatják, hogy az egypilótás repülések képzési koncepciója ellentmondásos, és a jövőben felülvizsgálata válhat szükségessé. Azonban nem tettek sok részletes jobbítási javaslatot. Az Ügynökség később ebben a témában további szabályalkotó feladatot határozhat meg, az érdekelt felektől beérkező további szabályalkotói javaslatok függvényében.

ORO.CC: A légiutas-kísérők

214. Az ORO.CC-ben javasolt végrehajtási szabályok tartalmazzák a képzésre, ellenőrzésre és érvényességre vonatkozó azon előírásokat, amelyeknek minden olyan légijármű-üzemeltetőnek meg kell felelnie, aki légiutas-kísérőkkel üzemeltet légi járműveket, hogy biztosítható legyen a légiutas-kísérők folyamatos képzése.

- Az 1. fejezet meghatározza a kereskedelmi célú légi fuvarozási (CAT) műveletekre, valamint a hajtóművel felszerelt összetett légi járművek nem kereskedelmi célú üzemben tartására vonatkozó közös előírásokat.
- A 2. fejezet a kifejezetten a CAT-ra vonatkozó további előírásokat határoz meg.

215. A javasolt szabályok létező előírásokon, közelebbről az EU-OPS O alrészén és a JAR-OPS 3-on alapulnak. Emellett figyelembe vették a TGL 44-et³⁵, amelyet a JAA adott ki és a JAR-OPS 1 2. fejezetét tartalmazza (AMC és értelmező magyarázó anyag (Interpretative Explanatory Material, IEM)).
216. Az előírások megfelelnek az ICAO 6. függelék I. rész 12. fejezetének a repülőgépek, valamint a III. rész 10. fejezetének a helikopterek tekintetében. A javasolt szabályok, az EU-OPS és a JAR-OPS 3 előírásaihoz hasonlóan részletesebbek, mint amiket a megfelelő ICAO előírások előírnak. Azonban figyelembe vették az ICAO részletes előírásait is, amely az ICAO Doc. 7192-AN/857-ben (Képzési kézikönyv E-1 rész Légiutas-kísérők repülésbiztonsági képzéséhez (Második kiadás – 1996) kiadványban található.
217. Figyelembe véve, hogy az EU-OPS előírásait a legtöbb esetben a hajtóművel felszerelt összetett légi járművek nem kereskedelmi célú üzemben tartása esetében önkéntesen teljesítették, az EU-OPS O alrészével és a JAR-OPS 3-mal összehasonlítva, mindkét repülésfajta esetében a fő eltérések az alábbiak:
- Hatály (ORO.CC.005): az 1. fejezetben („Közös előírások”) javasolt szabályok egyaránt vonatkoznak a hajtóművel felszerelt összetett légi járművek nem kereskedelmi célú üzemben tartására, valamint a kereskedelmi célú légi fuvarozási műveletekre.
 - A légiutas-kísérők legkisebb számának meghatározása (ORO.CC.100): világosabbá tették az EU-OPS előírását (OPS 1.990(b)(2), hogy biztosítható legyen, hogy légialkalmassági előírásokat, és a kapcsolódó, légiutas-kísérőkre vonatkozó tanúsítási előírásokat minden üzemeltető egységesen értelmezi és figyelembe veszi. A légiutas-kísérők az üzemeltetéshez szükséges legkisebb létszámának meghatározásakor különösen a kiürítés bemutatásával, az utaskabinra történő közvetlen rálátással, valamint a légiutas-kísérő ülések szükséges számával kapcsolatos tanúsítási előírásokat kell figyelembe venni. A közelmúltbeli tapasztalat szerint eltérően értelmezték az egyes légi járművek meghatározott utasülés-konfigurációjának tanúsítási folyamatait, illetve ezek hatását a légiutas-kísérők üzemeltetéshez szükséges legkisebb létszámának meghatározására. Például egy baleseti vizsgálati jelentés azt mutatta ki, hogy az érintett üzemeltető légi üzemeltetési utasításában meghatározott legkisebb légiutas-kísérő létszám alacsonyabb volt, mint az adott légi járműre vonatkozóan a kiürítési bemutatón vagy elemzésen kimutatott létszám.
 - Vezető légiutas-kísérő képzésének ellenőrzése (ORO.CC.115(d) és ORO.CC.260(a)(2): az EU-OPS-ban az ellenőrzés csak erre a képzésre vonatkozó hiányát széles körben következetlennek tartották. Ezt most a konzultációs folyamat során beérkező hozzászólásokban javasoltak szerint kijavították.
 - Légi jármű típusra jellemző képzés és üzemeltetői átképzés (ORO.CC.125): az EU-OPS-ban minden ilyen képzési elem csak egy átképző program részét képezte. Világosan szétválasztották az egyazon típushoz tartozó valamennyi

³⁵ JAA Adminisztratív és útmutató anyag – Negyedik fejezet: Műveletek, Harmadik rész: Ideiglenes útmutató nyomtatvány (JAR-OPS) – 44. sz. NYOMTATVÁNY: JAR-OPS 1 AMT 13 2. FEJEZET, FRISSÍTVE, HOGY TARTALMAZZA A FELFÜGGESZTETT JAA NPA-k JAVASOLT 2. FEJEZETÉNEK SZÖVEGÉT

légi járműre jellemző, illetve az üzemeltetőre jellemző képzési elemeket, hogy megegyezzen a repülésre való alkalmasságra vonatkozó adatokat (operational suitability data (OSD) érintő jelenleg zajló folyamattal. Ez a jövőben esetleg lehetővé teszi a képzések beszámítását.

- Különbségek oktatása (ORO.CC.130): ahogy a hozzászólásokban az egyértelműség érdekében kérték, erre a képzésre most egy önálló előírás vonatkozik, amely különbözik a légi jármű típus-specifikus képzésre és az üzemeltetői átképzésre vonatkozó előírástól. Ez emellett lehetővé teszi a fent meghatározott OSD megfelelő elemeihez történő kapcsolódást.
- Képzés és ellenőrzés érvényességi időtartamai (ORO.CC.140(e) és 145(c): az EU-OPS ezen a téren tapasztalható nem egyértelmű rendelkezéseit jól mutatja, hogy a CRD-re adott válaszokban az érdekelt felek eltérő értelmezéseknek adtak hangot. Ezt ennek megfelelően kezelték, figyelembe véve a TGL 44-et is (JAR-OPS 1 2. fejezet).
- Légiutas-kísérői tanúsítványok (Cabin crew attestations, CCA) (ORO.CC.210): az Alaprendelet előírja, hogy a CAT-ban dolgozó légiutas-kísérők rendelkezzenek CCA-val. A kiegészítő végrehajtási szabályok a légiutas-kísérőkről szóló bizottsági rendelet külön függelékének (CC rész) részét képezik. A CCA-kat fenn kell tartani, és az engedélyes nem-megfelelése esetén korlátozhatók, felfüggeszthetők vagy visszavonhatók. Ez ellentétes a repülésbiztonsági képzések az EU-OPS-ban előírt tanúsítványaival, ahol a birtokosokra nézve semmilyen érvényességre vagy használatra vonatkozó kitétel nem szerepelt. Az NPA eredeti javaslatával összehasonlítva a légi jármű típusképzés már nem feltétele egy CCA kiadásának, ahogy széles körben kérték. Azonban az érvényes légijármű típus-képesítés továbbra is a CCA az engedélyes általi felhasználásának egy feltétele.
- CCA birtokosok légijármű típus-képesítésének listája (ORO.CC.215(b)(2): az Alaprendelet előírja, hogy a CCA-kat érvényesen kell tartani. Mint a polgári légiközlekedésben dolgozó minden olyan szakszemélyzet, akitől elvárás a szabályoknak történő megfelelés, a repülésbiztonság, valamint az egységes végrehajtás, felügyelet és egységesítés elősegítése érdekében előírás, hogy a CCA birtokosai bármikor képesek legyenek bemutatni, hogy megfelelnek a szabályoknak. Ez egyre inkább fontossá válik a légiközlekedés jelenlegi helyzetében, amikor a legtöbb légiutas-kísérő szakmai élete során több üzemeltető alkalmazásában áll, illetve egyre nagyobb számban jelennek meg a szabadúszó, szezonális légiutas-kísérők, illetve azok, akik egyszerre több üzemeltetőnél teljesítenek szolgálatot. Ezen túlmenően – mivel a CCA-t a kezdő tanfolyamot követően kell kiállítani – a CCA birtokosai csak akkor tudják bemutatni, hogy folyamatosan megfelelnek minden vonatkozó repülésbiztonsági szabálynak, ha a tanúsítvány mellé mellékelik a légijármű-képesítések listáját, amelyet az üzemeltetőknek az általuk alkalmazott minden engedélyes részére ki kell adniuk. Ezt a megoldást a gyakorlatban jobban megvalósíthatónak ítélték, mint a CCA újbóli kiadásának vagy újbóli érvényesítésének előírását.
- Egynél több légijármű-típuson vagy típusváltozaton történő szolgálat (ORO.CC.250): a 3 típusra, vagy – a hatóság jóváhagyásával 4 típusra – történő korlátozás ugyanaz, mint az EU-OPS-ban. A megjegyzendő eltérés a

típusok és típusváltozatok meghatározásával kapcsolatos, amelyet úgy szövegeztek meg, hogy egyezzen az OSD folyamatával a légiutas-kísérőkkel kapcsolatosan jelenleg folyó munkával.

218. Ahol szükséges volt, gondoskodtunk a CC résszel és az ORO.FC és ORO.TC résszel történő egyezésről.
219. A konzultációs folyamat széleskörű egyetértést mutatott a tagállamok és az érdekelt felek között, mely szerint EU-szinten kidolgozott egységes követelmények vagy előírások kidolgozására van szükség a légiutas-kísérő képzési szervezetek jóváhagyására, az oktatók és vizsgáztatók képesítésére, valamint oktatási eszközök minősítésére. Ezért a törvényi alapok a törvényhozókkal történő egységes értelmezésének és közös elfogadásának függvényében az Ügynökség javasolja ezen kérdések a jövőbeni szabályalkotó feladatokban történő megvitatását.

ORO.TC: A HEMS, HHO és NVIS repülések műszaki személyzete

220. Az ORO.TC-ben javasolt végrehajtási szabályok a képzésre és ellenőrzésre vonatkozó közös előírásokat tartalmazzák a légi járművek műszaki személyzettel végzett műveleteire kereskedelmi célú légi fuvarozási helikopteres sürgősségi egészségügyi szolgáltatás (helicopter emergency medical service, HEMS), függő teherrel végzett helikopteres repülések (helicopter hoist operations, HHOs) valamint éjjellátó leképező rendszerrel (night vision imaging system, NVIS) végzett műveletek során. Az érintett művelet megfelelő műszaki személyzetének képzésére vonatkozó további egyedi előírások a SPA.HEMS, a SPA.HHO és a SPA.NVIS részben található meg.
221. A jelen alrész jelenleg nem foglalkozik a specializált repülésekben (légi járművel folytatott munkavégzésben) részt vevő műszaki személyzettel és feladat-specialistával. Az egyedi légi munkavégzéshez kapcsolódó képzési előírásokat az SPO rész és a kapcsolódó AMC és GM tartalmazza majd. Az Ügynökség később dönthet az ORO.TC felülvizsgálatáról és az egyes légi munkavégzési tevékenységekben részt vevő műszaki személyzet a szövegbe emeléséről.
222. A javasolt szabályok a JAR-OPS 3 O alrészén alapulnak. A CRD 2009-02b, 89ff albekezdésben bemutatott általános változtatásokon felül az alábbi változások emelhetők ki:
- Jobban meghatározták a rendelkezések hatályát és érvényességét, valamint elkészítették a CAT HEMS, HHO és NVIS repülésekben részt vevő műszaki személyzet javasolt meghatározását.
 - Figyelembe véve, hogy a repülések lényeges előírásai nem említik a műszaki személyzet orvosi alkalmasságát, a JAR-OPS 3 vonatkozó rendelkezései az első orvosi vizsgálatról vagy felmérésről csak a GM-ben található.
 - A helikopter-típusokra és a típusok számának korlátozására vonatkozó előírások elviekben a JAR-OPS 3-ból kerültek átvételre. Azonban néhány módosítást eszközöltek, mivel általában műszaki személyzet esetében nem határoznak meg típusokat. Egyes üzemeltetők a hajózó személyzetre meghatározott típusokat használják. Figyelembe véve a HEMS, HHO és NVIS repüléseket, megfontolás tárgyává kell tenni az alkalmazott berendezésekben

és eljárásokban fennálló eltéréseket. Ezért a JAR-OPS 3-ban található korlátozások az AMC-ben kerültek átvételre, amely előírja az üzemeltető részére a típusok legnagyobb számának meghatározását a légi üzemeltetési utasításban, figyelembe véve azt az egyedi környezetet, amelyben a műszaki személyzet dolgozik.

223. Biztosították azt ORO.FC-vel és az ORO.CC-vel történő következetességet.

IV. Az eltérések áttekintése

Eltérések az EU-OPS-tól (JAR-OPS 3-tól)

224. Az alábbi táblázat áttekinti az ORO rész és az EU-OPS (JAR-OPS 3) közötti eltéréseket, az egyes eltérések indokolásával együtt.

EU-OPS (JAR-OPS 3) hivatkozás	EASA-EU hivatkozás	Az eltérés leírása	Indokolás
EU-OPS 1.1.75(c)(1) és JAR-OPS 3.175(c)(1)	ORO.GEN.105 és ORO.GEN.115	Törlésre került az a kitétel, hogy egy AOC igénylője nem birtokolhat egy másik hatóság által kiállított AOC-t, kivéve, ha az érintett hatóságok ezt kifejezetten jóváhagyták	Ez a rendelkezés felesleges, mivel az ORO rész alapján kiállított AOC minden tagállamban érvényes lesz.
1./3.035 Minőség-irányítási rendszer	ORO.GEN.200	A hivatkozás nem minőség- irányítási, hanem irányítási rendszerre történik, ami magában foglalja a minőségirányítást és a megfelelés nyomon követését.	Megfelelés az SMS-ről szóló ICAO SARP-nak
1./3.037 Baleset- megelőzési és repülésbiztonsági program elemei	ORO.GEN.200	A baleset-megelőzési és repülésbiztonsági programot felülírja az ORO.GEN.200-ban bevezetett ICAO SMS	Megfelelés az SMS-ről szóló ICAO SARP-nak

EU-OPS (JAR-OPS 3) hivatkozás	EASA-EU hivatkozás	Az eltérés leírása	Indokolás
EU-OPS 1.165 (c)(1)(ii) Bérlet	ORO.AOC.110(a)	<p>Nem szerepel a jelen jóváhagyás részét képező feltételek bérleti szerződésbe történő beillesztésének előírása.</p> <p>Törlésre került az a megjegyzés, hogy a K, L alrészek és/vagy OPS 1.005(b) pont előírásaitól való eltérésről a hatóságot tájékoztatni kell, és az a hatóság részére elfogadható.</p>	<p>Nem tartják szükségesnek feltételeket támasztani egy harmadik országban lajstromozott légi jármű sima bérbevételéhez, vagy egy másik közösségi üzemeltetőtől történő sima bérbevételhez, mert ez az AOC egy változatának tekinthető, és egy AOC alá tartozó légi jármű meg kell, hogy feleljen a CAT rész rendelkezéseinek, valamint rendelkeznie kell a 21. rész alapján kiállított légialkalmassági bizonyítvánnyal.</p>
EU-OPS 1.165 (c)(3)(A) Bérlet	ORO.AOC.110(d)	<p>Törölték az előírást, hogy a hatóság felmenti az üzemeltetőt az OPS 1. rész vonatkozó rendelkezései alól.</p>	<p>Sima bérbeadás esetén a légi járművet törlik a bérbeadó AOC-jéből és a légi járművet a bérlő műveleti irányítása alatt üzemeltetik. Az EU jövőbeni repülési szabályai csak EU-s üzemeltetőkre vonatkoznak. Ezért nem szükséges az EU-s üzemeltetőt felmenteni a vonatkozó OPS előírások alól, ha a légi járművet egy nem EU-s üzemeltető használja.</p>
1./3175 (i)(2)	ORO.AOC.135(a)	<p>Törölték a hivatkozást a „karbantartási rendszerre”.</p>	<p>A 2042/2003/EK rendelet foglalkozik vele</p>

EU-OPS (JAR-OPS 3) hivatkozás	EASA-EU hivatkozás	Az eltérés leírása	Indokolás
EU-OPS 1.185(e) és JAR-OPS 3.185(d)	nincs	Nincs olyan előírás, hogy egy AOC megújítási kérvényét legkésőbb a fennálló érvényességi idő lejártát megelőző 30 nappal, vagy egy kölcsönösen megállapított időben kell benyújtani.	Az AOC korlátlan időtartamra kerül kiállításra.
JAR-OPS 3.175(c)(3)	nincs	Nincs olyan előírás, hogy egy AOC igénylője köteles az AOC szerint üzemeltetni kívánt helikoptereket bejegyezni az AOC kiállításáért felelős államban.	Az 1008/2008/EK rendelet foglalkozik vele
1./3.155 (a)(1)	ORO.MLR.115(e)	Hozzáadva: „akkor is, ha az üzemeltető megszűnik a kérdéses hajózási személyzeti tag munkáltatója lenni, amennyiben még érvényes a (c) bekezdésben meghatározott időtartam”.	Az érthetőség érdekében, a beérkezett hozzászólásokra reagálva.
1./3.155 (a)(2)	ORO.MLR.115(f)	A hatály kiterjesztve minden feljegyzésre, nem csak a repülési szolgálatra, szolgálati és pihenőidőre vonatkozóakra. Hozzáadva: „amennyiben ez az előírt időtartamon belül esik”	A teljesség és érthetőség érdekében, a beérkezett hozzászólásokra reagálva.

EU-OPS (JAR-OPS 3) hivatkozás	EASA-EU hivatkozás	Az eltérés leírása	Indokolás
1./3.1040(c)	nincs	<p>Nem került átvételre az EU-OPS (JAR-OPS 3) alábbi szövege:</p> <p>„Amennyiben azt a hatóság másképp jóvá nem hagyta, vagy a nemzeti törvények másképp nem rendelkeznek, az üzemeltető köteles a légi üzemeltetési utasítást angol nyelven elkészíteni. Emellett az üzemeltető a légi üzemeltetési utasítást vagy annak egyes részeit lefordíthatja egy másik nyelvre, és azon a nyelven használhatja.”</p>	<p>Bár az EU-OPS (JAR-OPS 3) előírja, hogy a légi üzemeltetési utasítást angol nyelven kell elkészíteni, emellett lehetővé teszi a légi üzemeltetési utasítás más nyelvre történő lefordítását. Azonban, mivel az EU minden hivatalos nyelvét egyenlőnek tekinti, nem került átvételre az EU-OPS/JAR-OPS 3 vonatkozó bekezdése. Ezen túlmenően felmerül a kérdés, hogy ha az angol nyelvű légi üzemeltetési utasítást nem angol anyanyelvű személyzet használja, az nem jelent-e repülésbiztonsági kockázatot. Ezzel foglalkozik az EU-OPS-ból (JAR-OPS 3-ból) átvett előírás, amely megköveteli, hogy minden szakember legyen képes annak a nyelvnek a megértésére, amelyen a légi üzemeltetési utasításban a feladataira és felelősségére vonatkozó részei íródtak.</p>

EU-OPS (JAR-OPS 3) hivatkozás	EASA-EU hivatkozás	Az eltérés leírása	Indokolás
1./3.1040(i)	ORO.MLR.100(g)	Megváltoztatva, hogy csak azokra a módosításokra vonatkozzon, amelyekről értesítést kell küldeni, azaz kihagyja a szerkesztési változásokat.	Az érthetőség érdekében, valamint, hogy megfeleljen az előzetes jóváhagyással kapcsolatos új szemléletnek.
1./3.1055	ORO.MLR.110	Megváltoztatva, lehetővé téve a repülési napló vezetését nem papíron. A repülés napló tartalmát kell bemutatni, mint a megfelelés elfogadható módozatát.	A rugalmasság elősegítése érdekében, valamint a technológiai fejlődés támogatása érdekében. Az ICAO SARP-ok nem írják elő a nyomtatott papírt.
OPS 1./3.1065 1. függelék	ORO.MLR.115(b) és (c)	Összevonva a dokumentumok tárolási időtartamának táblázatai. Törölve a légi jármű műszaki naplója. A CC tanúsítvány hozzáadva. Nem kerültek átvételre a kozmikus- és napsugárzási dózisokra vonatkozó feljegyzések.	A táblázatok az érthetőség és egyszerűség kedvéért kerültek összevonásra. A légi jármű műszaki napló törölve, mert ezzel a légialkalmassági szabályok foglalkoznak. A CC tanúsítvány hozzáadva, hogy tükrözze az új CC szabályokat. A kozmikus és napsugárzási dózisokra vonatkozó feljegyzések nem kerültek átvételre, mert ez a téma nem tartozik a repülésbiztonság hatálya alá.

