# A BIZOTTSÁG 2096/2005/EK RENDELETE

## (2005. december 20.)

## a léginavigációs szolgálatok ellátására vonatkozó közös követelmények megállapításáról

**(EGT vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a léginavigációs szolgálatoknak az egységes európai égbolt keretében történő ellátásáról szóló, 2004. március 10-i 550/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre (léginavigációs-szolgálati rendelet) ([1]) és különösen annak 4. és 6. cikkére,

mivel:

(1) Az 550/2004/EK rendelet értelmében a Bizottságnak közös követelményeket kell megállapítania a léginavigációs szolgálatok ellátásával kapcsolatban a Közösségben. E célból a közvetlen alkalmazást biztosító rendelet a legmegfelelőbb eszköz.

(2) A Közösségben a léginavigációs szolgálatok ellátásához a tagállamok tanúsítására van szükség. A közös követelményeknek megfelelő léginavigációs szolgáltatók az 550/2004/EK rendelet 7. cikkének megfelelően tanúsítványt kapnak. A tanúsítvány nélkül működésre jogosult léginavigációs szolgáltatóknak – amennyire jogállásuk engedi – mindenben meg kell felelniük a közös követelményeknek.

(3) Az 550/2004/EK rendelet 6. cikkének megfelelően megállapított közös követelmények alkalmazása nem érinti a tagállamok légterük feletti szuverenitását és a tagállamok közrendre, közbiztonságra és honvédelemre vonatkozó követelményeit, amelyeket az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról szóló, 2004. március 10-i 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ([2]) 13. cikke állapít meg. Az 549/2004/EK rendelet 1. cikke (2) bekezdésének megfelelően a közös követelmények hatálya nem terjed ki a katonai műveletekre és kiképzésre.

(4) A léginavigációs szolgálatok ellátására vonatkozó közös követelmények meghatározásakor figyelembe kell venni a tagállamokban működő léginavigációs szolgáltatók jogállását. Továbbá, ha egy szervezet a léginavigációs szolgálatok ellátásától eltérő tevékenységeket is folytat, az 550/2004/EK rendelet 6. cikkének értelmében megállapítandó közös követelmények nem alkalmazhatók e más tevékenységekre, illetve a nem léginavigációs szolgálatok ellátáshoz megítélt forrásokra, amennyiben nem történik ellenkező értelmű intézkedés.

(5) A közös követelmények léginavigációs szolgáltatókra való alkalmazásának arányban kell állnia a különböző szolgálatok sajátosságaiból eredő kockázatokkal, mint például a feldolgozott mozgások számával és/vagy természetével és jellegével. Amennyiben valamely léginavigációs szolgáltató nem kíván élni a határokon átnyúló szolgáltatás lehetőségével, és ezzel lemond az egységes európai égbolton belüli kölcsönös elismerés jogáról, a nemzeti felügyeleti hatóság engedélyezheti a szolgáltató részére, hogy arányosan megfeleljen egyes léginavigációs szolgálatok ellátására vonatkozó általános követelményeknek és egyes légiforgalmi szolgálatok ellátására vonatkozó különös követelményeknek. A tanúsítványhoz csatolt feltételeknek tehát tükrözniük kell az eltérés jellegét és mértékét.

(6) A tanúsítványrendszer helyes működésének érdekében a tagállamok éves jelentésükben teljes körűen tájékoztatják a Bizottságot a nemzeti felügyeleti hatóságuk által engedélyezett eltérésekről.

(7) A különböző léginavigációs szolgálatokra nem feltétlenül vonatkoznak azonos követelmények. Ezért a közös követelményeket a különböző szolgálattípusok speciális tulajdonságaihoz kell igazítani.

(8) A megfelelés bizonyítása a léginavigációs szolgáltatókat terheli a tanúsítvány érvényességének időtartama alatt és minden szolgáltatásuk tekintetében.

([1]) HL L 96., 2004.3.31., 10. o.
([2]) HL L 96., 2004.3.31., 1. o.