EU-OPS (JAR-OPS 3) hivatkozás	EASA-EU hivatkozás	Az eltérés leírása	Indokolás
EU-OPS 1.005(a) (31) pont, 1. függelék JAR-OPS 3.005(f) (18). 1. függelék	nincs	A szöveg nem került átvételre.	Nincsenek rövidített légi jármű-parancsnoki tanfolyamra vonatkozó követelmények. Az Alaprendelet 14. cikkét kell alkalmazni.
1/3.105 (d)	ORO.FC.145(d)+ (e)	Az FSTD felhasználói jóváhagyás egyértelműsítése. Új bekezdés a folyamatos megfelelés és egy FSTD-n bekövetkezett, az üzemeltető képzési programjaira esetleg hatással bíró változások megfelelő kezelésének biztosítására.	Az EU-OPS/JAR-OPS 3 végrehajtási problémái. Semleges pálya. Összehangolás az ORO.FSTD-vel és ORO.ATO-val.
nincs	ORO.FC.145(b)	Új bekezdés hozzáadva, amely előírja, hogy a képzési programokban figyelembe kell venni a kötelező OSD elemeket.	Az OSD figyelembe vétele érdekében.
1/3.943(a)	nincs	A szöveg nem került átvételre.	Korábbi átmeneti rendelkezés.

EU-OPS (JAR-OPS 3) hivatkozás	EASA-EU hivatkozás	Az eltérés leírása	Indokolás
EU-OPS 1.955(a)(2)	ORO.FC.105(b)(3)	A szöveget összhangba hozták a JAR-OPS 3.955(a)-val	Az EU-OPS szövege úgy íródott, amely arra utal, hogy egy olyan pilóta, aki úgy lép be egy üzemeltetőhöz, hogy egy korábbi üzemeltetőnél már megszerezte a légi jármű-parancsnoki képesítést részt kell, hogy vegyen az új üzemeltető által nyújtott másik légi jármű-parancsnoki tanfolyamon, mielőtt az új üzemeltető légi jármű-parancsnokká nevezhetné ki. A JAR-OPS 3 ebben a tekintetben logikusabb.
EU-OPS 1.978(b)+(e)	nincs	Nem kerültek átvételre a közelmúltbeli tapasztalatra vonatkozó hivatkozások.	Az ATQP nem hosszabbíthatja meg az FCL előírásokat. A közelmúltbeli tapasztalat kiterjesztésére vonatkozó előírás már megtalálható az FCL.060-ban.
EU-OPS 1.978(f)	nincs	Nem került átvételre a poszt kinevezett birtokosának felelősségére vonatkozó előírás-	Az általános és az AOC egyedi szervezeti előírások tükrében felesleges.

EU-OPS (JAR-OPS 3) hivatkozás	EASA-EU hivatkozás	Az eltérés leírása	Indokolás
EU-OPS 1.978(c)(1) 1. függelék	nincs	Nem került átvételre a (c)(1) pont mondata, amely lehetővé teszi a hivatalos repülésbiztonsági esettanulmánnyal egyenértékű alternatív módszer kidolgozását.	Nem sikerült megállapítani, hogy mi lehet ez az alternatíva. A JAR-OPS 1.978(c)(1)(i), 1. függelék, 4. pontban ACJ-ében hasonló mondat volt olvasható. Az EU-OPS függeléke ma AMC, és a vonatkozó ACJ szövege azt mutatja, hogy megfelelő lenne a választható megfelelési módozat folyamatát használni, hogy egy ilyen alternatívát mindenki számára elérhetővé tegyenek.
OPS 1.940(a)(2) 2. függelék	ORO.FC.202(a)(7))	Bekerült az egypilótás CRM.	Az egypilótás CRM számos egyedi tényezővel rendelkezik, amelyek nem vonatkoznak a többszemélyes üzemelésre.
OPS 1.940(a)(5) 2. függelék	ORO.FC.202(c)	Minimális óraszám éjjel egypilótás üzemelésben történő repülésre.	Az NPA OPS 65 és az ICAO 6. függelék I, 29. Módosítás, amelyet a JAAC, az EASA és az ASC a JAA NPA egyik ASC-jének nyilvánított, amelyet bele kell venni az első végrehajtási szabályokba.

EU-OPS (JAR-OPS 3) hivatkozás	EASA-EU hivatkozás	Az eltérés leírása	Indokolás
nincs	ORO.FC.100(e)(2))	Hozzáadták a szabadúszó szakszemélyzet FTL-ére vonatkozó előírást.	A Repülésbiztonsági Bizottság kérésére a felelősség egyértelművé tételére az FTL előírásainak történő megfeleléssel kapcsolatban, amennyiben egy pilóta egyszerre több üzemeltetőnél dolgozik.
JAR-OPS 3.988	ORO.TC és I függelék Meghatározások	Bevezetésre került a műszaki szakszemélyzet meghatározása, és pontosabban van meghatározva az ORO.TC hatálya.	A JAR-OPS 3 O alrész a személyzet a hajózó személyzettől eltérő tagjaira vonatkozik. Ezen személyzetet úgy határozták meg, mint CAT HEMS, HHO és NVIS műveletek személyzete. A légiutas-kísérők esetében a JAR-OPS 3 már előírja a JAR-OPS 1/EU-OPS O alrészének betartását.
JAR.OPS 3.995(a)(2)	ORO.TC GM-e	JAR-OPS 3 előzetes orvosi vizsgálatot vagy felmérést ír elő. Az Alaprendelet az ER 7.b. pontban megteremti a légiutas-kísérőkre vonatkozó orvosi előírások jogi alapjait. Műszaki szakszemélyzetre vonatkozóan nincs hasonló előírás. Ezért az előírásokat csak az OPS.001 hatáskör-kijelölésének megfelelően vették át, mint GM-et.	Eltérő jogi alap.
JAR-OPS 3.1030(a)	nincs	Nem került átvételre a maximális típusszámra vonatkozó szöveg.	Műszaki személyzet esetében nem határoztak meg típusokat.

EU-OPS (JAR-OPS 3) hivatkozás	EASA-EU hivatkozás	Az eltérés leírása	Indokolás
nincs	ORO.TC.105 (b)(2)	Hozzáadásra került a szabadúszó személyzeti tagok FTL-ére vonatkozó kitétel.	A hajózó személyzetre és légiutas-kísérőkre vonatkozó változásokkal összhangban.
EU-OPS O alrész OPS 1.988	Az összefoglaló rendelet CC része és a légi jármű üzemben tartásáról szóló rendelet I. függeléke	A légiutas-kísérők meghatározása.	Az érthetőség és jogi bizonyosság érdekében, figyelembe véve a meghatározás első, a JAR-OPS 1 1993-as kiadásra történő megfogalmazásában bekövetkezett változásokat.

EU-OPS (JAR-OPS 3) hivatkozás	EASA-EU hivatkozás	Az eltérés leírása	Indokolás
OPS 1.990(b)(2)	ORO.CC.100 (b)(1)	A légiutas-kísérők legkisebb számának meghatározására vonatkozó szöveg.	<p>Az egyértelműség hiánya az EU-OPS előírásában, amely eltérő értelmezéshez és végrehajtáshoz vezetett, amely kihathat a repülésbiztonságra (különösen a padlósínti vészkijáratoknál kényszerhelyzet és kiürítés során).</p> <p>Annak biztosítására, hogy a légiutas-kísérők legkisebb számának meghatározása során gondosan figyelembe veszik az üzemeltetők egyedi kabin-elrendezésénél légiutas-kísérővel végzett repülésekre vonatkozó légialkalmassági előírásokat (hiv. TC, STC vagy váltás TC-re).</p> <p>Semleges pálya.</p>
OPS 1.990(c)	nincs	A hatóság által előírt további légiutas-kísérők kivételes körülmények között.	Az ORO részben nem került átvételre, mert erről a 216/2008/EK rendelet 14. cikkének (1) bekezdése rendelkezik.

EU-OPS (JAR-OPS 3) hivatkozás	EASA-EU hivatkozás	Az eltérés leírása	Indokolás
OPS 1.995(b)	ORO.CC.110 (a)(2)	CAT műveletekben légiutas- kísérő szolgálatra történő kijelölés és szolgálat minimum előírásai és feltételei, az orvosi alkalmasságra vonatkozóan.	Eltérő jogi alap. A MED rész részletes előírásai meghatározzák az alkalmasság meghatározásához előírt orvosi felülvizsgálati időszakokat és előírásokat.
OPS 1.995(c)	ORO.CC.210(a)	CAT műveletekben légiutas- kísérő szolgálatra történő kijelölés és szolgálat minimum előírásai és feltételei, a légiutas-kísérő tanúsítványokra vonatkozóan.	Eltérő jogi alap. A CC rész és ORO rész részletes előírásai meghatározzák, hogy a tanúsítványokat érvényesen kell tartani.
OPS 1.1000(c)	ORO.CC.260 (a)(2)	Új előírás a vezető légiutas- kísérő képzés ellenőrzésére vonatkozóan.	A konzultációból eredő eltérés. Az ellenőrzés hozzáadása, amelyet szükségesnek tartanak annak biztosítására, hogy a vezető légiutas- kísérő képzést – a többi képzéshez hasonlóan – sikeresen teljesítették és elérték az előírt jártassági szintet

EU-OPS (JAR-OPS 3) hivatkozás	EASA-EU hivatkozás	Az eltérés leírása	Indokolás
OPS 1.1005(a) és (b)	CC rész (CC.CCA.100) ARA rész CC rész	A tanúsítványra vonatkozó új hatály és feltételek.	Eltérő jogi alap. Az üzemeltetők és/vagy képzési szervezetek jóváhagyásának eldöntése továbbra is a tagállamok feladata marad, ahogy az EU- OPS-ban is. Az EU-OPS a repülésbiztonsági képzésre vonatkozó tanúsítványával ellentétben a légiutas- kísérő tanúsítványt érvényesen kell tartani, hogy a légi jármű típusképesítésekkel együtt tanúsítható legyen, hogy az engedélyes szolgálatra képesített
OPS 1.1005(b), (d) és (e)	ORO.AOC.120	Az üzemeltető légiutas-kísérő képzés nyújtására és/vagy tanúsítványok kiállítására kiadott jóváhagyásait meg kell határozni az AOC üzemeltetési előírásaiban.	Eltérő jogi alap. A folyamat bizonyos fokú egységesítése érdekében alapvető egységes rendelkezéseket adtak hozzá az ORO.AOC üzemeltetőkre vonatkozó részéhez (és az ARA rész CC alrészéhez, a képzési szervezetekre vonatkozóan)

EU-OPS (JAR-OPS 3) hivatkozás	EASA-EU hivatkozás	Az eltérés leírása	Indokolás
OPS 1.1010	ORO.CC.125 ORO.CC.130	Az átképzést és a különbségek oktatását külön szabályba tették	A konzultációból eredő eltérés. Új szabály és szöveg a különbségek oktatására, amely tisztán eltér a légi jármű típusképzéstől és az üzemeltetői átképzéstől
nincs	ORO.CC.125(b) ORO.CC.130(c) ORO.CC.250(b)	Hivatkozások az OSD-re	Az OSD figyelembe vétele érdekében egy új bekezdés került be, amely előírja, hogy a képzési programoknál figyelembe kell venni a kötelező OSD elemeket Az ORO.CC.205(b) szövegezése a típusváltozatok új típusként történő meghatározásáról néhány változtatást tartalmaz, hogy megoldható legyen az OSD-ből eredő rendelkezésekkel történő egyezés
nincs	ORO.CC.110 (b)(2)	Hozzáadásra kerültek a szabadúszó személyzet FTL-ére vonatkozó kitételek	A Repülésbiztonsági Bizottság felszólítására a felelősség egyértelművé tételére az FTL előírásainak történő megfeleléssel kapcsolatban, amennyiben egy légiutas-kísérő egyszerre több üzemeltetőnél dolgozik.

EU-OPS (JAR-OPS 3) hivatkozás	EASA-EU hivatkozás	Az eltérés leírása	Indokolás
OPS 1.1015(c)	ORO.CC.140 (e)(3)	A háromévente kötelező képzési elemek érvényességi idejének hozzáadása az időszakos oktatáshoz	A konzultációból eredő eltérés. Az egyértelműség hiánya az EU-OPS-ban azon képzési elemek érvényességi idejére vonatkozóan, amelyek oktatását 3 évet nem meghaladó időszakonként írják elő
OPS 1.1020	ORO.CC.145(c)	Érvényességi időszak hozzáadása	Az EU-OPS ezen tételében az egyértelműség hiánya miatt Mivel az AMC és a GM nem mondhat ellent szabálynak, rendelkezések hozzáadása először a JAR-OPS 1 2. fejezetében (IEM OPS 1.1020(a) az érvényességi időszak alkalmazhatóságáról és az üzemeltetők rugalmasságáról a felfrissítő képzés bizonyos körülmények között időszakos képzéssel történő felváltásában
OPS 1.1005(h)(1)(i) 1. függelék	nincs	Nem került átvételre a szöveg a bevezető CRM tanfolyamról már szolgálatot teljesítő légiutas-kísérők részére a következő időszakos képzést megelőzően	Korábbi átmeneti rendelkezés, már nem érvényes
OPS 1.1010(j) 1. függelék	nincs	Nem került átvételre a fertőző betegségek elkerüléséről szóló kezdő tanfolyamra vonatkozó szöveg	Korábbi átmeneti rendelkezés, már nem érvényes

EU-OPS (JAR-OPS 3) hivatkozás	EASA-EU hivatkozás	Az eltérés leírása	Indokolás
OPS 1.1015 1. függelék + OPS 1.1020 1. függelék	ORO.CC.140 (c)(2)(ii) ORO.CC.145 (b)(3)	A pilótakabint védő ajtóról tartott képzés hozzáadása az időszakos képzéshez és felfrissítő képzéshez, mint hároméves képzési elem	A konzultációból eredő eltérés, figyelembe véve a légiutas-kísérők fontosságát légiközlekedés-védelemmel összefüggő esemény során
JAR-OPS 3 O alrész JAR-OPS 3.988(c) 1. függelék	ORO rész CC alrész	Nem került tételes felsorolásra a JAR-OPS 3 szerint helikopteres légiutas-kísérők által nem elvégzendő képzés elemek könnyítései	Az ORO rész „légi járművekre” hivatkozik, így minden szabály repülőgépes és helikopteres repülésekre egyaránt vonatkozik, és a könnyítések listája többé nem szükséges, mivel a javasolt szabályok egyértelművé teszik, hogy képzés csak akkor nyújtható, „ha felszerelték”, berendezésre, amikor „a fedélzeten megtalálható” és/vagy „amennyiben az üzemeltetni kívánt légi járműre vonatkozik”

Eltérések az ICAO 6. függeléktől az ORO rész esetében

225. Az alábbi táblázat áttekintést nyújt az ICAO 6. függelék I. és III. részének a jelen vélemény³⁶ hatálya alá eső azon előírásairól, amelyek vagy nem, vagy olyan módon kerültek a szövegbe, amely nem felel meg az ICAO 6. függelék vonatkozó előírásainak. A felsorolt tételek némelyike nem tartozik az Alaprendelet hatálya alá, azokkal a tagállamoknak kell foglalkozniuk.

³⁶ Különösen a karbantartásra és az üzemeltető karbantartási ellenőrzésére vonatkozó ICAO szabványokkal nem foglalkoznak itt.

Hivatkozás a 6. függelék I. és III. részére	EASA-EU hivatkozás	Eltérés leírása
I. rész, 9.4.5.3	ORO.FC.202	Nem térnek ki külön az egypilótás üzemmódban és a repülésre jellemző környezetben végzett első ellenőrzésre
I. rész 9.4.4.1 III. rész II. fejezet 7.4.3.1	ORO.FC.130/230/330	<p>Csak egy üzemeltetői jártassági ellenőrzés szükséges nappal, B teljesítmény-osztályú repülőgéppel, 8 egybefüggő hónapnál nem hosszabb szezonban történő repülés előtt.</p> <p>A jártassági ellenőrzés egy típuson is lefolytatható a nappal, vizuális tereptárgyak alapján kijelölt útvonalakon hajtóművel felszerelt összetett helikopternek nem minősülő légi járművel végzett műveleteket teljesítő személyzeti tagok részére, amennyiben a legrégebben repült típuson történik.</p> <p>Éves jártassági ellenőrzés nappal, látvarepülési szabályok (visual flight rules, VFR) szerint, ugyanazon induló és érkező repülőteret vagy műveleti helyszínt használó, 30 percnél nem hosszabb vagy a illetékes hatóság által kijelölt helyi illetékességi területen belül, egymotoros légcsavaros, 5 700 kg legnagyobb engedélyezett felszállótömegű és a pilótával együtt legfeljebb hat utast befogadó repülőgéppel, vagy egy hajtóműves és a pilótával együtt legfeljebb hat utast befogadó helikopterrel végrehajtott kereskedelmi célú légi személyfuvarozási műveletekre.</p>
I. rész, 9.1.2	nincs	A rádió-üzemeltetői engedélyek kibocsátása nem tartozik az Alaprendelet hatálya alá és a tagállamok feladata marad.
I. rész, 9.1.3	ORO.FC.110	A repülőmérnöki szakszolgálati engedélyek kibocsátása nem tartozik az Alaprendelet hatálya alá és a tagállamok feladata marad.

Hivatkozás a 6. függelék I. és III. részére	EASA-EU hivatkozás	Eltérés leírása
I. rész, 9.1.4	nincs	Nem szükséges repülőnavigátor. A repülőnavigátori szakszolgálati engedélyek kibocsátása nem tartozik az Alaprendelet hatálya alá és a tagállamok feladata marad.
I. rész, 9.4.3.5 és 9.4.3.6	ORO.FC.105(c)	12 hónap helyett 36 hónapos időtartam a repülőterekre B teljesítmény-osztályú repülőgépeket VFR szerint, nappal repülő hajózó személyzetnél.
I. rész, 10.3 (b) – (f) III. rész, 8.3 (b) – (f)	nincs	A repülésüzemi tisztek és diszpécserok esetében nem határoztak meg egyedi tudást, képzést, tapasztalatot vagy érvényességi időtartamokat.

V. A javasolt szabályalkotói feladatok listája

226. Az alábbi táblázat áttekinti az ORO részhez javasolt szabályalkotói feladatokat. A GEN alrészre vonatkozóan ezek főleg abból erednek, hogy szükséges felmérni az ARO és az ORO repülésbiztonság-irányításra és kockázatfelmérésre vonatkozó rendelkezéseit az ICAO a Repülésbiztonság-irányítási előírásokról és ajánlott gyakorlati eljárásokról szóló 19. függelékének kiadását követően, valamint az EASP bevezetésével összhangban.

Hivatkozás részre, előírásra	Hatály	Hivatkozás az RMP-re
ORO.GEN.120	GM kidolgozása arról, hogy hogyan bizonyítható egy végrehajtási szabály repülésbiztonsági céljának teljesülése a megfelelés választható módzata jóváhagyásának kérvényezésekor.	MDM.094 a + b
ORO.GEN 2 . fejezet	Az előírások áttekintése az ICAO legfrissebb változásai alapján (a 19. függelék kiadása), különösen azon repülésbiztonsági kockázatok kezelésének felülvizsgálata, amelyek másik szervezetekkel fennálló kapcsolatból erednek/amelyeket a szervezettel kapcsolatban álló más szervezetek jobban kezelnek.	MDM.094 a+b

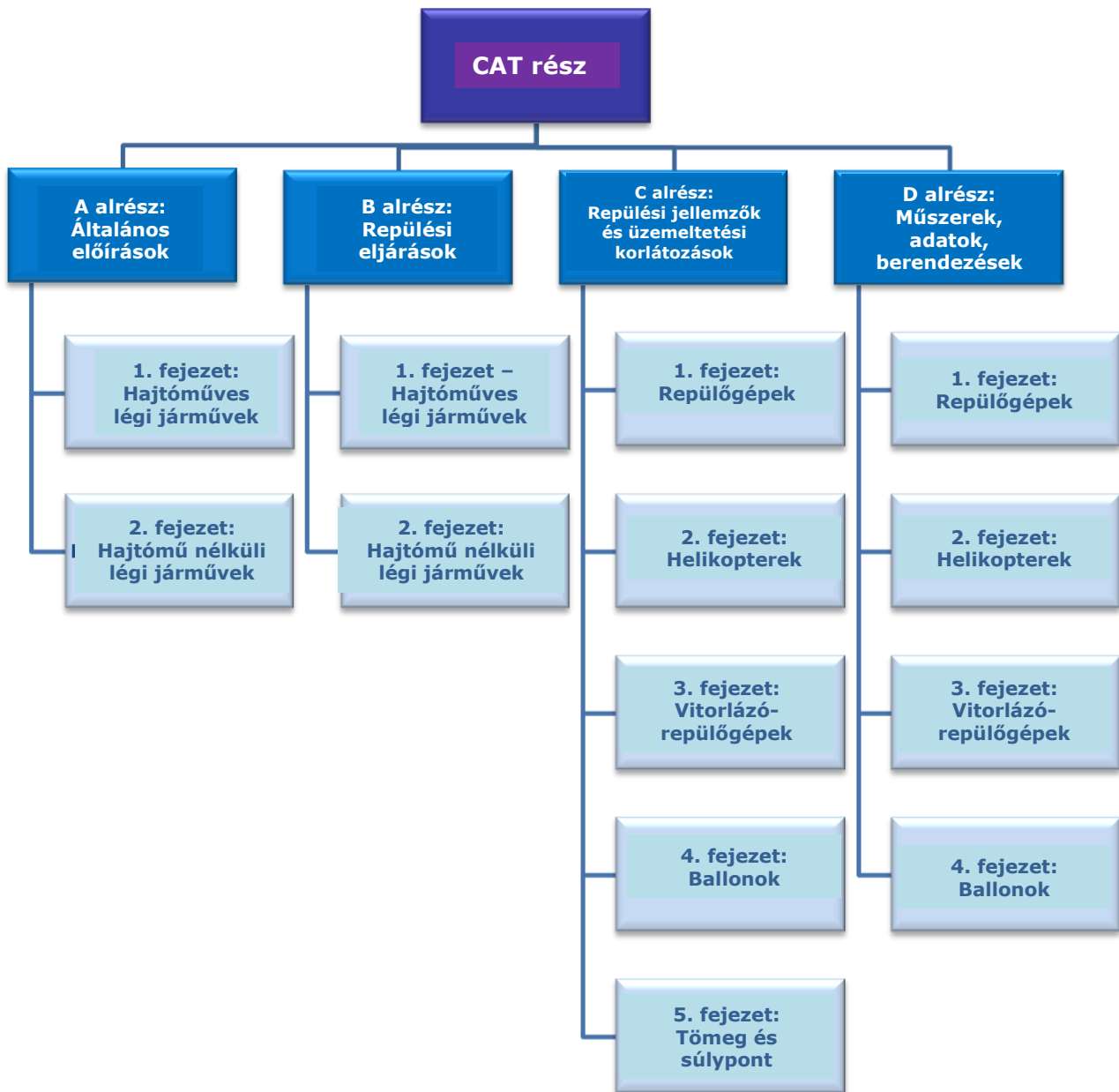
Hivatkozás részre, előírásra	Hatály	Hivatkozás az RMP-re
ORO.AOC.125	AOC hatálya alá eső légi járművek nem kereskedelmi célú üzemben tartásának vizsgálata.	OPS.075
ORO.FC	A személyzeti erőforrás-gazdálkodásra vonatkozó rendelkezések felülvizsgálata és frissítése az elmúlt évek tapasztalatai alapján.	OPS.094
ORO.FC	Alternatív képzési és képesítési program kidolgozása helikopteres kereskedelmi célú légi fuvarozási műveletekre.	OPS.088 a+b

IV. függelék: A CAT (A,H) rész

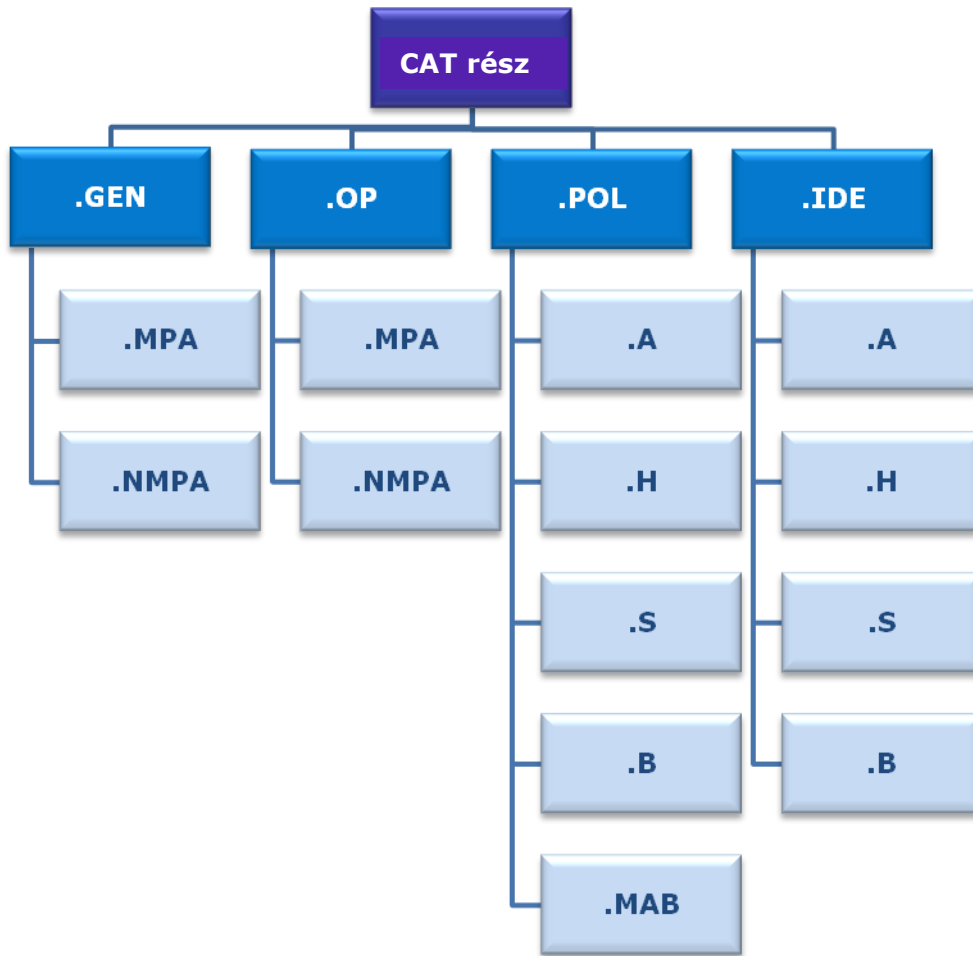
I. Hatály

227. A CAT rész repülőgéppel, helikopterrel, vitorlázó-repülőgéppel és ballonnal végzett kereskedelmi célú légi fuvarozási műveletek műszaki előírásait tartalmazza. Négy alrészről áll, amelyek további fejezetekre oszlanak, amelyek az egyes légijármű-kategóriákra vonatkozó szabályokat tartalmazzák. Egyes fejezetek további alfejezetekre oszlanak.
228. Az alrészek szerkezete hasonló az Alaprendelet IV. függelékben foglalt Lényeges előírásokhoz, az EU-OPS/JAR-OPS 3-hoz, valamint az ICAO 6. függelék I. részéhez.
229. A szabályok szerkezetét – különösen a fejezeteket és alfejezeteket – úgy alakították ki, hogy a jövőben az újabb légijármű-kategóriákra vagy egyedi műveletekre jellemző előírásokat a jelenlegi szöveg- vagy szabályszerkezet változtatása nélkül be lehessen illeszteni. Megjegyzendő, hogy a jövőbeni szabályalkotó feladatok a léghajókra, a dönthető rotoros légi járművekre és a pilóta nélküli repülőrendszerekre vonatkozó előírásokat dolgozzák ki.
230. A 9. és 10. ábra a CAT rész szerkezetéről nyújt áttekintést.
231. Ez a magyarázó megjegyzés csak a repülőgéppel és helikopterrel végzett CAT műveletekkel foglalkozó fejezetekkel foglalkozik:
- CAT.GEN.MPA;
 - CAT.OP.MPA;
 - CAT.POL.A, CAT.POL.H, CAT.POL.MAB;
 - CAT.IDE.A, CAT.IDE.H.

9. ábra. A CAT rész szerkezete: A címek



10. ábra. A CAT rész szerkezete: a szabályazonosítók



II. A hozzászólások áttekintése

232. A beérkezett hozzászólások általában támogatták a CAT rész CRD verzióját.
233. Az érdekelt felek többsége támogatta a javasolt szabályok az EU-OPS-szal és a JAR-OPS 3-mal történő összehangolásának mértékét, a végrehajtási szabályok és az AMC anyagok között javasolt egyensúlyt, valamint a szabályok javasolt szerkezetét.
234. A helikopterrel végzett CAT műveletekre vonatkozó CRD szöveg egyes területeit kifogásolták, míg a repülőgéppel végzett CAT műveletekre vonatkozó szöveg nagy részét általánosan elfogadták.

III. Az eltérések áttekintése

Eltérések az EU-OPS-tól /JAR-OPS 3-tól

235. Az EU-OPS és JAR-OPS 3 repülésbiztonsági célkitűzést tartalmazó szabályait IR-ként megtartották. Az EU-OPS és JAR-OPS 3 azon szabályait, amelyek egy repülésbiztonsági célkitűzésnek történő megfelelés egyértelmű eszközét

tartalmazzák, AMC szintre emelték. Sok esetben az EU-OPS és JAR-OPS 3 függelékeit megfelelési eszköznek tekintették, és AMC-ként vették át. Azokban az esetekben, amikor nem lehetett egyértelmű különbséget tenni egy repülésbiztonsági célkitűzés és egy repülésbiztonsági célkitűzés elérésének eszköze között, a szabályt IR-ként tartották meg.

236. Azokban az esetekben, amikor egy arányosabb megoldás szükségét mutatták ki, az Ügynökség egy repülésbiztonsági célkitűzést és egy AMC-t tartalmazó szabályszoveget javasolt. Azonban az Ügynökség nem végzett nagyobb változtatásokat az anyagon, csak a szöveg szintjét váltogatta IR és AMC között.
237. Megjegyzendő továbbá, hogy az OPS 1.005(a) 1. függelékét (B teljesítményosztályú repülőgépek üzemeltetése), az OPS 3.005(f) 1. függelékét (kis helikopterek üzemeltetése (csak nappali VFR (visual flight rules, látvarepülési szabályok)), valamint az OPS 3.005(g) 1. függelékét (helyi illetékességi területen végzett repülések (csak nappali VFR) a megfelelő fejezetbe ültették át.
238. Mindazonáltal az Ügynökség azon a véleményen van, hogy a szabályok további felülvizsgálatot igényelnek az arányosság és az EU-OPS/JAR-OPS 3-ban alkalmazott könnyítési feltételek tekintetében. Ezért RM programjában betervezi a CAT szabályok felülvizsgálatának feladatát a hajtóművel felszerelt összetett légi járműnek nem minősülő légi járművekre és meghatározott területeken történő használatukra vonatkozóan.
239. Az EU-OPS és JAR-OPS 3 szabály azon szövegét, amely egy IR alternatíváját jelölte jogi okokból törölték; az ilyen alternatívákat az Alaprendelet 14. cikke szerint kell kezelni. Az EU-OPS és JAR-OPS 3 AMC szintre emelt olyan szövegét, amely anélkül javasol alternatívát egy AMC-re, hogy bizonyítaná a repülésbiztonsági célkitűzés előírásainak maradéktalan betartását törlésre került; azonban az ilyen alternatív AMC-t az üzemeltetők a választható megfelelési módosítást eljárását alkalmazva felhasználhatják, feltéve, hogy bizonyítást nyer, hogy a repülésbiztonsági célkitűzés elérhető.
240. Az AMC anyagban átvett olyan szöveget, amely egy választható megfelelési módosítást illetékes hatóság általi jóváhagyását írta elő törölték, mert ezzel a választható megfelelési módosítással kapcsolatos eljárásban foglalkoznak.
241. Az EU-OPS/JAR-OPS 3 szabály azon szövegét, amely az Alaprendelet IV. függelékében is megtalálható megtartották, és hozzáadták az Alaprendeletre történő hivatkozást.
242. Az EU-OPS/JAR-OPS 3 szabály magyarázó természetű szövegét GM-ként vették át; a megjegyzéseket vagy AMC előírásként írták át, ahol lábjegyzetként kezelték, vagy GM-ként vették át, vagy törölték, ha nem nyújtottak elegendő hozzáadott értéket.
243. Azok a szabályok, amelyek a „hatóság által elfogadható” kitételek tartalmazzák következetesen minden alrészben átírásra kerültek az alábbi szövegre: „az üzemeltető a légi üzemeltetési utasításban meghatározza...”. Az Ügynökség azért döntött ezen megoldás mellett, hogy előírjon egy meghatározott eljárást arra vonatkozóan, hogy az ilyen tételekről hogyan kell tájékoztatni a illetékes hatóságot.

244. Az alábbi táblázat áttekinti az EU-OPS-tól és JAR-OPS 3-tól történő szándékolt eltéréseket. A lentebb található szöveg magyarázatot ad az eltérések természetére és indoklására vonatkozóan.

6. táblázat: Eltérések az EU-OPS-tól /JAR-OPS 3-tól

EU-OPS /JAR-OPS 3 hivatkozás	EASA-EU hivatkozás	Eltérés leírása	Indokolás
1./3.125(a)(4)	CAT.GEN.MPA.180 (a)(5)	Az AOC tanúsított eredeti példány, míg az EU-OPS/JAR-OPS 3-ban vagy az eredeti, vagy az AOC másolata.	Igazodás az ICAO 30. módosításhoz
nincs	CAT.GEN.MPA.180 (a)(9)	A repülési naplót a fedélzeten kell tartani, míg ez az EU-OPS/JAR-OPS 3-ban nem volt kötelező.	A Chicagói Egyezmény 29. cikkének történő megfelelés
1.192	CAT.OP.MPA.106	Egy elszigetelt repülőtér repülőgéppel célrepülőtérként történő használatához előzetes jóváhagyás szükséges.	Egy elszigetelt repülőtér használata nagyobb kockázatnak teszi ki a légi járművet és utasait, mint egy olyan, ahol rendelkezésre áll kitérő célrepülőtér. Az, hogy egy repülőtér elszigeteltnek minősül-e vagy sem, gyakran attól függ, hogy milyen légi járművel közelítik meg a repülőteret. Ezért a illetékes hatóság értékeli, hogy minden lehetséges eszközt alkalmaznak-e a nagyobb kockázat csökkentésére.

EU-OPS /JAR-OPS 3 hivatkozás	EASA-EU hivatkozás	Eltérés leírása	Indokolás
1./3.255	CAT.OP.MPA.150	Az tüzelőanyagra vonatkozó irányelvekhez és azok bármely változtatásához előzetes jóváhagyás szükséges.	Az Ügynökség osztja az érdekelt felek véleményét, miszerint az tüzelőanyagra vonatkozó irányelvekre vonatkozó előírások repülésbiztonsági szempontból kritikusnak számítanak, ezért előzetes jóváhagyáshoz kell kötni őket.
JAR-OPS 3.005 (c) 1. függelék	nincs	A magasság-sebesség tartomány (a HV diagram) nem biztonságos tartományában végzett rövid idejű repülés törölve.	Ez ellentmondani látszik az Alaprendelet IV. függelék 4.a pontjának.
1./3.620	CAT.POL.MA B.100 (f)	További követelményeket fogalmaztak meg az utasoktól és poggyásztól eltérő rakomány-tételek normál tömegének jóváhagyására	A nagyobb rugalmasság biztosítása érdekében az üzemeltetők részére
1./3.625	CAT.POL.MAB.105 (a)	A tömeg és súlypont dokumentációból adatok kihagyásának jóváhagyása törölve	Mivel a cél az, hogy ezen adatok ne maradjanak ki, hanem máshol kerüljenek feltüntetésre.
1./3.625	CAT.POL.MAB.105 (e)	Kibővült a tömeg és súlypont dokumentáció, kiterjedve a különböző fedélzeti tömeg és súlypont-rendszerek használatára	Hogy lefedje a korábban nem érintett létező rendszereket.
1.635	CAT.IDE.A.110	Frissültek a tartalék elektromos megszakítókra vonatkozó előírások	Az ICAO-val és a JAA NPA-OPS 43-mal ³⁷ egyezve.

³⁷ NPA-OPS 43 (JAR-OPS 1) Áramkör-védelmi eszközök.

EU-OPS /JAR-OPS 3 hivatkozás	EASA-EU hivatkozás	Eltérés leírása	Indokolás
1.665	CAT.IDE.A.150	Bekerültek a TAWS A osztályra és B osztályra vonatkozó előírások	A JAA NPA-OPS 39B-vel ³⁸ egyezve.
1.675	CAT.IDE.A/H.165	A jegesedési körülmények közötti repülésre használt berendezésre vonatkozó előírás első része törölve.	A Lényeges előírás 2.a.5 már érinti.
Felvevőkre vonatkozó rendelkezések	CAT.IDE.A/H.185/190/195/200	Frissültek az FDR előírások. Adatkapcsolatról kötelező feljegyzések készítése	JAA NPA OPS 39C ³⁹ , 48A ⁴⁰ ,67 ⁴¹
1./3.790	CAT.IDE.A/H.250	A halon használatát előíró rendelkezés törölve	Az 1005/2009/EK rendeletnek ⁴² történő megfelelés érdekében
1./3.730	CAT.IDE.A.205	1. Kisrepülőgépeken előírás a felsőtestet rögzítő heveder (upper torso restraint, UTR). 2. Megjelenik az UTR meghatározása	1.JAA NPA 26-20 ⁴³ . 2. a rugalmasság biztosítása érdekében létező megoldások esetében

³⁸ NPA-OPS 39B (JAR-OPS 1) Pitotcső-fűtés meghibásodása, TAWS B, HF.

³⁹ NPA-OPS 39C (JAR-OPS 1) IA típusú FDR & tüzelőanyag-kódok).

⁴⁰ NPA-OPS 48A (JAR-OPS 1) Adatkapcsolat-alapú kommunikációról készült feljegyzések újonnan épített repülőgépek esetében.

⁴¹ NPA-OPS 67 (JAR-OPS 3) IVA típusú FDR-ek.

⁴² Az Európai Parlament és a Tanács 1005/2009/EK rendelete (2009. szeptember 16.) az ózonréteget lebontó anyagokról, *HL L 286, 2009.10.31., 1. old.*

⁴³ NPA 26-20 FELSŐTESTET RÖGZÍTŐ HEVEDER BESZERELÉSE 5 700 KG-NÁL KÖNNYEBB LEGNAGYOBB FELSZÁLLÓTÖMEGŰ (UTAS) SZÁLLÍTÓ KATEGÓRIÁJÚ REPÜLŐGÉPEKBE

EU-OPS /JAR-OPS 3 hivatkozás	EASA-EU hivatkozás	Eltérés leírása	Indokolás
1./3.680	nincs	A kozmikussugárzás-jelzőre vonatkozó előírás törölve.	Törölve, mert az Alaprendelet – amely csak a repülésbiztonsági kockázatok csökkentésével foglalkozik – nem ad jogi alapot az átvételhez, azaz az egészségügyi témakörökhöz, valamint az egyéb közösségi törvényekkel történő átfedés elkerülése miatt (a Tanács 96/29/Euratom irányelve 1996. május 13. ⁴⁴).

Eltérések az ICAO 6. függeléktől

245. Az alábbi táblázat áttekinti nyújt az ICAO 6. függelék azon előírásából, amelyek vagy nem, vagy olyan módon kerültek átvételre, amely nem biztosít legalább az ICAO 6. függelék előírásaiban meghatározottal egyenlő repülésbiztonsági szintet.

7. táblázat: eltérések az ICAO 6. függeléktől

Hivatkozás a 6. függelék I. és III. részére	EASA-EU hivatkozás	Eltérés leírása
6. függelék I. rész 6.3.1.2.3	CAT.IDE.A.190 (a) (1) és (b)(3)	Az I. típusú FDR bevezetési dátuma a CAT.IDE-ben az 1990. július után kiállított CofA-ra vonatkozik, nem az 1989. január utánira
6. függelék I. rész 6.3.1.2.4	CAT.IDE.A.190 (a) (1) és (b)(2)	A II. típusú FDR bevezetési dátuma a CAT.IDE-ben az 1990. július után kiállított CofA-ra vonatkozik, nem az 1989. január utánira
6. függelék I. rész 6.3.1.2.12 & 13	CAT.IDE.A.190	Nem került bevezetésre az egyes paraméterek legnagyobb mintavételezési és feljegyzési időköze

⁴⁴ A Tanács 96/29/Euratom irányelve (1996. május 13.) a munkavállalók és a lakosság egészségének az ionizáló sugárzásból származó veszélyekkel szembeni védelmét szolgáló alapvető biztonsági előírások megállapításáról, *HL L 159, 1996.6.29., 1.-114. old.*

Hivatkozás a 6. függelék I. és III. részére	EASA-EU hivatkozás	Eltérés leírása
6. függelék I. rész 6.3.1.3 &	CAT.IDE.A.190	Nem került bevezetésre a régi memóriájú FDR-ek használatának elhagyása
6. függelék I. rész 6.3.2.1.1	CAT.IDE.A.185 (a)	Nem került bevezetése a CVR könnyű repülőgépekhez.
6. függelék I. rész 6.3.2.2	CAT.IDE.A.185	Nem került bevezetésre a régi memóriájú CVR-ek használatának elhagyása
6. függelék I. rész 6.3.2.3	CAT.IDE.A.185 (b)	Nem került bevezetésre a CVR-ek felvételi idejének legfeljebb két órára történő utólagos kiterjesztése.
6. függelék I. rész 6.3.3.1.2	CAT.IDE.A.195	Nem került bevezetésre az adatkapcsolat-alapú kommunikáció felvevőjének utólagos beszerelése.
6. függelék I. rész 6.3.3.3	CAT.IDE.A.195	Nem került bevezetésre az adatkapcsolat-alapú kommunikáció felvételeinek és a CVR felvételek összehangolása.
6. függelék I. rész 6.3.4.5.2	CAT.IDE.A.200	Nem került bevezetésre a kettős kombinált felvevő elrendezés a 15 000 kg-t meghaladó MCTOM-ú légi járműveken.
6. függelék I. rész 6.5.2.1 b)	CAT.IDE.A.285	Nem került bevezetésre a mentőmellények kötelezővé tétele a parttól vitorlázási távolságon kívül, víz felett történő repülés esetében az egyéb (nem az 5.2.9 vagy az 5.2.10 pont szerint üzemeltetett) szárazföldi repülőgépeknél
6. függelék I. rész 6.6	CAT.IDE.A.305	A CAT.IDE kivételeket tartalmaz egyéb túlélő felszerelésekre vonatkozóan, amelyeket az ICAO nem látott előre.
6. függelék I. rész 6.19.2 & 3	CAT.IDE.A.350	Nem került bevezetésre a 7,62 m-es felbontás a nyomásmagasság-jelentést adó válaszjeladók esetében.
6. függelék I. rész 8. függelék, 3.1	CAT.IDE.A.185 (d) és (e)	A CAT.IDE azon előírása, hogy a felvételt a pilótafülkében végzett ellenőrzések során meg kell kezdeni nem érvényes minden repülőgépre, hanem az egyes CofA kiállításának dátumának függvénye

Hivatkozás a 6. függelék I. és III. részére	EASA-EU hivatkozás	Eltérés leírása
6. függelék I. rész 8. függelék, 4	nincs	Nem kerültek be a szövegbe a fedélzeti képrögzítőre vonatkozó előírások.
6. függelék I. rész 8. függelék, 6	nincs	Nem kerültek be a szövegbe a fedélzeti adatrögzítő rendszerekre (Aircraft data recording systems, ADRS) vonatkozó előírások
6. függelék I. rész 8. függelék, 7.1	nincs	Nem kerültek be a szövegbe az esetlegesen beszerelt repülési adatrögzítők és repülési adatgyűjtő egységek (flight data acquisition unit, FDAU) önellenőrzésének nyomon követésére vonatkozó előírások
6. függelék, III. rész, 4.3.1.3	CAT.IDE.H.190	Nem került bevezetésre a régi memóriájú FDR-ek használatának elhagyása.
6. függelék, III. rész, 4.3.1.4	CAT.IDE.H.190 (b)	A CAT.IDE-ben az egyedi CofA osztályától és kiállítási dátumától függően a felvétel előírt hossza lehet kevesebb, mint 10 óra
6. függelék, III. rész, 4.3.2.2	CAT.IDE.H.185	Nem került bevezetésre a régi memóriájú CVR-ek használatának elhagyása.
6. függelék, III. rész, 4.3.2.3	CAT.IDE.H.185 (b)	Nem került bevezetésre a CVR-ek felvételi idejének utólagos kiterjesztése.
6. függelék, III. rész, 4.8.2 & 3	CAT.IDE.H.240	Nem kerültek bevezetésre a túlnyomásos helikopterekre vonatkozó oxigén-előírások
6. függelék, III. rész, 5. függelék, 3	CAT.IDE.H.185 (d) és (e)	A CAT.IDE azon előírása, hogy a felvételt a pilótafülkében végzett ellenőrzések során meg kell kezdeni nem érvényes minden helikopterre, hanem az egyes CofA kiállításának dátumának függvénye
6. függelék, III. rész, 5. függelék, 4	nincs	Nem került bevezetésre a fedélzeti képrögzítőre vonatkozó előírás.
6. függelék, III. rész, 5. függelék, 6	nincs	Nem kerültek bevezetésre az esetlegesen beszerelt repülési adatrögzítők és repülési adatgyűjtő egységek (flight data acquisition unit, FDAU) önellenőrzésének nyomon követésére vonatkozó előírások

Hivatkozás a 6. függelék I. és III. részére	EASA-EU hivatkozás	Eltérés leírása
6. függelék I. rész C melléklet	Futópálya-felület állapota	A meghatározás egyezik az EU-OPS/JAR-OPS 3-mal. Az OPS.005 szabályalkotó feladat része lesz a futópálya-felület meghatározásának felülvizsgálata.
6. függelék, III. rész, A melléklet	A/B kategória helikopterek esetében	A meghatározásokat egyeztetjük a CS-meghatározásokkal (JAR-OPS 3).