(9) A közös követelmények hatékony alkalmazása érdekében ki kell alakítani a közös követelményeknek és a tanúsítványban meghatározott feltételeknek való megfelelés rendszeres ellenőrzésére és felügyeletére hivatott rendszert. A nemzeti felügyeleti hatóságnak a tanúsítvány kiadása előtt meg kell vizsgálnia a szolgáltató alkalmasságát, és évente értékelnie kell a tanúsítványt kapott léginavigációs szolgáltatók folyamatos megfelelését. E célból létre kell hoznia és évente frissítenie kell a tanúsítványt kapott szolgáltatók indikatív, kockázatelemzésen alapuló ellenőrző programját. A programnak lehetővé kell tennie a léginavigációs szolgáltatók minden fontos részének ésszerű határidőn belül történő ellenőrzését. A kijelölt légiforgalmi szolgáltatók és a meteorológiai szolgáltatók megfelelésének értékelésékor a nemzeti felügyeleti hatóság jogosult az érintett tagállamra vonatkozó nemzetközi kötelezettségekből eredő követelmények ellenőrzésére.

(10) A nemzeti felügyeleti hatóságok szakmabeliek által történő felülvizsgálatai mélyítik a léginavigációs szolgáltatók ellenőrzésének közös módszerét az egész Közösségben. A Bizottság a tagállamokkal együttműködve szervezi meg a szakmabeliek által történő felülvizsgálatokat, amelyeket össze kell hangolni a Eurocontrol ESARR Végrehajtást Ellenőrző és Segítő Programja (ESIMS) és a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) által működtetett Egyetemes Repülésbiztonság Ellenőrző Program (USOAP) keretében zajló tevékenységekkel. Így elkerülhető a fölösleges munka. A szakmabeliek által történő felülvizsgálat során a tapasztalatok és a legjobb módszerek átadása érdekében a nemzeti szakértőknek lehetőleg a nemzeti felügyeleti hatóságtól vagy elismert szervezettől kellene származniuk.

(11) A Eurocontrol kidolgozta a Repülésbiztonsági Szabályozó Követelményeket (ESARR-ok), amelyek alapvető fontosságúak a légiforgalmi szolgálatok biztonságos ellátásához. Az 550/2004/EK rendeletnek megfelelően a Bizottságnak azonosítania és alkalmaznia kell az ESARR 3 vonatkozó rendelkezéseit a légiforgalmi (ATM) szolgáltatók által használt repülésbiztonság irányítási rendszerekről, az ESARR 4 vonatkozó rendelkezéseit a kockázat elemzéséről és csökkentéséről a légiforgalmi szolgálatban és az ESARR 5 vonatkozó rendelkezéseit a légiforgalmi szolgálatok szakszemélyzetéről és a repülésbiztonsággal összefüggő feladatokat végző mérnöki és műszaki személyzetre vonatkozó követelményekről. Az 550/2004/EK rendelet 5. cikke szerint a Bizottság az ESARR 5 légiforgalmi irányítókra vonatkozó rendelkezéseit figyelembe vevő közösségi légiforgalmi irányító szakszolgálati engedély létesítéséről szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre vonatkozó javaslatot ([1]) terjesztett elő. E rendelkezéseket e rendeletben tehát nem kell megismételni. Azonban rendelkezéseket kell beilleszteni azért, hogy a nemzeti felügyeleti hatóságot annak ellenőrzésére kötelezzék, hogy – amennyiben ez követelmény – a légiforgalmi szolgáltató, különösen a légiforgalmi irányító rendelkezik-e a megfelelő engedéllyel.

(12) Hasonlóképpen az ESARR ATM-mel kapcsolatos repülőesemény jelentésre és értékelésére vonatkozó azon rendelkezéseinek ismétlésére nincs szükség, amelyeket érint a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatának alapvető elveiről szóló, 1994. november 21-i 94/56/EK tanácsi irányelv ([2]) és a polgári légi közlekedésben előforduló események jelentéséről szóló, 2003. június 13-i 2003/42/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ([3]). A repülőeseményekre vonatkozó új rendelkezéseket azonban be kell vezetni azért, hogy a felügyeleti hatóság ellenőrizze, hogy a légiforgalmi szolgáltató, a távközlési, navigációs vagy légtérellenőrző szolgáltató megfelel-e a repülőesemények jelentésére és értékelésére vonatkozó feltételeknek. Az ESARR 1 ATM-mel kapcsolatos repülésbiztonsági felügyeletről szóló, illetve az ESARR 6 ATM-rendszerek szoftveréről szóló vonatkozó rendelkezéseit azonosítani kell és külön Közösségi jogszabállyal kell elfogadni.