IV. A javasolt szabályalkotó feladatok listája

246. Az érdekelt felekkel folytatott konzultációs szakaszok során számos olyan téma merült fel, amelyek – ha azokkal a jelen véleményben foglalkoztak volna – messze meghaladták volna az Ügynökség létező szabályok tartalmának átvételére vonatkozó felhatalmazását. Azonban ezen témákat feljegyezték, és azokkal különálló szabályalkotó feladatok során fognak foglalkozni, hogy lehetőség legyen megfelelő konzultáció lefolytatására az érdekelt felek bevonásával. Az alábbi táblázat áttekinti a javasolt szabályalkotó feladatokat.

8. táblázat: A javasolt szabályalkotó feladatok

Rész, szabály hivatkozások	Hatály	Hivatkozás az RMP-re
I. függelék, CAT rész, SPA rész, NCC rész, NCO rész, SPO rész	Az OPS végrehajtási szabályok, valamint az AMC-k és GM-ek első szerkesztői felülvizsgálata tartalmazni fogja az OPS.047-et az Elkülönített futópályák meghatározásának tisztázásáról, valamint egyéb tételekről, hogy egyezzen az ICAO 6. függelék legújabb módosításaival, amelyeket a jelen vélemény nem tartalmaz. Ez a szabályalkotó feladat a tervek szerint 2013-ban indul.	OPS.005 az EASA OPS végrehajtási szabályok frissítése
OPS	Az első vagy folyamatos légialkalmassági kérdésekre vonatkozó szabályok felülvizsgálata, amely ezért megfelelőbb helyen lenne a 21. részben, a 145. részben vagy az M részben.	MDM.047
CAT.POL.H.420	Egyhajtóműves helikopteres repülések beépített területen kívüli barátságtalan környezet felett	OPS.049

Rész, szabály hivatkozások	Hatály	Hivatkozás az RMP-re
CAT.POL.MAB.100	A légi jármű súlymérésére vonatkozó előírások általános értékelése, hogy belefoglalják az M részbe. Az érdekelt felek különösen a légi járművek súlymérését elvégezni jogosultak felülvizsgálatát kérik, hogy megvizsgálják, hogy súlymérést csak az M rész/145. rész szerinti szervezetek végezhetnek-e, vagy jóváhagyott szervezetek minőség-biztosítási rendszere alatt dolgozó harmadik felek is.	MDM.047
CAT.IDE.A.175	Javaslat fedélzeti telefon előírására a légi jármű méretétől függetlenül, ha a típust többpilótás személyzet üzemelteti. Valójában számos, alapképzésre használt egymotoros könnyű repülőgép már most rendelkezik ilyennel.	OPS.065
CAT.IDE.H.115	Javaslat új technológiák használatára helikopter-leszállófényeken (pl. LED), amelyek képesek alternatív módon biztosítani „a föld megvilágítását a helikopter előtt és alatt, valamint a helikopter két oldalán”.	OPS.065
CAT.IDE.H.130(i)	Javaslat térképtartó előírására minden éjjeli repülésnél.	OPS.065
CAT.IDE.H.280	Megfontolandó a hordozható helyzetjelző irányadóktól eltérő eszközök elfogadhatósága: hatékonysága akár megegyezhet az ELT (AD) hatékonyságával, főleg, mivel balesetek során megszűnhet az ELT (AD) és az antennája közötti fizikai kapcsolat.	OPS.065
SPA.LVO, CAT.OP.MPA.110, SPA.ETOPS	Az EU-OPS E alrész átdolgozása. Ez különösen az APV repülésekre, az LTS CAT I műveletekre, az OTS CAT II műveletekre, és az EVS-t használó műveletekre, az ICAO SARP-ok legújabb módosításaira, új technológiai fejlesztésekre – például szintetikus látásjavító eszközök (synthetic vision systems, SVS) – vonatkozó szabályokat érinti.	OPS.083

CAT rész	<p>Egyezés az ICAO-val az alábbiak vonatkozásában:</p> <p>(i) adatkapcsolat-alapú kommunikációról készített felvételek – a JAA NPA-OPS.48A átvétele. Az adatkapcsolat-alapú kommunikáció szabályozó által előírt felvevőre történő felvételre vonatkozó követelmények kiterjesztése minden, adatkapcsolat-alapú kommunikációs eszközt használó repülőgépre és helikopterre.</p> <p>(ii) új felszerelési követelmények 5 700 kg-nál kevesebb MCTOM-ú sugárhajtóműves repülőgépekre, mely szerint kötelező az FDR vagy ADRS vagy AIR és CVR vagy CARS felszerelése;</p> <p>(iii) a frekvencia-modulációt használó felvevők és mágnesszalagos felvevők használatának elhagyása repülőgépeken és helikoptereken;</p> <p>(iv) azon 15 000 kg-t meghaladó MCTOM-ú repülőgépek, amelyek TC-je először 2016. 01. 01.-én vagy azt követően került kiállításra, és amelyeket CVR-rel és FDR-rel egyaránt felszereltek, kötelezően felszerelendő két összevont felvevővel (FDR/CVR-rel);</p> <p>(v) minden CVR esetében a felvételek előírt időtartamának 2 órára növelése 2016. 01. 01.-től mind helikopterek, mind repülőgépek esetén.</p>	<p>OPS.007</p> <p>MDM.073</p> <p>OPS.090</p> <p>OPS.091</p> <p>OPS.092</p>
CAT rész	<p>Az FDR paraméter-lista frissítése a paraméter-teljesítménnyel együtt, hogy egyezzen az ED-112-vel.</p> <p>Az FDR karbantartására vonatkozó rendelkezések felülvizsgálata (egy légibaleset kivizsgálását követően tett ajánlás után).</p>	<p>OPS.023</p> <p>MDM.099</p>

CS-29	<p>Repülés a HV diagram nem biztonságos tartományában CS-29 rotoros légi járművekkel.</p> <p>A CS-29 felülvizsgálata és Kiegészítő anyag kiadásának megfontolása a TC alap & HFM felülvizsgálata szolgálatban álló helikopterekhez a JAR-OPS 3.005(c).45 1. függelékben található könnyítés tükrében.⁴⁵</p>	27&29.027
-------	--	-----------

V. CAT.GEN: A alrész. Általános előírások

247. A jelen alrész a CAT műveletekre vonatkozó általános előírásokat tartalmazza. Két fejezetből áll:

- 1. fejezet: Hajtóműves légi járművek;
- 2. fejezet: Hajtómű nélküli légi járművek.

248. A jelen vélemény csak az 1. fejezet előírásaira vonatkozik.

CAT.GEN.MPA: 1. fejezet. Hajtóműves légi járművek

Általános rész

249. A jelen fejezet az EU-OPS és a JAR-OPS 3 B alrészeit veszi át. Az NPA OPS.GEN I., V., és VI. fejezetére és az OPS.CAT I. fejezetére vonatkozik.

Az EU-OPS (JAR-OPS 3) ORO részbe átvett szabályai

250. A B alrész alábbi rendelkezései kerültek át az ORO részbe, ezeket a jelen fejezet nem tartalmazza:

- OPS 1./3.005 Általános rész: kitér rá a légi járművek üzemen tartásáról szóló összefoglaló rendelet, az M rész, az Alaprendelet lényeges előírásai, valamint az ORO.FC;
- OPS 1./3.030 A minimálisan szükséges berendezések listája – az üzemeltető felelősségével az ORO.MLR foglalkozik;
- OPS 1./3.035 Balesetek megelőzése és repülésbiztonsági program – ezzel az ORO.GEN.200 foglalkozik;
- OPS 1./3.037 ponttal az ORO.GEN.200 foglalkozik;
- OPS 1./3.155 ponttal az ORO.SEC foglalkozik;
- OPS 1./3.165 Bérlettel az ORO.AOC foglalkozik.

⁴⁵ Lásd még a fenti 1. táblázatot, amely megemlíti, hogy a könnyítés nem került át a szövegbe, mert ellentmond az Alaprendelet IV. függeléke 4.a cikkének.

CAT.GEN.MPA.100 A személyzet felelőssége

251. Ez a szabály az OPS1./3.085 (a), (b), (d) pontjait veszi át. Az (b)(5) bekezdés a Repülésbiztonsági Bizottsággal folytatott egyeztetés eredményeképpen került be a szövegbe, hogy külön rendelkezés vonatkozzon az egynél több üzemeltetőnél dolgozó szakszemélyzetre. Azok a részek, amelyekkel az Alaprendelet IV. függeléke már foglalkozik, megmaradtak, és csak a IV. függelékre történő hivatkozás került be a szövegbe.

CAT.GEN.MPA.105 A légi jármű-parancsnok felelőssége

252. Ez a szabály az OPS 1./3.085 (f) pontot veszi át. Azon célból, hogy a kapitány valamennyi felelőssége egyetlen szabályban egyesítsék, az alábbi pontokat vonták össze ebben a szabályban: OPS 1/3.330 és OPS 1.420 (d)(2), (d)(3).

CAT.GEN.MPA.180 A fedélzeten tartandó dokumentumok, kézikönyvek és információk

253. A javasolt végrehajtási szabályok az EU-OPS és a JAR-OPS 3 létező előírásain alapulnak, az alábbi lényeges eltérésekkel:

- A „dokumentumok” elektronikus formátumban történő szállítását kiterjesztették a tanúsításokra és kézikönyvekre is, elismerve az elektronikus eszközök egyre szélesebb körben történő használatát. Az Európai Parlament és Tanács 1999/93/EK irányelve az elektronikus aláírásra vonatkozó közösségi keretfeltételekről⁴⁶ megadja az eredeti anyagok elektronikus formátumának, azaz az elektronikus aláírásnak a mechanizmusát.
- Amennyiben a fedélzeten az eredeti helyett az AOC másolata található, előírás, hogy az egy tanúsított valódi másolat legyen, míg ezt az EU-OPS/JAR-OPS 3 nem határozta meg. A változás oka az ICAO 6. függelék előírásaihoz történő igazodás. A jelen szabálynak történő megfelelésre vonatkozó útmutató dokumentum a kapcsolódó ED határozatban lesz megtalálható.
- A repülési naplót a fedélzeten kell tartani, míg ezt az EU-OPS/JAR-OPS 3 nem tette kötelezővé. A változtatás oka a Chicagói Egyezmény 29. cikkének történő megfelelés. A repülési napló és adatai különböző rendszerekben és dokumentációkban is hozzáférhetőek lehetnek.
- Az egyszerűség és egyértelműség érdekében a tanúsítások, kézikönyvek és egyéb információk fedélzeten történő tárolására vonatkozó rendelkezéseket – amelyek az EU-OPS-ban és a JAR-OPS 3-ban három különálló bekezdést alkottak – összevonták.
- A szövegben most tisztán látható, hogy csak a lajstromozási tanúsítás, a légi járműbiztonsági bizonyítvány és a légi jármű rádió-engedélye kell, hogy „eredeti” legyen, amely az EU-OPS/JAR-OPS 3 szándékát tükrözi.
- A veszélyes áruk dokumentációjának fedélzeten tartására történő hivatkozás átkerült az SPA részbe.
- Az a könnyítés, amely lehetővé teszi egyes dokumentumok bizonyos körülmények között a repülőtéren vagy üzemeltetési helyszínen történő

⁴⁶ *HL L 13, 2000.1.19., 12.20. old.*

tárolását megváltozott, amely így magában foglalja a súlypontszámítási dokumentációt is, mivel ebből egy példányt a földön kell tartani.

CAT.GEN.MPA.200 Veszélyek áruk szállítása

254. A CAT.GEN előírásai meghatározzák azon feltételeket, amelyek alapján veszélyes áruk az SPA.DG rész szerinti jóváhagyás nélkül szállíthatók. Ilyenek lehetnek például az utaspoggyászban szállított olyan tételek, amelyek rendes körülmények között veszélyes árunak számítanak. A bekezdés emellett kitér a személyzet tagjainak éberségére, hogy azonosítsák az akaratlanul a fedélzetre vitt veszélyes árukat.
255. Az Ügynökség úgy döntött, hogy az ICAO Műszaki utasításokra hivatkozással dolgozik, ahogy az az NPA-ban bemutatásra került. A hivatkozás az IR-ben található. A Műszaki utasítások idézett szövegeit általában ezen szabályok nem tartalmazzák. Ezért a CAT.GEN előírása és az SPA.DG-ben található előírások rövidebbek, mint az EU-OPS és a JAR-OPS 3 R alrészének megfelelő részei. Csak az egyes üzemeltetői felelősséget meghatározó előírások kerültek szó szerinti átvételre a Műszaki utasításokból.

VI. CAT.OP: B alrész. Repülési eljárások

256. A jelen alrész a CAT műveletek repülési eljárásaira vonatkozó előírásokat tartalmazza. Két fejezetből áll:
- 1. fejezet: Hajtóműves légi járművek;
 - 2. fejezet: Hajtómű nélküli légi járművek.

A jelen vélemény csak az 1. fejezettel foglalkozik.

CAT.OP.MPA: 1. fejezet – Hajtóművel felszerelt légi járművek

Általános rész

257. A jelen fejezet az EU-OPS és a JAR-OPS 3 D alrészét és az E alrész egyes részeit veszi át.

Összehasonlítás az EU-OPS-szal / JAR-OPS 3-mal

258. Az EU-OPS (JAR-OPS 3) E alrésznek azok a szabályai, amelyek nem vonatkoznak a csökkent látási viszonyok közötti üzemelésre (low visibility operations, LVO) a CAT.OP.MPA.110 pontba kerültek át. Ez az OPS 1/3.430 és az OPS 1./3.430 1 (új) függelék kapcsolódó szövegét, valamint az OPS 1.320(c) 2. függelékét érinti. Az OPS 1./3.430 1. (Régi) függelék nem került átvételre, mert azt 2011. júniusában felváltotta az 1. (új) függelék.
259. Az EU-OPS/JAR-OPS 3 csökkentett függőleges elkülönítési minimumokra (reduced vertical separation minima, RVSM), ETOPS-ra, minimum navigációs teljesítményre megállapított specifikációra (minimum navigation performance specifications, MNPS), valamint a teljesítmény-alapú navigációra (performance-based navigation, PBN) vonatkozó szabályai az SPA rész megfelelő alrészeibe kerültek át.

260. Az alábbi függelékek, amelyek egy repülésbiztonsági célkitűzésnek történő megfelelés egy módozatát tartalmazzák, AMC-ként kerültek átvételre, és az Ügynökség vonatkozó határozatában foglalkoznak velük; ezt a megoldást az alábbi függelékeknél alkalmazták:
- OPS 1.255 1. függelék: A tüzelőanyagra vonatkozó irányelvek;
 - OPS 1.270 1. függelék: A poggyász és a teheráru tárolása;
 - OPS 1.305 1. függelék: Tüzelőanyag-feltöltés és leszívás az utasok beszállása-kiszállása közben, illetve utasokkal a fedélzeten;
 - OPS 1./3.430 1. (új) függelék.
261. A D alrész alábbi szabályai más részekben vagy szabálydokumentumokban kerültek átvételre, és nem található meg a jelen fejezetben:
- Az OPS 1.311 az ORO.CC-ben került átvételre;
 - Az OPS 1.390 Kozmikus sugárzással a 96/29/Euratom bizottsági irányelv foglalkozik;
 - Az OPS 1.420 ponttal a 996/2010/EK rendelet⁴⁷, az ORO.GEN, az M rész, a SERA rész, a CAT.GEN.MPA.105(c) és (d), az SPA.DG, valamint az ORO.SEC foglalkozik.

CAT.OP.MPA.105 Repülőterek és repülési helyszínek használata

262. Ez a szabály az OPS 1/3.220 pontot veszi át. A szabály hatályát kiterjesztették olyan repülésekre, amelyek nem repülőtérről indulnak vagy nem ott szállnak le. Repülésbiztonsági megfontolásokból a szabály nem engedélyezi repülési helyszínek összetett repülőgépekkel CAT műveletekre történő használatát.

CAT.OP.MPA.106 Elszigetelt repülőterek használata – repülőgépek

263. Az Ügynökség előzetes jóváhagyást javasolt elszigetelt repülőtér repülőgéppel kereskedelmi célú üzemben tartás során célrepülőtéreként történő használatához.
264. Az Ügynökség egyetértett az érdekelt felek és a szabályalkotó ellenőrző csoportoknak azzal a nézetével, hogy egy elszigetelt repülőtér használata nagyobb kockázatnak teszi ki a légi járművet és utasait, mint az olyan repülések, ahol rendelkezésre áll kitérő célrepülőtér. Az, hogy egy repülőtér elszigeteltnek minősül-e vagy sem gyakran attól függ, hogy milyen légi járművet használnak a repülőtér kiszolgálására. Ezért a illetékes hatóságnak fel kell mérnie, hogy minden lehetséges eszközt alkalmaztak-e, hogy csökkentsék az elszigetelt repülőtér kiszolgálásának nagyobb kockázatát.

⁴⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 966/2010/EU rendelete (2010. október 20.) a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatáról és megelőzéséről és a 94/56/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről, *HL L 295, 2010.11.12., 35.-50. old.*

CAT.OP.MPA.110 Repülőtér-üzemeltetési minimumok, CAT.OP.MPA.115 Megközelítési repülési technika – repülőgépek

265. Ezek a szabályok az OPS 1./3.225 pontot és az 1./3.430 egyes részeit veszik át. A szabályok olvashatóságának javítása érdekében az 1./3.430 pontot két előírásra osztották. A szöveget a lehető legjobban újraírták és egyszerűsítették.
266. Ahogy fentebb olvasható, az OPS 1.430 1. (új) függelék alábbi előírásai AMC-ként kerültek át, és a határozatban jelennek meg:
- felszállási műveletek 400 m vagy azt meghaladó futópálya menti látástávolság (runway visual range, RVR) érték mellett;
 - nem precíziós megközelítési (non-precision approach, NPA) műveletek;
 - megközelítési műveletek függőleges vezetéssel (approach operations with vertical guidance, APV);
 - CAT I műveletek;
 - körözéssel műveletek;
 - látás szerinti megközelítési műveletek;
 - meghibásodott vagy csökkent határfokú földi berendezésre vonatkozó szabályok;
 - a jelentett meteorológiai látástávolság RVR értékre történő átváltására vonatkozó szabályok.

CAT.OP.MPA.115 Megközelítési repülési technika – repülőgépek

267. Ezek a szabályok az OPS 1./3.225 pontot és az 1./3.430 egyes részeit veszik át. A szabályok olvashatóságának javítása érdekében az 1./3.430 pontot két előírásra osztották. A szöveget a lehető legjobban újraírták és egyszerűsítették.

CAT.OP.MPA.140 ETOPS jóváhagyás nélküli kéthajtóműves repülőgépek legnagyobb távolsága egy alkalmas repülőtértől

268. Ez a szabály az EU-OPS 1.245 pontot veszi át. Ide tartozik 19-et nem meghaladó legnagyobb üzemi utasülés-konfigurációjú és a 45 360 kg-nál kevesebb legnagyobb felszállótömegű sugárhajtóműves légi járművekre vonatkozó szabály a távolság 180 percre történő felemelésére, amennyiben azt a illetékes hatóság jóváhagyta. Jogi okokból bekerült a (d) albekezdés is, amely tartalmazza a illetékes hatóság ilyen jellegű jóváhagyásának beszerzésére vonatkozó előírásokat.

CAT.OP.MPA.150 A tüzelőanyagra vonatkozó irányelvek

269. Ez a szabály az OPS 1./3.255 pontot veszi át. Az Ügynökség osztja az érdekelt felek és szabályalkotó ellenőrző csoportoknak azt a nézetét, hogy a tüzelőanyagra a tüzelőanyagra vonatkozó irányelvekre érvényes előírások repülésbiztonsági szempontból kritikusnak számítanak. Az érdekelt felekkel folytatott konzultáció és a CRD-re adott hozzászólások alapján az Ügynökség fenntartja azon javaslatát, hogy az tüzelőanyagra vonatkozó irányelvek és azok bármely változtatása előzetes jóváhagyáshoz kötött.

270. Ahogy fentebb olvasható, az OPS 1.225 1. függelék szövegének átvétele AMC-ként valósult meg, és a szöveg a határozatban jelent meg.

CAT.OP.MPA.155 Speciális kategóriájú utasok (special categories of passengers, SCP) szállítása

271. A szabály elsősorban az OPS 1.260 és 1.265 pontokat veszi át. Emellett célja megfelelő kapaszkodót nyújtani egy jövőbeni AMC-hez vagy GM-hez, amely a csökkent mozgásképességű emberek (persons with reduced mobility, PRM) szállításával kapcsolatos, 2012-ben elindítani tervezett szabályalkotó feladat (MDM.072) eredményeképpen dolgozható ki. A javasolt szöveg átírásra került, az 1107/2006/EK a légi járműveken utazó fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyek jogairól szóló rendelet⁴⁸ figyelembe vételével. Különös figyelmet kapott a 2. cikk a) pontja, amely megadja a „fogyatékkal élő” és „csökkent mozgásképességű” ember meghatározását, és hatálya némileg szélesebb, mint az EU-OPS hasonló szövege (lásd ACJ OPS 1.260 a JAR-OPS 1 2. fejezetében). Figyelembe véve azt is, hogy a PRM-ek szállítására az USA-ban érvényes szabályok (14 CFR 382 rész) most már az európai üzemeltetőkre is vonatkoznak, külön figyeltek annak biztosítására, hogy a javasolt IR következetes legyen az 1107/2006/EK rendelet 4. cikk (1) bekezdésének (a) pontjában meghatározott irányelvvel. Összefoglalva, a javasolt szöveg úgy került kidolgozásra, hogy a 216/2008/EK rendelet és a repülésekre vonatkozó kapcsolódó IR, valamint az 1107/2006/EK rendelet betartható legyen.

CAT.OP.MPA.295 Fedélzeti összeütközés-elkerülő rendszer (airborne collision avoidance system, ACAS) használata

272. Ez a szabály az OPS 1.390 pontot veszi át. A szöveget az AUR.ACAS-hoz⁴⁹ kiadott 5/2010 számú véleményben javasolt szöveghez igazították. Az AUR.ACAS azzal a céllal került megszüvegezésre, hogy a 7.1 verziójú összeütközés-elkerülő logikát használó ACAS-t kötelező előírásként vezessék be az európai légtérben.
273. A beérkezett hozzászólások alapján a vélemény egyedi előírásokat javasolt a repülőgépekre és a helikopterekre.

VII. CAT.POL: C alrész. A repülési jellemzők és az üzemeltetési korlátok

274. A jelen alrész a CAT műveletekben használt légi járművek repülési jellemzőire és üzemeltetési korlátaira vonatkozó előírásokat tartalmazza. Öt fejezetből áll:
- 1. fejezet: Repülőgépek;
 - 2. fejezet: Helikopterek;
 - 3. fejezet: Vitorlázórepülőgépek;
 - 4. fejezet: Ballonok;
 - 5. fejezet: Tömeg és súlypont.
275. A jelen vélemény az 1., a 2. és az 5. fejezettel foglalkozik.

⁴⁸HL L 204, 2006.7.26., 1.9. old.

⁴⁹ Megtalálható az Ügynökség honlapján.

CAT.POL.A: 1. fejezet. Repülőgépek**Általános rész**

276. A jelen fejezet az EU-OPS F-I alrészeit veszi át.
277. A jelen fejezet négy alfejezetből áll:
- 1. alfejezet: Általános előírások;
 - 2. alfejezet: Az A teljesítmény-osztály;
 - 3. alfejezet: A B teljesítmény-osztály;
 - 4. alfejezet: A C teljesítmény-osztály.

Összehasonlítás az EU-OPS-szal/JAR-OPS 3-mal

278. Megtartásra került az F-I alrészek szabálytartalma. Szerkesztési átdolgozások találhatóak, a többi alrészben használt kifejezésekkel történő egyeztetés érdekében. Azokban az esetekben, ahol az EU-OPS szövege alternatív módszereket tett lehetővé, a szöveget vagy AMC-be tették át, vagy törölték, mivel a 14. cikk (6) bekezdése szerinti derogáció lenne szükséges, ha az alternatíva feltételeit nem határozzák meg tisztán.
279. Az OPS 1.545(b)(1) és (c)(1) függelék AMC szintre került.

2. alfejezet: Az A teljesítmény-osztály

280. A szabály szövegét lényeges változtatás nélkül átvettük.
281. A beérkezett hozzászólások alapján meredek megközelítési eljárásoknál az ablakmagasság-értékeket 50-ről 60 lábra növelték, hogy egyezzen az NPA 25B-267-tel és a JAA Teljesítmény Albizottság javaslatával.

3. alfejezet: A B teljesítmény-osztály

282. A szabály szövegét lényeges változtatás nélkül átvettük.

4. alfejezet: A C teljesítmény-osztály

283. A szabály szövegét lényeges változtatás nélkül átvettük.

CAT.POL.H: 2. fejezet. Helikopterek**Általános rész**

284. A jelen fejezet a JAR-OPS 3 F-I alrészeit veszi át.
285. A jelen fejezet négy alfejezetből áll:
- 1. alfejezet: Általános előírások;
 - 2. alfejezet: Az 1. teljesítmény-osztály;
 - 3. alfejezet: A 2. teljesítmény-osztály;

- 4 . alfejezet: A 3. teljesítmény-osztály.

Közérdeket szolgáló helyszínre és helyszínről végzett repülések – CAT.POL.H.225

286. Közérdeket szolgáló helyszín egy beépített barátságatlan környezetben elhelyezkedő kórház. Amennyiben az nem a HEMS üzemeltetési bázis, ez az 1. teljesítmény-osztályra vonatkozó előírások enyhítését teszi lehetővé, mert a leszállóterület túl kicsi az A kategóriás eljárás teljesítéséhez, vagy az akadálykörnyezet túlságosan meredek emelkedési gradienst eredményez.⁵⁰ A szabály egyaránt vonatkozik HEMS repülésekre, valamint HEMS jóváhagyást nem igénylő kórházak közötti átrepülésekre.
287. Az üzemeltető köteles meghatározni azokat a közérdeket szolgáló helyszíneket, amelyeknél nem végezhetők az 1. teljesítmény-osztály előírási szerinti repülések, és jóváhagyást kérvényezni a biztonságos kényszerleszállás biztos képessége nélküli repülésre. A illetékes hatóságra vonatkozó párhuzamos előírás (ARO.OPS.220) előírja a illetékes hatóság számára a közérdeket szolgáló helyszínek listájának feltüntetését a jóváhagyásban.
288. Az utolsó javaslat a JAR-OPS 3-mal egyezik, néhány szerkesztési változtatással a szöveg javítása, valamint az egyéb előírásokkal történő összehangolás érdekében. A rendelkezéshez számos hozzászólás érkezett amiatt, hogy egyes tagállamokban eltérően vagy egyáltalán nem vezették be a JAR-OPS 3-at. A tagállamokkal és szakértőkkel folytatott kiterjedt konzultációt követően az Ügynökség arra a következtetésre jutott, hogy nem tud olyan repülésbiztonsági tanulmányt kidolgozni, amely lehetővé tenné a JAR-OPS 3 szándékainak vagy bevezetési dátumának megváltoztatását. Különösen a bevezetési dátum olyan kérdés, amely közösségi szintű döntést igényel, mivel ez túlhaladja a légiüzemeltetés repülésbiztonságával foglalkozó törvények körét.

A biztonságos kényszerleszállás biztos képessége nélküli repülések - CAT.POL.H.305

289. A jelen IR tartalmazza a JAR-OPS 3.517(a) 1. függelékét.
290. A jogbiztonság érdekében kifejezetten meg kell határozni a „feltételek körét”. Ezért a JAR-OPS 3.517(a) 1. függelék ACJ-2-ben található egyes anyagokat szabállyá minősítettek fel, nehogy az alternatív értelmezés áldozatául essenek. A feltétel teljesítésének módszere az AMC anyagban maradt.

Beépített területen kívüli barátságatlan környezetben végrehajtott helikopteres repülések - CAT.POL.H.420

291. A beépített területen kívüli barátságatlan környezet meghatározása olyan környezet:

⁵⁰ Az olyan (kórházi) leszállóhelyek esetében, amelyek nem beépített barátságatlan környezetben találhatóak, alkalmazhatók a kitétségre vonatkozó rendelkezések – amelyeket a CAT.POL.H már tartalmaz –, mert ez nem jelenti az 1. teljesítmény-osztály előírásainak könnyítését.

- nem hajtható végre biztonságos kényszerleszállás, mert a felszín erre nem alkalmas;
 - a helikopter utasai nem védhetők meg megfelelően az elemektől;
 - a kutatás-mentés reakcióideje, -képessége nem arányos a várható kitettséggel.
292. A CAT.POL.H.420 bekezdés forrása a JAR-OPS 3.005(e) bekezdés pont 1. függeléke, amely egy kockázatelemzésen alapul, melynek célja az utasok magas szintű védelme kereskedelmi célú légi fuvarozás során. Az előírás utasvédelmi része abban áll, hogy egy 3. teljesítmény-osztályú, egy hajtóműves helikopter kritikus hajtóművének meghibásodása barátságtalan környezet felett természetesen kényszerleszállást eredményez valószínű veszteségekkel.
293. Mindazonáltal, amikor a szabályt 1999-ben megalkották, a JAA tudomásul vette az új rendelkezés gazdasági hatásait, valamint, hogy nem biztos, hogy azonnal megjelennek a megfelelő teljesítményű helikopterek. Ennek következtében útmutató dokumentumot dolgoztak ki, hogy lehetővé tegyék a már fennálló repülések folytatását, különösen:
- hegyvidékes területeken;
 - félreeső területeken, ahol az egy hajtóműves repülések beszüntetése és a flotta több hajtóműves helikopterekre cserélése nehezen megoldható és aránytalan lenne.
294. A JAR-OPS 3 a tagállamokban történő eltérő bevezetéséből adódóan a rendeletet szélesebb körben alkalmazzák, mint ami a JAA szándéka volt 1999-ben; vagy bármely barátságtalan környezetben engedélyeznek ilyen egy hajtóműves helikopteres repüléseket, vagy új üzemeltetők megjelenését is jóváhagyják.
295. Mivel a ma rendelkezésre álló több hajtóműves helikopterek nem mindegyike képes megfelelni az 1. vagy 2. teljesítmény-osztály nagy magasságú repülésre vonatkozó előírásainak, a JAR-OPS 3 rendelkezéseit végrehajtási szabályokba ültették át, hogy lehetővé tegyék az ilyen repülések folytatását, amíg rendelkezésre nem állnak jobb teljesítményű helikopterek. Bizonyos módosításokat hajtottak végre, hogy az a lehető legnagyobb mértékben tükrözze a tagállamokban fennálló helyzetet.
296. Egy új hatósági előírás (ARO.OPS.215) megköveteli, hogy a tagállamok jelöljék ki ezen hegyvidékes és félreeső területeket, valamint írják elő a illetékes hatóság részére a kockázatelemzés felülvizsgálatát és mérlegeljék az ilyen repülések végrehajtásának műszaki és gazdasági indokait, mielőtt jóváhagyják azokat.
297. Egy új GM kerül bevezetésre, amely felváltja a JAR-OPS 3.005(e) 1. függelék IEM-jét, tisztázva az ilyen jóváhagyások beszerzésének feltételeit.
298. Egyes tagállamok és érdekelt felek úgy érveltek, hogy a javasolt szabályok ne csak hegyvidékes vagy félreeső területekre vonatkozzanak, hanem engedélyezzék az repülést minden barátságtalan környezetben. Azonban a rendelkezésre álló időben az Ügynökség és az érdekelt felek nem voltak képesek elegendő adatot összegyűjteni és olyan repülésbiztonsági tanulmányt készíteni, amely azt mutatta volna, hogy szükséges újragondolni a JAR-OPS 3 vezérlő elvét, miszerint a flottákat több hajtóműves helikopterekre kell átállítani, figyelembe véve az egy hajtóműves helikopterek műszaki fejlődését és javuló megbízhatóságát. Ezért az

Ügynökség jelen pillanatban elhamarkodottnak tartja a szabály lényegi megváltoztatását. Elkezdte a megfelelő adatok begyűjtését, és a jövőben várható ebben a témában egy szabályalkotó feladat elindítása. Ez a szabályalkotó feladat kitér majd a dugattyús motoros helikopterek használatára.

CAT.POL.MAB: 5. fejezet: Tömeg és súlypont

Általános rész

299. Ez a fejezet az EU-OPS és a JAR-OPS 3 J alrészét veszi át.

300. Ez a fejezet két alfejezetből áll:

- 1. fejezet: Hajtóművel felszerelt légi járművek;
- 2. fejezet: Hajtómű nélküli légi járművek.

301. A jelen vélemény csak az 1. fejezettel foglalkozik.

1. fejezet: Hajtóművel felszerelt légi járművek

Egyedi témakörök

302. A hajtóművel felszerelt légi járművekre vonatkozó tömeg- és súlyponti előírásokat egyben tartottuk, mert csak néhány eltérést találtak a repülőgépek és helikopterek között. Az így kapott szöveget a lehető legnagyobb mértékben egyeztették az EU-OPS és JAR-OPS 3 eredeti előírásaival. Azonban egyszerűsítették, és javították a szabály szintje és az AMC közötti egyensúlyt a megfelelő rugalmasság lehetővé tétele és a különböző üzemeltetési körülmények figyelembe vétele érdekében.

303. Egyelőre megtartottuk a légi járművek súlymérésére vonatkozó előírásokat a CAT.POL.MAB.100(b) pontban. Ezeket az MDM.047 szabályalkotó feladatban az M részbe illesztik. A feladat részét képezi a légi járművek súlymérésére jogosult személyek/szervezetek felmérése.

304. A CAT.POL.MAB.100(f) pont kiegészítő feltételeket tartalmaz az utasoktól vagy poggyásztól eltérő normál tömegek jóváhagyására vonatkozóan.

305. A CAT.POL.MAB.105(a) pontban töröltük az egyes adatok a tömeg- és súlypont dokumentációból történő törlésének jóváhagyását, mert a cél az, hogy ezen adatok ne hiányozzanak, hanem máshol, azonnal hozzáférhető módon rendelkezésre álljanak.

306. Kiterjesztettük a tömeg és súlypontra vonatkozó rendelkezéseket (CAT.POL.MAB.105(e)), kitérve a különböző fedélzeti tömeg- és súlypont rendszerek használatára, valamint az olyan rendszerekre, amelyekkel az EU-OPS/JAR-OPS 3 nem foglalkozik.

VIII:CAT.IDE: D alrész: Műszerek, adatok, berendezések

307. Ez az alrész a CAT műveletekre vonatkozó általános előírásokat tartalmazza. Négy fejezetből áll:

- 1. fejezet: Repülőgépek;
 - 2. fejezet: Helikopterek;
 - 3. fejezet: Vitorlázó repülőgépek;
 - 4. fejezet: Ballonok.
308. A jelen vélemény az 1. és 2. fejezettel foglalkozik.
309. Az 1. és 2. fejezet az EU-OPS és a JAR-OPS 3 K és L alrészeit veszi át.
310. A szöveget úgy írták meg, hogy lehetőség szerint megtartsák a teljesítmény-alapú célkitűzéseket, azaz a szabályok szintjén, és rendszer/berendezés meghatározások és megfelelőségi módozatok AMC szinten történő megadásával.
311. A berendezésekre vonatkozó előírásokat elválasztották a tisztán üzemeltetési előírásoktól, pl. a berendezések használatáról, amellyel a CAT.OP megfelelően foglalkozik.
312. A szabályok számozása minden részben ugyanolyan sorrendet követett, így ugyanazon tárgyra ugyanaz a szám és cím vonatkozik mind a repülőgépek, mind a helikopterek esetében. Amennyiben egy szabály a kifejezetten a repülőgépekre volt jellemző, a számot átugrották, és ugyanez volt a helyzet a helikopterek esetében.
313. A műszerek és berendezések a CAT.IDE alrészben megkövetelt jóváhagyási előírásai a CAT.IDE.A/H.100 pontban tisztázásra kerültek a 21. rész előírásaival összhangban. További előírások kerültek be annak biztosítására, hogy azon, a CAT részben nem előírt műszereket és berendezéseket, amelyeket a 21. rész szerint nem kell jóváhagyni, nem használnak repülésbiztonsági feladatokra és nem hatnak ki a légialkalmasságra.
314. Egy új előírás került be: CAT.IDE.A/H.105 A repüléshez minimálisan szükséges berendezések, amely a meghibásodott rendszerekkel végzett repülésekre vonatkozik, az OPS 1.030/3.030 pontnak megfelelően.
315. A repülési adatrögzítőkre vonatkozó előírásokat frissítették az NPA-OPS 39B (1A típusú FDR) szerint. Figyelembe vették továbbá az NPA-OPS 48A Adatkapcsolat-alapú kommunikáció feljegyzései újonnan épített repülőgépekhez, valamint az NPA-OPS 67 IVA típusú repülési adatrögzítők helikopterekhez dokumentumokat is.
316. Törlésre került a CAT.IDE.A/H.165 eredeti előírásának első fele a jegesedési körülmények közötti repüléshez szükséges berendezésekről, mert ezzel már a Lényeges előírások 2.a.5 pontja foglalkozik.
317. Az adatkapcsolat-alapú kommunikáció feljegyzéseinek kötelezővé tételének dátuma ideális esetben meg kell, hogy feleljen azzal a dátummal, amikor az adatkapcsolatot mérvadó VHF kommunikációra használják. Azonban számos hozzászólásban kértek megfelelő tájékoztatást az utólagos beszerelés elkerülése érdekében. Ezért a javaslat szerint az adatkapcsolat-alapú kommunikációs feljegyzések készítése az OPS rendelet hatályba lépését követően legyen kötelező, azaz 2014. április 8-án.
318. CAT.IDE.A(H).250 Kézi tűzoltó-készülékek: eltávolítottuk az OPS a halon oltóanyag használatának kötelezővé tételéről szóló rendelkezését, hogy megfeleljenek az 1005/2009/EK rendeletnek, amely megtiltja annak használatát.

A szabály egy általános repülésbiztonsági célkitűzést tartalmaz az oltóanyag hatékonyságára vonatkozóan. Ez lehetővé teszi a halon használatát az átmeneti időszakban.

319. A kozmikus sugárzás-jelzőre vonatkozó előírás (OPS 1.680/3.680) törlésre került, mivel az Alaprendelet – amely csak a repülésbiztonsági kockázatok mérséklésével foglalkozik – nem teremti meg az átvétel jogi alapjait, azaz az egészségügyi kérdéseket. A törlés emellett elkerüli az egyéb európai törvényekkel történő átfedést, különösen a munkahelyi egészségre és biztonságra, valamint a sugárzások elleni védelemre (a Tanács 96/29/Euratom irányelve (1996. május 13.) vonatkozókkal).

1. fejezet: Repülőgépek

320. A tartalék elektromos megszakítókra vonatkozó előírásokat (CAT.IDE.A.110) finomították az ICAO, valamint az EU-OPS és a JAA NPA-OPS 43 alapján.
321. A VFR szerinti nappali repülésekhez előírt műszerekre és berendezésekre vonatkozó előírások könnyítései azon légi járművek esetében, ahol a megfeleléshez utólagos beszerelés lenne szükséges és amely a illetékes hatóság jóváhagyását igényli most közvetlenül a szabályban található, hogy biztosítható legyen az egységes alkalmazás a tagállamokban.
322. A kis repülőgépekben a felsőtestet rögzítő hevederre (upper torso restraint, UTR) system) vonatkozó előírás (CAT.IDE.A.205) az NPA 26-20 szerint került hozzáadásra az 5 700 kg-nál kevesebb MTOM-ú repülőgépek esetében egy, az Egyesült Királyság PLH-ja részére címzett balesetkivizsgáló-testületi ajánlást és az Egyesült Királyság PLH-ja által elvégzett tanulmányt követően.
323. Emellett a rugalmasság biztosítása érdekében a jelenlegi tervezési megoldásokban bekerült a szövegbe az UTR meghatározása. A hozzászólások áttekintése során világossá vált, hogy az EU-OPS nem volt következetes a „biztonsági heveder” kifejezés használatában. Bár általánosan elfogadottnak tűnik, hogy a biztonsági hevederhez biztonsági öv és két vállsúly tartozik, számos repülőgép nem biztos, hogy megfelel a vonatkozó előírásoknak. Az Európai Bizottsághoz az EU-OPS alapján beérkezett kivételek erősítik ezt a nézetet. Számos hozzászólás érkezett annak érdekében, hogy engedélyezzék az átlós vállsúlyjal kombinált biztonsági öv használatát az olyan repülőgépek pilótafülkéjének megfigyelő ülésében, ahol a négyponthoz heveder beszerelése nem megoldható. Figyelembe véve légijármű-belső tervezésében tapasztalt legújabb fejlesztéseket, a felsőtestet rögzítő különböző heveder-rendszer megoldások is képesek ugyanazt a megemelt repülésbiztonsági szintet nyújtani a megfigyelő-ülésekben.
324. Bevezetésre kerültek az A Osztályú & B Osztályú TAWS-ra vonatkozó előírások (CAT.IDE.A.150) az NPA-OPS 39B alapján.

2. fejezet: Helikopterek

325. A CRD-re érkezett hozzászólásokat követően a 10 000 láb és 13 000 láb között üzemeltetett, hajtóművel felszerelt összetett helikopterek nem minősülő légi járművek pilótáinak oxigénellátására vonatkozó előírások könnyítései (CAT.IDE.H.240) megmaradtak a JAR-OPS 3-ban megadott eredeti szöveg

alapján. A 13 000 láb és 16 000 láb között töltött rövid időszakra vonatkozó további kivételezéseket – amelyed a JAR-OPS 3 eredetileg a hatóság egyedi jóváhagyása mellett tervezett – az Alaprendelet 14. cikkén keresztül kell kezelni. Ezek a további kivételek nem állnak összhangban az ICAO SARP-okkal, és jóváhagyásuknak az egyedi kockázat-mérséklő intézkedéseken kell alapulniuk (pl. az üzemeltető gyakorlata, a pilóta fiziológiai alkalmazkodása bizonyos tengerszint feletti magasságokhoz. Ezenfelül általában csak bizonyos körzetekben (azaz hegyvidékes területeken) legyenek alkalmazhatók).

V. függelék: Az SPA rész

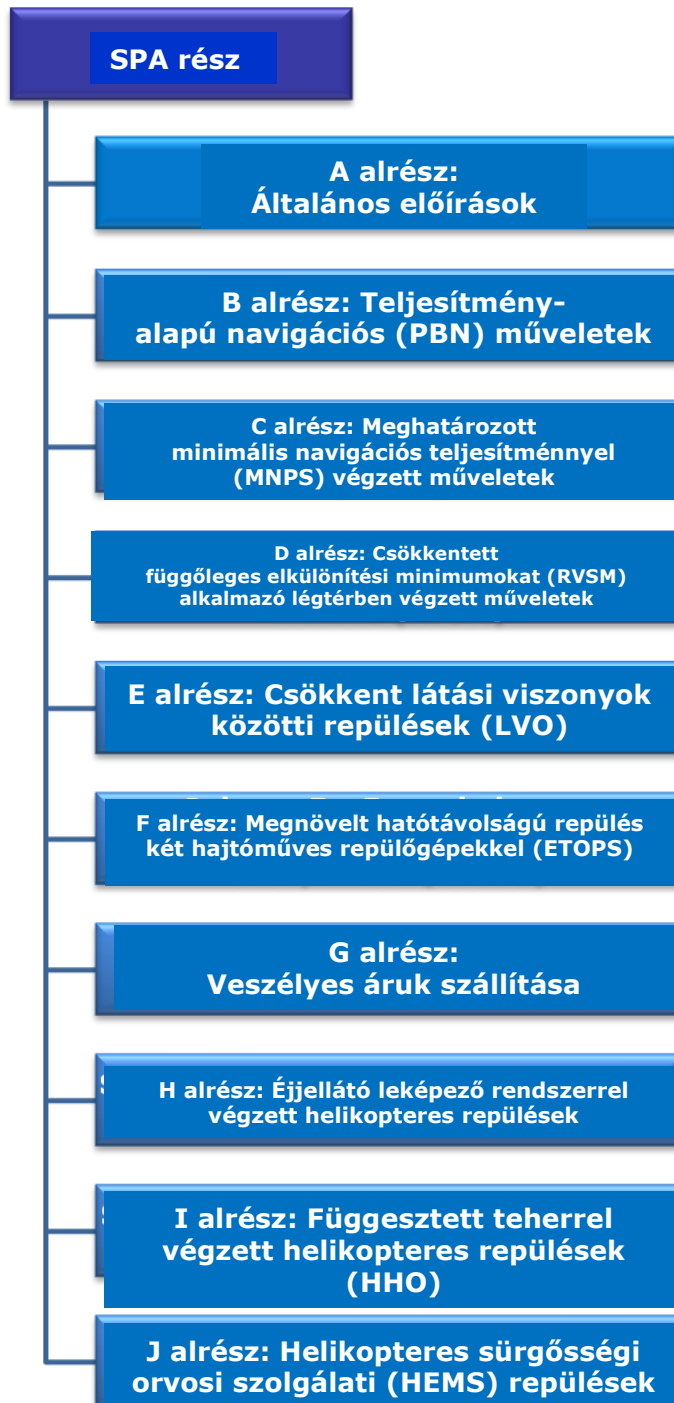
I. Hatály

326. Az SPA rész az egyedi jóváhagyáshoz kötött légi jármű üzemben tartásra vonatkozó üzemeltetői előírásokat tartalmazza.

327. Az SPA rész 10 alrész tartalmaz:

- az első alrész azokat az általános előírásokat tartalmazza, amelyek az SPA részben meghatározott mind a kilenc egyedi jóváhagyásra vonatkoznak;
- a kilenc egyedi jóváhagyásra vonatkozó előírások egy-egy alrészben találhatóak.

Az alábbi táblázat áttekintést nyújt az SPA rész szerkezetéről.

11. ábra. Az SPA rész szerkezete

328. Az SPA rész előírásai egyaránt vonatkoznak kereskedelmi, valamint nem kereskedelmi célú üzemeltetőkre, az alábbi kivételekkel:

- Az SPA.ETOPS csak repülőgépekkel végzett CAT műveletekre vonatkozik;
- Az SPA.NVIS, SPA.HHO és SPA.HEMS csak helikopteres CAT műveletekre vonatkozik.

II. A reagálások áttekintése

329. A beérkezett reagálások általában az SPA rész CRD verziójának általános támogatottságát tükrözték.

III. Az eltérések áttekintése**Eltérések az EU-OPS-tól /JAR-OPS 3-tól**

330. Az alábbi táblázat áttekinti az EU-OPS-tól és a JAR-OPS 3-tól történő szándékos eltéréseket.

9. táblázat: Eltérések az EU-OPS-tól /JAR-OPS 3-tól

EU-OPS /JAR-OPS3 hivatkozás	EASA-EU hivatkozás	Eltérés leírása	Indokolás
JAR-OPS 3.005(d), (c)(2) albekezdés 1. függelék	SPA.HEMS.125	Módosították a teljesítményre vonatkozó előírásokat, hogy tükrözzék a JAA HSST WP és az érdekelt felek álláspontját az NPA konzultációt követően.	A JAA HSST WP beillesztése.
JAR-OPS 3.175 1. függelék	nincs	A tenger feletti repülések jóváhagyásának törlése.	A JAR-OPS 3 nem tartalmazott objektív feltételeket.

Eltérések az ICAO 6. függeléktől

331. A vélemény nem tartalmaz a jelenleg érvényes ICAO előírásoknál kevésbé korlátozó előírásokat.

IV. A javasolt szabályalkotó feladatok listája

332. Az érdekelt felekkel folytatott konzultációs szakaszok során számos olyan témakör merült fel, amelyek – amennyiben a jelen véleményben foglalkoztak volna vele – messze túlmutattak volna az Ügynökség a jelenlegi szabályok tartalmának átvételére adott felhatalmazásán. Azonban ezeket a témakörök feljegyzésre kerültek, és külön szabályalkotó feladatok során foglalkoznak majd velük, hogy lehetővé váljon az érdekelt felek bevonása, illetve a velük folytatott megfelelő konzultáció. Az alábbi táblázat áttekinti a javasolt szabályalkotó feladatokat.

10. táblázat: A javasolt szabályalkotó feladatok

Rész, szabály hivatkozás	Hatály	Hivatkozás az RMP-re
SPA	Jóváhagyás tenger feletti repülések végrehajtására	OPS.093
SPA.LVO, CAT.OP.MPA.110, SPA.ETOPS	Az EU-OPS E alrész átdolgozása. Ez különösen az APV műveletekre, LTS CAT I műveletekre, OTS CAT II műveletekre, és EVS-t használó műveletekre vonatkozó szabályokkal, az ICAO SARP-ok legújabb változtatásaival, új technológiai fejlesztésekkel, mint pl. a szintetikus leképező rendszerekkel (synthetic vision systems, SVS) kapcsolatos.	OPS.083
SPA.NVIS	Arányos szabályok kidolgozása a CAT(H) műveletektől eltérő NVIS műveletekre vonatkozóan.	OPS.096
SPA.HHO	Egyetlen fejezet kidolgozása minden külső emberi teherszállító repülésre ahelyett, hogy ezek az előírások megoszlanak az SPA rész és az SPO rész között.	OPS.067
SPA.HEMS	A JAA TGL-43 átvétele	OPS.057

V. SPA.GEN: A alrész: Általános előírások**Általános rész**

333. A jelen alrész egyedi jóváhagyásokat beszerző és birtokló üzemeltetőkre vonatkozó általános előírásokat tartalmaz. A jelen alrészt az egyedi jóváhagyásra vonatkozó előírásokat tartalmazó alrésszel együtt kell olvasni.

SPA.GEN.100 Illetékes hatóság

334. A jelen előírás meghatározza a illetékes hatóságot és különbséget tesz a kereskedelmi és a nem kereskedelmi célú üzemeltetők között.

335. Az ICAO 6. függelék II. résznek történő megfelelés fenntartása érdekében jelen előírás megköveteli, hogy a harmadik országban nyilvántartásba vett légi járművet használó nem kereskedelmi célú üzemeltetők esetében a PBN-re, MNPS-re és RVSM-re vonatkozó egyedi jóváhagyásokat a nyilvántartásba vevő harmadik állam állítja ki.

SPA.GEN.105 Egyedi jóváhagyás kérvényezése

336. Az Ügynökség feltüntetett egy hivatkozást az „1702/2003/EK bizottsági rendelet szerint megállapított, a repülésre való alkalmasságra vonatkozó adatokra (operational suitability data, OSD)”. A repülésre való alkalmasságra vonatkozó adatok egy olyan adathalmaz, amelyet a légi jármű gyártója köteles megadni a típusalkalmassági eljárás során a légi jármű biztonságos üzemeltetésének alátámasztásához. Ezeknek az adatoknak egy része az üzemeltetőkre kötelező abban az értelemben, hogy ezek alapján kell kidolgozniuk a minimálisan szükséges berendezések listáját (minimum equipment list, MEL) és képzési programjaikat. Ezért az OSD egy légi jármű-típusra érvényes, az egységes repülésbiztonsági szint biztosításához szükséges minimális előírásokat jelenti.
337. A 2011. május 13-án kiadott NPA 2009-01 „Üzemeltetési megfelelési bizonyítvány” és „Repülésbiztonsági irányelvek” dokumentumok további magyarázatot tartalmaznak.

SPA.GEN.110 Egyedi jóváhagyással rendelkező üzemeltető jogosításai

338. Az előírás meghatározza, hogy az egyedi jóváhagyásokat nem kereskedelmi célú üzemben tartás esetén az „egyedi jóváhagyások listájában”, kereskedelmi üzemben tartás esetén az „üzemeltetési előírásokban” (operations specifications, OPSPECS) dokumentálják. A hatóságokra vonatkozó párhuzamos előírások az ARO részben találhatóak. Az „OPSPECS” és az „egyedi jóváhagyások listája” formanyomtatványai az ARO rész II. és III. függelékében találhatóak.

SPA.GEN.115 Egyedi jóváhagyáshoz kötött repülések változásai

339. A jelen előírás meghatározza, hogy az egyedi jóváhagyás feltételeire ható bármely változtatáshoz az illetékes hatóság előzetes jóváhagyása szükséges. Ilyennek számít a megfelelés választható módzatainak kidolgozása is.
340. Ezért megjegyzendő, hogy az SPA előírásai és a vonatkozó AMC anyag azzal a szándékkal kerül kidolgozásra, hogy a kereskedelmi és a nem kereskedelmi célú üzemeltetők által javasolt választható megfelelési módzatokhoz illetékes hatóságaik előzetes jóváhagyása szükséges.

SPA.GEN.120 Egyedi jóváhagyás folyamatos érvényessége

341. A jelen előírás a jóváhagyások folyamatos érvényességének elvén alapul, amely egybeesik az egyéb üzemeltetéshez kapcsolódó jóváhagyások és tanúsítások esetében alkalmazott megoldással.
342. Az Ügynökség beillesztett egy hivatkozást az OSD-re, mint az egyedi jóváhagyás érvényességének fenntartásának egy további feltételét.

VI. SPA.PBN: B alrész – Teljesítmény-alapú navigációs (Performance-based navigation operations, PBN) repülések

Általános rész

343. A jelen alrész a teljesítmény-alapú navigációra (performance-based navigation, PBN) kijelölt légtérben történő repülések egyedi jóváhagyásával foglalkozik. Az alábbi meghatározásokból áll:

- RNAV10;
- RNP4;
- RNAV1;
- Alap-RNP1;
- RNP APCH;
- RNP AR APCH⁵¹.

344. A jelen alrész az EU-OPS 1.243 pontot veszi át.

SPA.PBN.100 PBN műveletek

345. Az Ügynökség az RNAV5 (B-RNAV) kivételével valamennyi PBN művelethez egyedi jóváhagyást ír elő. Az Ügynökség arra a következtetésre jutott, hogy az RNAV5 légtérben végzett műveletek nem jelentenek olyan repülésbiztonsági szempontból kritikus műveletet, amelyhez indokolt lenne az egyedi jóváhagyás.

346. Az Ügynökség egyetértett egyes nem kereskedelmi célú üzemeltetők véleményével, miszerint különbséget kell tenni a kereskedelmi és a nem kereskedelmi célú üzemben tartás között, valamint újra kell értékelni az üzemeltetési jóváhagyások szükségességét és helyénvalóságát. Ezért az Ügynökség tervezi az MDM.062 szabályalkotó feladat elindítását, az alábbi hatállyal:

- szabályok kidolgozása az FCL részhez a PBN repülések képzési követelményeiről;
- az egyes PBN műveletek üzemeltetési jóváhagyása indokainak és szükségességének újragondolása CAT, NCC és NCO üzemeltetők esetében, valamint annak felmérése, hogy léteznek-e alternatívák az üzemeltetési jóváhagyásra, pl. előírások az FCL részben;
- a létező AMC 20 anyagra épülő AMC kidolgozása az SPA.PBN-ben található üzemeltetési jóváhagyáshoz.

347. A jelen előíráshoz készített GM további tájékoztatást nyújt a jóváhagyásra és az üzemeltetésre vonatkozó követelményekről, az AMC 20 anyag vagy az ICAO Doc 9613 (PBN kézikönyv) meghatározása szerint.

⁵¹ RNAV: területi navigáció (area navigation]; RNP: előírt navigációs pontosság (required navigation performance]; AR: jóváhagyás szükséges (authorization required]; APCH: megközelítés (approach].

VII. SPA.MNPS: C alrész – Meghatározott minimális navigációs teljesítménnyel (specified minimum navigation performance, MNPS) végzett műveletek**Általános rész**

348. A jelen alrész tartalmazza a Regionális Kiegészítő Eljárásokban minimum navigációs pontosságra (minimum navigation performance specifications, MNPS) kijelölt légtérben végzett repülés engedélyezéséhez kiadott egyedi jóváhagyásra vonatkozó előírásokat.
349. Az MNPS alrész az EU-OPS 1.243 és 1.870 pontokat veszi át.

VIII. SPA.RVSM: D – Csökkentett függőleges elkülönítési minimumokat (reduced vertical separation minima, RVSM) alkalmazó légtérben végzett műveletek**Általános rész**

350. A jelen alrész tartalmazza az olyan meghatározott légtérben végzett repüléshez szükséges egyedi jóváhagyásra vonatkozó előírásokat, ahol 300 m (1 000 láb) csökkentett függőleges elkülönítési minimumot alkalmaznak.
351. A jelen alrész az EU-OPS 1.241 pontot veszi át és a TGL 6 szabály egyes részeit tartalmazza (Útmutató dokumentum légi járművek és üzemeltetők jóváhagyásához olyan légtérben történő repülésekhez, ahol 290-es repülési szint felett 300 m (1 000 láb) függőleges elkülönítési minimumot alkalmaznak).

IX. SPA.LVO: E alrész – Csökkent látási viszonyok közötti műveletek (Low visibility operations, LVO)**Általános rész**

352. A jelen alrész a csökkent látási viszonyok közötti műveletek egyedi jóváhagyására vonatkozó előírásokat tartalmazza, amely az alábbi műveletekre vonatkozik:
- csökkent látási viszonyok közötti felszállási (low visibility take-off, LVTO) művelet;
 - az I. kategóriánál rosszabb körülmények közötti (lower than Standard Category I, LTS CAT I) művelet;
 - II. kategóriás (Standard Category II, CAT II) művelet;
 - a II. kategóriától eltérő (other than Standard Category II, OTS CAT II) művelet;
 - III. kategóriás (Standard Category III, CAT III) művelet;
 - olyan látásjavító rendszerrel (enhanced vision systems, EVS) végzett megközelítési művelet, amelyhez futópálya menti látástávolság (runway visual range, RVR) minimum-értékeket határoztak meg.
353. Az alrész az EU-OPS és a JAR-OPS 3 E alrész LVO-ra vonatkozó szabályait veszi át.

SPA.LVO.100 Csökkent látási viszonyok közötti műveletek (Low visibility operations, LVO)

354. A jelen előírás meghatározza, hogy mely műveletek számítanak LVO-nak.
355. Az LVO-k meghatározása a legalacsonyabb repülési minimumokkal együtt az „I. függelék: a II.-VIII. függelékben használt fogalmak meghatározása” részben található.
356. Az EU-OPS alapján LVTO művelet 400 m-nél alacsonyabb RVR érték mellett végzett felszállás. Az EU-OPS képzési programot ír elő az LVTO-hoz, valamint további egyedi jóváhagyást a 150 m-nél alacsonyabb RVR érték mellett, illetve a 125 m-nél alacsonyabb RVR érték mellett végzett felszállásokhoz. A javasolt előírás igazodik ezekhez a rendelkezésekhez, de némileg változtat az elven. Csak egyetlen egyedi jóváhagyást adnak ki LVTO-ra, amely meghatározza a jóváhagyott repülési minimumot.
357. Az Ügynökség osztja az érdekelt felek többségének véleményét, miszerint az EU-OPS az EVS műveleteket LVO-ként határozza meg, pl. az OPS 1.450 1. függelékben, vagy az OPS 1.455 1. függelékben. A szabály javasolt szövege tisztázza, hogy csak olyan EVS repülések számítanak LVO-nak, amelynél üzemeltetési szempontból figyelembe veszik az RVR minimumokat.

SPA.LVO.110 Általános repülési előírások

358. Az Ügynökség átvette az OPS 1.455 (b)(2)(ix) 1. függelék tartalmát, amely a repülőtér küszöbe felett mért 200 láb alatt a bejelentendő felszín feletti magasságok meghatározásához rádió-magasságmérőt ír elő.
359. EVS-t használó LVO műveletek esetén jelenleg is értékelés alatt állnak az EU-OPS a bejelentendő felszín feletti magasságok meghatározására használt berendezésekre és NPA, APV és PA repülések esetén a repülőtéri üzemeltetési minimumokra kifejtett hatásaira vonatkozó jelenlegi előírásainak lehetséges módosításai, a rendelkezésre álló valamennyi dokumentum figyelembe vételével.

SPA.LVO.115 Repülőtérre vonatkozó előírások

360. Ez az előírás meghatározza, hogy az EU-OPS alapján csak akkor végezhető LVO, ha a kiválasztott repülőtéren csökkent látási viszonyok között követendő eljárások (low visibility procedures, LVP) vannak érvényben. A jelen előírás minden, 800 m-nél alacsonyabb látástávolságnál végzett repülésre vonatkozik.
361. Egy további albekezdés előírja, hogy az Európai Unión kívüli repülőterek esetében, ahol esetleg nem használják az LVP kifejezést, az üzemeltető köteles biztosítani, hogy ezen repülőterek esetében az LVP-re vonatkozó előírásoknak megfelelő, azokkal egyenértékű előírások vannak érvényben.

Jövőbeni szabályalkotó feladatok

362. Az Ügynökségnek adott felhatalmazáson belül az EU-OPS jelenlegi szabályának szövegét csak akkor változtatták meg, ha nyilvánvaló hibákat kellett kijavítani, a repülésbiztonság érdekében fontos módosítások váltak szükségessé, vagy a szabály célja nem volt egyértelmű.

363. Az Ügynökség azon az állásponton van, hogy az E alrészből eredő előírásokat alaposan át kell dolgozni. Ez különösen az APV műveleteket (megközelítési műveletek függőleges vezetéssel), az LTS CAT I műveleteket, az OTS CAT II műveleteket, valamint az EVS-el végzett műveleteket érintené. Ehhez egy külön szabályalkotó feladat szükséges, amely figyelembe veszi az ICAO SARP-ok legújabb módosításait és az olyan új műszaki fejlesztéseket is, mint a szintetikus látásjavító rendszerek (synthetic vision systems, SVS) és az összetett látásjavító rendszerek (combined vision systems, CVS).

X. SPA.ETOPS: F alrész – Megnövelt hatótávolságú műveletek kéthajtóműves repülőgépekkel (Extended range operations with two-engined aeroplanes, ETOPS)

Általános rész

364. A jelen alrész tartalmazza a CAT műveletekben kéthajtóműves repülőgéppel végzett megnövelt hatótávolságú repülés egyedi jóváhagyására vonatkozó előírásokat.
365. Ez az alrész az EU-OPS 1.246 pontot veszi át.

Már futó és jövőbeni szabályalkotó feladatok

366. Megjegyzendő, hogy ezen előírások a jövőben további módosításokon esnek át, az alábbi okokból:
- a vonatkozó AMC 20-6 anyagot az NPA 2008-01 dokumentumban javasolták, és a határozatot 2010. december 16-án adták ki;
 - az ICAO várhatóan már 2012-ben kiad egy jelentést, amely módosításokat tartalmaz nem csak a két hajtóműves repülőgépek, hanem a kettőnél több hajtóműves repülőgépek megnövelt hatótávolságú üzemeltetésére vonatkozóan is;
 - ahogy fentebb látható, frissíteni kell az ETOPS kiterő repülőtér tervezési minimumait, hogy tartalmazza az APV műveleteket.

XI: SPA.DG: G alrész – Veszélyes áruk szállítása

Általános rész

367. A jelen alrész tartalmazza az ICAO műszaki utasításainak meghatározása szerinti veszélyes áruk szállítására vonatkozó egyedi jóváhagyást. Az EU-OPS/JAR-OPS 3 R alrészét, valamint a JAA NPA-OPS 70-et veszi át.

Összehasonlítás az EU-OPS-szal /JAR-OPS 3-mal

368. Az Ügynökség az ICAO műszaki utasításokra történő dinamikus hivatkozást javasol. Ezért a műszaki utasításokból vett idézeteket nem ismétlik meg az végrehajtási utasításokban. Emiatt az SP.DG rövidebb, mint az EU-OPS és a JAR-OPS 3 R alrésze. Csak az üzemeltetők egyedi felelősségét bemutató előírások kerültek be a szövegbe.

XII. SPA.NVIS: H: Éjjellátó leképező rendszerrel végzett helikopteres műveletek**Általános rész**

369. A jelen alrész tartalmazza az éjjel, VFR szerint, éjjellátó leképező rendszerek (night vision imaging systems, NVIS) segítségével végzett helikopteres CAT műveletek egyedi jóváhagyását. A JAR-OPS 3.005(j) pontot és a TGL-34-et veszi át.
370. A TGL-34 első megfogalmazásakor részben katonai tapasztalatokon alapult, és olyan elemeket tartalmazott, amelyek katonai repülésekre voltak jellemzőek, pl. javaslat infravörös fény használatára. A CAT műveletek során nincs szükség álcázott repülések végrehajtására, ezért az ilyen ajánlásokat törölték.

SPA.NVIS.100 Éjjellátó leképező rendszerrel (Night vision imaging system, NVIS) végzett műveletek

371. Külön szöveg került beillesztésre, hogy az érvényességet csak a CAT műveletekre érvényes AOC birtokában levő helikopteres üzemeltetőkre korlátozzák.

SPA.NVIS.120 NVIS repülési minimumok

372. Az NVIS repülési minimumok nem lehetnek alacsonyabbak, mint a végrehajtott éjjeli repülés fajtájára jellemző VFR időjárás minimumok. Az NVIS egy, az éjjeli tájékozódást javító segédeszköz; ezért az éjjeli VFR minimumok ugyanazok maradnak, amelyeket azon tevékenységhez határoztak meg, amelyben az NVIS-t használják, pl. a HEMS minimumok érvényesek, amennyiben a HEMS-et NVIS segítségével végzik.

SPA.NVIS.130 Személyzeti előírások NVIS műveletekhez

373. A személyzet összetétele szempontjából a szöveget úgy módosították, hogy különbséget lehessen tenni a tanúsításra, az egyedi repülésfajtára és a légiüzemeltetési utasításra vonatkozó előírások között. A szabályt úgy írták át, hogy albekezdésekre bontották, külön egyedi feltételeket és célokat meghatározva a kiválasztásra, a gyakorlatra, a képezésre, a gyakorlottságra és a személyzet összetételére vonatkozóan. Meghatározásra kerültek a hajózószemélyzet és a műszaki személyzet tagjainak képezésére és ellenőrzésére vonatkozó előírások.

SPA.NVIS.140 Információ és dokumentáció

374. A TGL34-gyel összehasonlítva ez az új bekezdés meghatározza, hogy az NVIS-re jellemző mely elemekre kell kitérni a légiüzemeltetési utasításban.

A jövőbeni szabályalkotó feladatok

375. Az NPA 2009-02b-ben célként fogalmazták meg az NVIS használatának lehetőségét minden légijármű-típuson. Azonban a TGL-34-et helikopteres CAT-ra dolgozták ki, és az NPA javaslatai egyéb repülésekre túllontúl korlátozóak lettek

volna. A CAT-tól és a helikopterrel végzettől eltérő műveletekre jellemző NVIS előírások kérdése egy jövőbeni szabályalkotó feladat (OPS.096) tárgyát képezheti. Jelenleg nem ismertek ilyen repülések, és a szakértők egyelőre nem tudják eldönteni, hogy az ilyen repülések esetében mik lennének az arányos előírások. Ezért az SPA.NVIS alrész helikopteres CAT műveletekre korlátozódik, ezen jövőbeni szabályalkotó feladat eredményétől függően.

XIII.SPA.HHO: I alrész. Helikopteres műveletek függesztett teherrel

Általános rész

376. A jelen alrész a függesztett teherrel végzett helikopteres műveletek (helicopter hoist operations, HHO) egyedi jóváhagyására vonatkozó előírásokat tartalmazza. A JAR-OPS 3.005(h) 1. függelékét és a JAA NPA-OPS 69-et veszi át.
377. Az Ügynökség felismerte, hogy számos hozzászólás érkezett a kutató-mentő műveletek során függesztett teherrel végzett repülésekkel kapcsolatban. A kutatás-mentés és a hegyimentés az Ügynökség hatáskörén kívül eső területnek számít. Ezért az ilyen hozzászólásokkal, amelyek azt kérték, hogy egyes előírások ne vonatkozzanak az ilyen műveletekre, nem foglalkoztunk.
378. A kutatás-mentés és a hasonló szolgáltatások továbbra is az egyes tagállamok felelőssége. A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy az ilyen szolgáltatásokat a lehető legteljesebb mértékig az Alaprendelet célkitűzéseinek megfelelően nyújtsák.
379. Számos hozzászólás rámutatott a légi járművel történő munkavégzésre vonatkozó megfelelő előírások hiányára. A HHO – amire a JAR-OPS 3 már tartalmaz előírásokat – mindig is CAT tevékenységnek számított, innen a külső emberi teher (human external cargo, HEC) D osztályú tanúsítási előírásainak megfelelő hajtómű-meghibásodási megbízhatóság. Az A, a B és a C HEC osztállyal (nem CAT műveletek) az SPR rész foglalkozik majd úgy, hogy előírja az üzemeltető részére megfelelő normál műveleti eljárások (standard operating procedures, SOP) kidolgozását. Ebben a megoldásban konszenzus született a felülvizsgáló csoportokban.

SPA.HHO.100 Helikopteres műveletek függesztett teherrel (helicopter hoist operations, HHO)

380. Ez a szabály jelenleg csak a kiegészítő HHO jóváhagyáshoz szükséges elemeket tartalmazza; minden egyéb elemre az AOC kiadása vonatkozik, ami az egyik teljesítendő feltétel. Ezért az előírás csak az AOC-től való eltérésekkel foglalkozik.

SPA.HHO.110 A HHO-hoz szükséges berendezésekre vonatkozó előírások

381. A HHO a CAT műveletekre (D HEC osztály) vonatkozik; ezért a személyzet-szállító eszközhöz (personnel carrying device system, PCDS) a légialkalmassági jóváhagyás szükséges. A függesztő kötéll és a kapcsolódó berendezések jóváhagyása a folyamatos légialkalmasságra vonatkozó utasításokat fog tartalmazni, és az üzemeltető felelős azért, hogy ezeket elvégezzék.

SPA.HHO.115 HHO kommunikáció

382. A szöveget kijavítottuk, világossá téve, hogy a „földi személyzet” köteles a HHO műveleti helyszínen tartózkodni. Azonban egy HEMS műveleti helyszínen végrehajtott HHO esetében nem biztos, hogy a helyszínen tartózkodik földi személyzet, ezért a HEMS műveleti helyszín esetében a szöveg tartalmaz egy könnyítést.

SPA.HHO.125 HHO teljesítmény-előírások

383. A HHO nem függ a teljesítmény-osztályoktól; ezért a szabályban külön foglalkozunk a teljesítmény kérdésével.

384. Számos hozzászóló aggodalmát fejezte ki a hajtómű-meghibásodási megbízhatóság alkalmazhatóságával kapcsolatban. A CAT-ként végzett HHO esetében alapvető előírás, hogy a helikopter legyen képes elviselni a kritikus hajtómű meghibásodását anélkül, hogy az veszélyt jelentene a felfüggesztett személyre illetve rakományra, harmadik félre és vagyontárgyakra. Fizető utast szállítanak függesztve, nem a személyzet egy tagját. A hajtómű-meghibásodási megbízhatóság nem teszi lehetővé, hogy a B teljesítmény-osztályban tanúsított helikopterek ilyen fajta CAT műveletet végezzenek.

SPA.HHO.130 Személyzeti előírások a HHO-hoz

385. A szabályt átírtuk úgy, hogy albekezdésekre bontottuk, külön egyedi feltételeket és célokat meghatározva a kiválasztásra, a gyakorlatra, a képzésre, a gyakorlottságra és a személyzet összetételére vonatkozóan. Meghatároztuk a hajózószemélyzet és a műszaki személyzet tagjainak képzésére és ellenőrzésére vonatkozó előírásokat, valamint a HHO utasok külön eligazítására vonatkozó előírást.

SPA.HHO.140 Információ és dokumentáció

386. Számos hozzászólás kérte a légiüzemeltetési utasítás mellékletére vonatkozó előírás újbóli bevezetését. A melléklet előírása nem eredményezne objektív szabályt, mivel nem tenné lehetővé egy integrált üzemeltetési kézikönyv kiadását. Azonban ez a bekezdés meghatározza, hogy a HHO-ra jellemző mely elemekre kell kitérni az ORO.MLR részben előírt üzemeltetési kézikönyvben. Az üzemeltető dönti el, hogy ezen elemeket hogyan tudja a legjobban belevenni a légiüzemeltetési utasításba, ez történhet melléklet formájában is.

A jövőbeni szabályalkotó feladatok

387. Hozzászólások érkeztek a nem CAT műveletek keretében végzett HHO-ra vonatkozóan. Szabályalkotó feladatot (OPS.067) kezdeményeznek az SPO részben található szabályok felülvizsgálatára, valamint annak felmérésre, hogy az SPA részben valamennyi HHO repüléssel kell-e foglalkozni.

XIV. SPA.HEMS: J alrész. Helikopteres sürgősségi egészségügyi szolgáltatási repülések

Általános rész

388. A jelen alrész tartalmazza a helikopteres sürgősségi egészségügyi szolgálat (helicopter emergency medical services, HEMS) egyedi jóváhagyására vonatkozó előírásokat. A JAR-OPS 3.005(d) 1. függelékét és részben a HSST-WP-07-03.4 munkaanyagot veszi át.

Helikopter repülési jellemzői

389. A szabályt átírtuk, hogy jobban tükrözze a HEMS-nek a JAA-tól átvett filozófiáját. Az előírás most már egyértelmű különbséget tesz: a „HEMS üzemeltetési bázis” – ahol beépített barátságtalan környezet esetén „nulla kockázatnak” kell lennie; a barátságtalan környezetben elhelyezkedő kórház – ahol a kockázatot egy kijelölt elfogadható repülésbiztonsági szintre kell csökkenteni – innen a CAT.POL.H.225 pontban található jóváhagyásra történő hivatkozás; a barátságtalan környezeten kívül elhelyezkedő kórház – ahol a CAT.POL.H.305 már megadja a könnyítést; valamint a „HEMS műveleti helyszínek” között – ahol a kockázat olyan alacsony, amennyire ésszerű mértékben elvárható.

SPA.HEMS.100 Helikopteres sürgősségi egészségügyi szolgálati (Helicopter emergency medical services, HEMS) műveletek

390. Ez a fejezet jelenleg csak a kiegészítő HEMS jóváhagyáshoz szükséges elemeket tartalmazza; minden más elemre az AOC kiadása vonatkozik, ami az egyik teljesítendő feltétel. Ezért az előírás csak az AOC-től való eltérésekkel foglalkozik.

SPA.HEMS.120 HEMS repülési minimumok

391. Mivel a személyzet legkisebb létszáma mindig egy pilóta és egy HEMS műszaki személyzeti tag, erre a személyzet-összetételre az egypilótás repülési minimumok vonatkoznak. A kétpilótás repülési minimumok csak olyan esetekre vonatkoznak, amikor a személyzet két pilótából áll. A HEMS műszaki személyzeti tag nem pilóta, ezért a repülés sem minősíthető annak. A tény, hogy az egypilótás repülési minimumok már alacsonyabbak, mint a normál repülési minimumok, már figyelembe veszi a HEMS műszaki személyzeti tag jelenlétét (lásd még SPA.HEMS.130).

SPA.HEMS.125 HEMS műveletekre vonatkozó teljesítmény-előírások

392. A HSST/WP-07/03.4-en végzett konzultáció eredményeképpen a szöveg kibővült. Az előírások a (b) pontban meghatározott esetekben a fel- és leszállás alatti kitettséggel (ezt a fogalmat a hosszabb „biztonságos kényszerleszállás biztos képessége nélküli repülés” elkerülése érdekében használják) kapcsolatos előírásokat tartalmazzák.

SPA.HEMS.130 Személyzetre vonatkozó előírások

393. A szabály módosult, albekezdésekre oszlik, külön egyedi feltételeket és célokat meghatározva a kiválasztásra, a gyakorlatra, a képesítésre, a gyakorlottságra és a személyzet összetételére vonatkozóan. Bekerültek a szövegbe a hajózó személyzet és a műszaki személyzet tagjainak képzésére és ellenőrzésére vonatkozó előírások.
394. A 30 percig kizárólag a műszerek szerinti repülés célja egy kockázatcsökkentő eljárás annak megakadályozására, hogy a pilóták elveszítsék az irányítást, ha akaratlanul műszeres meteorológiai körülmények (instrument meteorological conditions, IMC) közé kerülnek. Mivel ezt nem tekintik az FCL értelmében vett eljárásnak, nem szükséges annak előírása, hogy ezt repülésoktató (flight instructor, FI) oktassa.
395. A szöveg jogi szempontból történő egyértelművé tétele, valamint a beérkezett hozzászólások miatt az (e)(1) albekezdés kifejti azokat a kivételes körülményeket, amikor a személyzet létszáma csökkenthető.

SPA.HEMS.135 Utasok eligazítása

396. HEMS repülések során elég gyakori, hogy a páciensek eszméletlen állapotban vannak vagy olyannyira gyógyszerek hatása alatt állnak, hogy cselekvőképességükben nagymértékben korlátozottak. Továbbá gyakran hordágyra szíjazzák őket, ahol nem képesek mozogni. Ilyen esetekben nem lehetséges egy „rendes” utasszállító repüléshez hasonló biztonsági eligazítást tartani. A légijármű-parancsnok és a repülés orvosi személyzeti tagja köteles felmérni, hogy a páciens mennyire képes megérteni az eligazítást, és a páciens orvosi állapotától függő eligazítást tartani.

SPA.HEMS.140 Információ és dokumentáció

397. Számos hozzászólás kérte az légiüzemeltetési utasítás mellékletére vonatkozó előírás újbóli bevezetését. A melléklet előírása nem eredményezne objektív szabályt, mivel nem tenné lehetővé egy integrált légiüzemeltetési utasítás kiadását. Azonban ez a bekezdés meghatározza, hogy a HEMS-re jellemző mely elemekre kell kitérni az ORO.MLR részben előírt légiüzemeltetési utasításban. Az üzemeltető dönti el, hogy ezeket az elemeket hogyan tudja a legjobban belevenni a légiüzemeltetési utasításba; ez történhet melléklet formájában is.
398. Számos, eredetileg AMC-ben vagy GM-ben található elem végrehajtási utasításba került át, hogy megtartható legyen a következetesség a helikopteres repülések egyedi jóváhagyásai esetében.

SPA.HEMS.150 Üzemanyag-ellátás

399. Ez a szöveg azért került be, mert egy hozzászóló megfogalmazta a HEMS repüléseknek megfelelő rendelkezések meghozatalának szükségét, azt javasolva, hogy a JAR-OPS 3.005(f) 1. függelékben megfogalmazott könnyítés a HEMS-re is alkalmazható legyen.

SPA.HEMS.155 Üzemanyag-utántöltés, miközben az utasok beszállnak, a fedélzeten tartózkodnak vagy kiszállnak

400. Ez a szöveg azért került be újólá, hogy foglalkozzon a HEMS repülések azon egyedi esetével, amikor a beteg tüzelőanyag-felvétel során bekövetkező kényszerhelyzet esetén nem képes elhagyni a helikoptert.

A CAT RÉSZBEN ÉS AZ SPA RÉSZBEN HASZNÁLT MOZAIKSZAVAK ÉS RÖVIDÍTÉSEK**(csak tájékoztató jelleggel)**

AAC	aeronautical administrative communication <i>légiforgalmi adminisztratív kommunikáció</i>
AAD	assigned altitude deviation <i>eltérés a kiadott tengerszint feletti magasságtól</i>
AAL	above aerodrome level <i>a repülőtér felett(i)</i>
AC	alternating current <i>váltóáram</i>
ACAS II	airborne collision avoidance system II <i>II-es típusú fedélzeti összeütközés-elkerülő rendszer</i>
ADF	automatic direction finder <i>automatikus rádió-iránymérő</i>
ADG	air driven generator <i>levegőmeghajtású generátor</i>
ADS	automatic dependent surveillance <i>automatikus alárendelt légtérfigyelés</i>
ADS-B	automatic dependent surveillance – broadcast <i>automatikus berendezésfüggő légtérelőzítés – adatközlés</i>
ADS-C	automatic dependent surveillance – contract <i>automatikus berendezésfüggő légtérelőzítés – együttműködés</i>
AeMC	aero-medical centre <i>repülőorvosi központ</i>
AEO	all engines operating <i>minden hajtómű működik</i>
AFCS	automatic flight control system <i>automatikus repülésvezérlő rendszer, automatikus vezérlőrendszer</i>
AFM	aircraft flight manual <i>légiüzemeltetési utasítás</i>
AFN	aircraft flight notification <i>tájékoztatás légi jármű repüléséről</i>
AFN	ATS Facilities Notification <i>ATS létesítmények tájékoztatása</i>
AGL	above ground level <i>felszín felett</i>
AHRS	attitude heading reference system <i>térbeli helyzet és géptengely-irányszög vonatkoztatási rendszer</i>

AIS	aeronautical information service <i>légiforgalmi tájékoztató szolgálat</i>
ALS	approach lighting system <i>bevezető fényrendszer</i>
ALSF	approach lighting system with sequenced flashing lights <i>bevezető fényrendszer villogó fényekkel</i>
AMC	acceptable means of compliance <i>megfelelés elfogadható módozatai</i>
AMSL	above mean sea level <i>közepes tengerszint feletti</i>
ANP	actual navigation performance <i>tényleges navigációs teljesítmény</i>
AOC	air operator certificate <i>légijármű-üzemeltetői engedély</i>
APCH	Approach <i>megközelítés; közelkörzet</i>
APU	auxiliary power unit <i>segédhajtómű</i>
APV	approach procedure with vertical guidance <i>megközelítési eljárás függőleges vezetéssel</i>
AR	ATS route <i>ATS útvonal</i>
AR	authorisation required <i>engedély szükséges</i>
AR	Authority Requirements <i>Hatósági előírások</i>
ARA	airborne radar approach <i>megközelítés fedélzeti lokátorral</i>
ASC	Air Safety Committee <i>Repülésbiztonsági Bizottság</i>
ASDA	accelerate-stop distance available <i>igénybe vehető megállási távolság</i>
ATC	air traffic control <i>légiforgalmi irányítás</i>
ATO	approved training organisation <i>jóváhagyott képzési szervezet</i>
ATPL	airline transport pilot licence <i>közforgalmú pilótaengedély</i>
ATQP	alternative training and qualification programme <i>alternatív képzési és képesítési program</i>
ATS	air traffic services

	<i>légiforgalmi szolgálatok</i>
AVGAS	aviation gasoline <i>repülőbenzin</i>
AVTAG	wide-cut fuel <i>wide-cut típusú tüzelőanyag</i>
B-RNAV	basic area navigation <i>alapfokú területi navigáció</i>
BALS	basic approach lighting system <i>alapfokú bevezető fényrendszer</i>
CAP	controller access parameters <i>irányító hozzáférési paraméterei</i>
CDFA	continuous descent final approach <i> folyamatos süllyedéssel történő végső megközelítés</i>
CDL	configuration deviation list <i>konfigurációs eltérési lista</i>
CFIT	controlled flight into terrain <i>repülőgép kormányzott földnekütközése</i>
CG	centre of gravity <i>súlypont</i>
cm	centimetres <i>centiméter</i>
CM	configuration/context management <i>konfiguráció/tartalomkezelés</i>
CMA	continuous monitoring approach <i> folyamatos monitoring megközelítés</i>
CMV	converted meteorological visibility <i>konvertált meteorológiai látástávolság</i>
CMPA	complex motor-powered aircraft <i>hajtóművel felszerelt összetett légi jármű</i>
CofA	certificate of airworthiness <i>légialkalmassági bizonyítvány</i>
CPA	closest point of approach <i>közelpont</i>
CPDLC	controller-pilot data link communications <i>a légiforgalmi irányító és a légi jármű-vezető közötti adatkapcsolat-alapú kommunikáció</i>
CPL	commercial pilot licence <i>kereskedelmi pilóta-szakszolgálati engedély</i>
CRM	crew resource management <i>személyzeti erőforrás-gazdálkodás</i>
CRT	comment response tool

	<i>hozzászólásra adott válasz eszköze</i>
CVR	cockpit voice recorder <i>pilótafülke-hangrögzítő</i>
DA	decision altitude <i>elhatározási (tengerszint feletti) magasság</i>
D-ATIS	Data Link - Automatic Terminal Information Service <i>Adatkapcsolatos automatikus közelkörzeti tájékoztató szolgálat</i>
DC	direct current <i>egyenfeszültség, egyenáram</i>
DCL	departure clearance <i>indulási engedély</i>
DDM	difference in depth of modulation <i>eltérés a moduláció mélységében</i>
D-FIS	data link flight information service <i>adatkapcsolat-alapú repüléstájékoztató szolgálat</i>
DGOR	dangerous goods occurrence report <i>veszélyes árukkal kapcsolatos esemény-bejelentés</i>
DH	decision height <i>elhatározási (felszín feletti) magasság</i>
DME	distance measuring equipment <i>távolságmérő berendezés</i>
D-OTIS	Data Link - Operational Terminal Information Service <i>Adatkapcsolat-alapú operatív közelkörzeti tájékoztató szolgálat</i>
DR	decision range <i>elhatározási távolság</i>
DSTRK	desired track <i>szándékolt útvonal</i>
EASP	European Aviation Safety Programme <i>Európai Repülésbiztonsági Program</i>
EC	European Commission <i>Európai Bizottság</i>
EFB	electronic flight bag <i>elektronikus pilótatáska</i>
EFIS	electronic flight instrument system <i>elektronikus repülőműszer-rendszer</i>
EGT	exhaust gas temperature <i>kilépő gázhőmérséklet</i>
ELT(AD)	emergency locator transmitter (automatically deployable) <i>vészhelyzeti helyzetjeladó (automatikusan bekapcsolható)</i>
ELT(AF)	emergency locator transmitter (automatic fixed) <i>vészhelyzeti helyzetjeladó (automatikus rögzített)</i>

ELT(AP)	emergency locator transmitter (automatic portable) <i>kényszerhelyzeti helyzetjeladó (automatikus hordozható)</i>
ELT(S)	survival emergency locator transmitter <i>túlélő vészhelyzeti helyzetjeladó</i>
EPE	estimate of position error <i>helymeghatározási hibabecslés</i>
EPR	engine pressure ratio <i>hajtómű-nyomásviszony</i>
EPU	estimate of position uncertainty <i>helymeghatározási bizonytalanság becslése</i>
ERA	en-route alternate (aerodrome) <i>útvonalon kívüli repülőtér</i>
ESSG	European SAFA Steering Group <i>Európai SAFA Irányító Testület</i>
ETOPS	extended range operations with two-engined aeroplanes <i>megnövelt hatótávolságú repülés kéthajtóműves repülőgépekkel</i>
ETSO	European technical standards order <i>európai műszaki szabványelőírás</i>
EUROCAE	European Organisation for Civil Aviation Equipment <i>Európai szervezet a polgári repülés berendezéseiről</i>
EVS	enhanced vision system <i>látásjavító rendszer</i>
FAA	Federal Aviation Administration <i>Szövetségi Légügyi Hivatal</i>
FAF	final approach fix <i>végző megközelítési navigációs pont</i>
FAK	first-aid kit <i>elsősegély-csomag</i>
FALS	full approach lighting system <i>teljes bevezető fényrendszer</i>
FANS	future air navigation system <i>jövőbeni léginnavigációs rendszer</i>
FAP	final approach point <i>végző megközelítési pont</i>
FATO	final approach and take-off area <i>végző megközelítési és felszállási terület</i>
FDM	flight data monitoring <i>repülési adat-monitoring</i>
FDR	flight data recorder <i>repülési adatrögzítő</i>
FFS	full flight simulator

	<i>teljeskörű repülésszimulátor</i>
FI	flight instructor <i>pilótaoktató</i>
FL	flight level <i>repülési szint</i>
FM	frequency modulator <i>frekvenciamodulátor</i>
FMS	flight management system <i>repülésirányító rendszer</i>
FOR	field of regard <i>látómező</i>
FOV	field of view <i>látómező</i>
FSTD	flight simulation training device <i>repülésszimulációs oktatóeszköz</i>
ft	feet <i>láb</i>
FTD	flight training device <i>repülésoktató eszköz</i>
g	gram <i>gramm</i>
g	gravity <i>gravitáció</i>
GBAS	ground-based augmentation system <i>földi kiegészítő rendszer</i>
GCAS	ground collision avoidance system <i>földi összeütközés-elkerülő rendszer</i>
GIDS	ground ice detection system <i>földi jégfelderítő rendszer</i>
GLS	GBAS landing system <i>GBAS leszállító rendszer</i>
GM	Guidance Material <i>útmutató dokumentum</i>
GNSS	global navigation satellite system <i>globális műholdas navigációs rendszer</i>
GPS	global positioning system <i>globális helymeghatározó rendszer</i>
GPWS	ground proximity warning system <i>földközelség-jelző rendszer</i>
HEMS	helicopter emergency medical service <i>helikopteres sürgősségi egészségügyi szolgálat</i>

HF	high frequency <i>nagyfrekvencia, nagyfrekvenciás</i>
HI/MI	high intensity / medium intensity <i>nagy intenzitású, közepes intenzitású</i>
HIALS	high intensity approach lighting system <i>nagy intenzitású bevezető fényrendszer</i>
HLL	helideck limitations list <i>helikopter-leszálló platform korlátozási listája</i>
HoT	hold-over time <i>tartási idő</i>
hPa	hectopascal <i>hektopascal</i>
HUD	head-up display <i>szélvédőre vetítő kijelző</i>
HUDLS	head-up guidance landing system <i>szélvédőre vetítő kijelzős leszállító rendszer</i>
IAF	initial approach fix <i>kezdeti megközelítési pont</i>
IALS	intermediate approach lighting system <i>közbenső bevezető fényrendszer</i>
ICAO	International Civil Aviation Organisation <i>Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet</i>
IF	intermediate fix <i>közbenső pont</i>
IFR	instrument flight rules <i>műszerrepülési szabályok</i>
IGE	in ground effect <i>párnahatás</i>
ILS	instrument landing system <i>műszeres leszállító rendszer</i>
IMC	instrument meteorological conditions <i>műszeres meteorológiai körülmények</i>
inHg	inches of mercury <i>higanyhüvelyk</i>
INS	inertial navigation system <i>inerciális navigációs rendszer</i>
IORS	internal occurrence reporting system <i>belső esemény-bejelentő rendszer</i>
IP	intermediate point <i>közbenső pont</i>
IR	Implementing Rule

	<i>végrehajtási szabály</i>
IRNAV/IAN	integrated area navigation <i>integrált területi navigáció</i>
IRS	inertial reference system <i>inerciális vonatkozási rendszer</i>
ISA	international standard atmosphere <i>nemzetközi egyezményes légkör</i>
IV	intra-venous <i>intravénás</i>
JAA	Joint Aviation Authorities <i>Egyesült Európai Légügyi Hatóság</i>
JAR	Joint Aviation Requirements <i>egységes légügyi előírások</i>
JET 1 / A / A1	Kerosene <i>kerozin</i>
JET B	wide-cut fuel <i>wide-cut tüzelőanyag</i>
JIP	Joint Implementing Procedure <i>egységes végrehajtási eljárás</i>
JP-4	wide-cut fuel <i>wide-cut tüzelőanyag</i>
km	Kilometres <i>kilométer</i>
kN	kilonewton <i>kilonewton</i>
KSS	Ktitorov, Simin, Sindalovskii formula <i>Ktitorov-Szimin-Szindalovszkij képlet</i>
kt	knot <i>csomó</i>
LAT/LONG	latitude/longitude <i>(földrajzi) szélesség, hosszúság</i>
LED	light-emitting diode <i>fénykibocsátó dioda (de sokszor jelent egyszerűen jelzőlámpát)</i>
LIFUS	line flying under supervision <i>felügyelettel végzett forgalmi repülés</i>
LNAV	lateral navigation <i>oldalirányú navigáció</i>
LoA	letter of agreement <i>körzeti egyezmény</i>
LOC	localiser <i>iránysáv(adó)</i>

LOE	line oriented evaluation <i>útvonal-orientált értékelés</i>
LOFT	line oriented flight training <i>útvonal-orientált repülésoktatás</i>
LOS	limited obstacle surface <i>akadálymentes felület</i>
LOUT	lowest operational use temperature <i>az üzemserű használat legalacsonyabb hőmérséklete</i>
LP	localiser performance <i>az irányításvadó jellemzői</i>
LPV	lateral precision with vertical guidance approach <i>oldairányú pontosság függőleges irányítású megközelítéssel</i>
LRNS	long range navigation system <i>nagy távolságú léginavigációs rendszer</i>
LVO	low visibility operations <i>csökkent látási viszonyok közötti műveletek</i>
LVP	low visibility procedures <i>csökkent látási viszonyok közötti eljárások</i>
LVTO	low visibility take-off <i>csökkent látási viszonyok közötti felszállás</i>
m	Metres <i>méter</i>
MALS	medium intensity approach lighting system <i>közepes intenzitású bevezető fényrendszer</i>
MALSF	medium intensity approach lighting system with sequenced flashing lights <i>közepes intenzitású bevezető fényrendszer futófénysorral</i>
MALSR	medium intensity approach lighting system with runway alignment indicator lights <i>közepes intenzitású bevezető fényrendszer futópályaközép-jelző fényekkel</i>
MAPt	missed approach point <i>a megszakított megközelítés helye</i>
MCTOM	maximum certificated take-off mass <i>legnagyobb megengedett felszállótömeg</i>
MDA	minimum descent altitude <i>legalacsonyabb süllyedési (tengerszint feletti) magasság</i>
MDA/H	minimum descent altitude/height <i>legalacsonyabb süllyedési tengerszint feletti (felszín feletti) magasság</i>
MDH	minimum descent height <i>legalacsonyabb süllyedési (felszín feletti) magasság</i>

MEA	minimum safe en-route altitude <i>legalacsonyabb biztonságos tengerszint feletti magasság útvonalon</i>
MEL	minimum equipment list <i>a minimálisan szükséges berendezések listája</i>
METAR	meteorological aerodrome report <i>repülőtéri időjárás-jelentés</i>
MGA	minimum safe grid altitude <i>legalacsonyabb biztonságos tengerszint feletti rácsmagasság</i>
MHz	Megahertz <i>megahertz</i>
MID	Midpoint <i>középpont</i>
ml	Millilitres <i>milliliter</i>
MLS	microwave landing system <i>mikrohullámú leszállítórendszer</i>
MMEL	master minimum equipment list <i>a minimálisan szükséges berendezések alaplístája</i>
MNPS	minimum navigation performance specifications <i>minimális navigációs teljesítményre megadott specifikáció</i>
MOC	minimum obstacle clearance <i>minimális akadálymentesség</i>
MOCA	minimum obstacle clearance altitude <i>legalacsonyabb akadálymentességi tengerszint feletti magasság</i>
MOPS	minimum operational performance standard <i>minimális repülési teljesítmény előírása</i>
MORA	minimum off-route altitude <i>legalacsonyabb tengerszint feletti magasság az útvonalat elhagyva</i>
MPSC	maximum passenger seating configuration <i>legnagyobb utasülés-konfiguráció</i>
mSv	millisievert <i>millisievert</i>
NADP	noise abatement departure procedure <i>zajcsökkentő indulási eljárás</i>
NALS	no approach lighting system <i>nincs bevezető fényrendszer</i>
NAV	navigation <i>navigáció</i>
NDB	non-directional beacon <i>körsugárzó rádió-irányadó</i>

N _F	free power turbine speed <i>a szabadturbina fordulatszáma</i>
NM	nautical miles <i>tengeri mérföld</i>
NOTAM	Notice to Airmen <i>közlemény a hajózó személyzet részére</i>
NPA	non-precision approach <i>nem precíziós megközelítés</i>
NVG	night vision goggles <i>éjjellátó szemüveg</i>
OAT	outside air temperature <i>külsőlevegő-hőmérséklet</i>
OCH	obstacle clearance height <i>akadálymentességi felszín feletti magasság</i>
OCL	oceanic clearance <i>óceáni engedély</i>
ODALS	omnidirectional approach lighting system <i>körsugárzó bevezető fényrendszer</i>
OEI	one-engine-inoperative <i>egy hajtómű üzemképtelen</i>
OFS	obstacle-free surface <i>akadálymentes felület</i>
OGE	out of ground effect <i>párnahatás nélkül</i>
OIP	offset initiation point <i>eltolt kezdőpont</i>
OM	operations manual <i>lég üzemeltetési utasítás</i>
ONC	operational navigation chart <i>repülési navigációs térkép</i>
OSD	operational suitability data <i>üzemeltetési megfelelési adatok</i>
otCMPA	other-than-complex motor-powered aircraft <i>hajtóművel felszerelt összetett légi járműnek nem minősülő légi jármű</i>
PAPI	precision path approach indicator <i>precíziós siklópálya-jelző</i>
PAR	precision approach radar <i>precíziós bevezető lokátor</i>
PBE	protective breathing equipment <i>védő lélegeztető berendezés</i>

PBN	performance-based navigation <i>teljesítmény-alapú navigáció</i>
PCDS	personnel carrying device system <i>személyszállító eszköz</i>
PDP	predetermined point <i>előre meghatározott pont</i>
PNR	point of no return <i>elhatározási pont</i>
POH	pilot's operating handbook <i>légi üzemeltetési utasítás</i>
PRM	person with reduced mobility <i>csökkent mozgásképességű személy</i>
QFE	atmospheric pressure at aerodrome elevation (or at runway threshold) <i>a repülőtér tengerszint feletti magasságán (vagy a futópálya-köszöbnél) mért légköri nyomás</i>
QNH	question nil height, atmospheric pressure at nautical height <i>kérdéses nulla magasság, légköri nyomás a tengerszinten</i>
R/T	radio/telephony <i>rádió-távbeszélés</i>
RA	resolution advisory <i>megoldási tanácsadás</i>
RAT	ram air turbine <i>szélkerekes genérátor</i>
RCC	rescue coordination centre <i>mentéskoordináló központ</i>
RCF	reduced contingency fuel <i>váratlan eseményekre fenntartott csökkentett mennyiségű tüzelőanyag</i>
RCLL	runway centreline lights <i>futópálya-középfények</i>
RFC	route facility chart <i>útvonali létesítmény-térkép</i>
RNAV	area navigation <i>területi navigáció</i>
RNAV 5	B-RNAV, basic area navigation <i>B-RNAV, alapfokú területi navigáció</i>
RNP	required navigation performance <i>előírt navigációs jellemzők</i>
RNPX	required navigation performance X <i>előírt navigációs teljesítmény X</i>

ROD	rate of descent <i>süllyedési sebesség</i>
RTCA	Radio Technical Commission for Aeronautics <i>Repülési Rádiótechnikai Bizottság</i>
RTZL	runway touchdown zone lights <i>a futópálya leszállási mezőjének fényei</i>
RVR	runway visual range <i>futópálya-menti látástávolság</i>
RVSM	reduced vertical separation minima <i>csökkentett függőleges elkülönítési minimumok</i>
SACA	safety assessment of community aircraft <i>közösségi légi járművek repülésbiztonsági értékelése</i>
SAFA	safety assessment of foreign aircraft <i>külföldi légi járművek repülésbiztonsági értékelése</i>
SAE ARP	Society of Automotive Engineers Aerospace Recommended Practice <i>Az Autóipari Mérnökök Egyesületének a repülő- és űriparban ajánlott gyakorlata</i>
SALS	simple approach lighting system <i>egyszerű bevezető fényrendszer</i>
SALSF	short approach lighting system with sequenced flashing lights <i>rövid bevezető fényrendszer futófénysorral</i>
SAP	stabilised approach <i>stabilizált megközelítés</i>
SAP	system access parameters <i>a rendszer elérési paraméterei</i>
SAR	search and rescue <i>kutatás-mentés</i>
SBAS	satellite-based augmentation system <i>műholdas kiegészítő rendszer</i>
SCP	special categories of passenger <i>speciális kategóriájú utasok</i>
SID	standard instrument departure <i>szabványos műszeres indulási eljárás</i>
SMS	safety management system <i>repülésbiztonság-irányítási rendszer</i>
SPECI	aviation selected SPECIal aviation report <i>repüléshez kiválasztott SPECIális repülési jelentés</i>
SRA	surveillance radar approach <i>légtérellelőrző lokotáros megközelítés</i>
SRE	surveillance radar element

	<i>légtérelenőrző lokátorelem</i>
SSALF	simplified short approach lighting system with sequenced flashing lights <i>egyszerűsített rövid bevezető fényrendszer futófénysorral</i>
SSALR	simplified short approach lighting system with runway alignment indicator lights <i>egyszerűsített rövid bevezető fényrendszer futópálya középpont-jelző fényekkel</i>
SSALS	simplified short approach lighting system <i>egyszerűsített rövid bevezető fényrendszer</i>
SSP	State Safety Programme <i>állami repülésbiztonsági program, tagállam repülésbiztonsági programja</i>
SSR	secondary surveillance radar (pressure-altitude-reporting) <i>szekunder légtérfigyelő radar (nyomásmagasságot jelentő)</i>
STC	supplemental type certificate <i>kiegészítő típusalkalmassági bizonyítvány</i>
SVS	synthetic vision system <i>szintetikus látásjavító rendszer</i>
TA	traffic advisory <i>forgalmi tanácsadás</i>
TAC	terminal approach chart <i>közelkörzeti megközelítési térkép</i>
TAFS	aerodrome forecasts <i>repülőtéri (időjárás) előrejelzések</i>
TAS	true airspeed <i>tényleges légsebesség</i>
TAWS	terrain awareness warning system <i>terepre figyelmeztető rendszer</i>
TCAS	traffic alert and collision avoidance system <i>forgalmi tájékoztató és összeütközés-elkerülő rendszer</i>
TCCA	Transport Canada Civil Aviation <i>a kanadai polgári repülési hatóság</i>
TDP	take-off decision point <i>felszállási elhatározási pont</i>
TDZ	touchdown zone <i>leszállási mező</i>
THR	Threshold <i>pályaküszöb</i>
TODA	take-off distance available <i>rendelkezésre álló felszállási távolság</i>
TORA	take-off run available

	<i>rendelkezésre álló felszállási nekifutás hossza</i>
TRI	type rating instructor <i>típusminősítő oktató</i>
TSE	total system error <i>teljes rendszerhiba</i>
TVE	total vertical error <i>teljes függőleges hiba</i>
TWIP	terminal weather information for pilots <i>közelkörzeti időjárási tájékoztatás pilótáknak</i>
UMS	usage monitoring system <i>felhasználási monitoring rendszer</i>
UTC	coordinated universal time <i>egyezményes világidő</i>
UTR	upper torso restraint <i>felsőtestet rögzítő heveder</i>
V _{AT}	indicated airspeed at threshold <i>műszer szerinti sebesség a küszöbnél</i>
VDF	VHF direction finder <i>VHF rádió-iránymérő</i>
VFR	visual flight rules <i>látvarepülési szabályok</i>
VHF	very high frequency <i>nagyon nagy frekvencia</i>
VIS	visibility <i>látástávolság</i>
VMC	visual meteorological conditions <i>látási meteorológiai körülmények</i>
V _{MO}	maximum operating speed <i>legnagyobb üzemi sebesség</i>
VNAV	vertical navigation <i>függőleges navigáció</i>
VOR	VHF omnidirectional radio range <i>VHF körsugárzó rádió-irányadó</i>
V _{S1G}	1 g stall speed <i>1 g-s átesési sebesség</i>
V _{SO}	stalling speed <i>átesési sebesség</i>
V _Y	best rate of climb speed <i>a legjobb emelkedési sebesség eléréséhez szükséges sebesség</i>
WAC	world aeronautical chart <i>légiforgalmi világtérkép</i>

WXR	weather radar <i>időjárás radar</i>
ZFT	zero flight time <i>nulla repült idő</i>
ZFTT	zero flight time training <i>nulla repült idős képzés</i>

Köln, 2011. június 1.

P. Goudou
ügyvezető igazgató