(13) Mindenképpen el kell ismerni először, hogy a repülésbiztonság-irányítás a légiforgalmi szolgálat azon része, amely biztosítja, hogy minden biztonsági kockázatot azonosítanak, értékelnek és kielégítően csökkentenek, és másodszor, hogy a biztonságüzemeltetés formális és szisztematikus megközelítése láthatóan és nyomon követhetően maximalizálja a biztonsági előnyöket. A Bizottságnak szükség esetén frissítenie és pontosítania kell a légiforgalmi szolgáltatókra vonatkozó biztonsági követelményeket, hogy az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség adott esetben e területen játszandó szerepének sérelme nélkül biztosíthassa a lehető legmagasabb szintű biztonságot.

(14) A léginavigációs szolgáltatóknak a vonatkozó ICAO-szabványoknak megfelelően kell működniük. A szolgálatok határokon átnyúló ellátásának megkönnyítése érdekében a tagállamoknak és a Bizottságnak – szoros együttműködésben az Eurocontrollal – dolgozniuk kell az ICAO-szabványoknak a léginavigációs szolgálatok területén történő alkalmazása során felmerült, a tagállamok által jelzett különbségek minimalizálásán, hogy az egységes európai égbolton belül közös szabványok alakuljanak ki a tagállamok között a légtérben érvényes közös szabályok kidolgozása érdekében.

([1]) COM(2004) 473, a Hivatalos Lapban még nem tették közzé.

([2]) HL L 319., 1994.12.12., 14. o.

([3]) HL L 167., 2003.7.4., 23. o.

(15) A különböző, felelősségre vonatkozó nemzeti rendelkezések nem akadályozzák meg a léginavigációs szolgáltatókat határokon átnyúló szolgálattal kapcsolatos egyezmények megkötésében, amennyiben gondoskodnak az alkalmazandó jog értelmében felmerülő felelősségekből eredő károk okozta veszteségek fedezetéről. Az alkalmazott módszernek összhangban kell állnia a nemzeti jogi követelményekkel. Azon tagállamoknak, amelyek engedélyezik, hogy a léginavigációs szolgáltatók az 550/2004/EK rendelettel összhangban tanúsítvány nélkül működjenek a felelősségük alatt álló légtérben vagy annak egy részén, rendelkezéseket kell hozniuk e szolgáltatók felelősségéről.

(16) Noha az ESARR 4 megállapítja az ECAC-régióban (Európai Polgári Repülési Konferencia) az ATM repülőbalesetekhez való közvetlen hozzájárulásának maximális elfogadható valószínűségét, a súlyossági osztályokra vonatkozó maximális elfogadható valószínűséget még nem határozták meg. A tagállamoknak és a Bizottságnak az Eurocontrollal együttműködve be kell fejeznie és frissítenie kell e valószínűségeket, és ki kell dolgoznia a különböző körülmények közt érvényes alkalmazási mechanizmusokat.

(17) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak az 549/2004/EK rendelet 5. cikkével létrehozott, egységes égbolttal foglalkozó bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

*1. cikk*

**Tárgy és hatály**

E rendelet megállapítja a léginavigációs szolgálatok ellátására vonatkozó közös követelményeket. E közös követelmények azonban nem alkalmazandók – amennyiben az I. és II. melléklet nem tartalmaz ezzel ellentétes rendelkezést – a következőkre:

a) a szolgáltató léginavigációs szolgálatok ellátásától eltérő tevékenységei;

b) a nem léginavigációs szolgálatok ellátásához megállapított források.

E rendelet azonosítja és elfogadja a következő Eurocontrol Repülésbiztonsági Szabályozó Követelmények (ESARR-ok) kötelező rendelkezéseit, amelyek a léginavigációs szolgáltatók tanúsítására vonatkoznak.

a) ESARR 3 a légiforgalmi (ATM) szolgáltatók által használt repülésbiztonság irányítási rendszerekről, 2000. július 17.;

b) ESARR 4 a kockázatelemzésről és -csökkentésről az ATM-ben, 2001. április 5.;

c) ESARR 5 a légiforgalmi szolgálatok személyzetéről és a repülésbiztonságot érintő feladatokat végző mérnöki és műszaki személyzetre vonatkozó követelményekről, 2002. április 11.

*2. cikk*

**Fogalommeghatározások**

(1) E rendelet alkalmazásában az 549/2004/EK rendeletben megállapított fogalommeghatározások érvényesek.

(2) Az (1) bekezdésben említett fogalommeghatározások mellett a következő fogalommeghatározások alkalmazandók:

a) „légi járművel folytatott munkavégzés”: a légi jármű olyan működtetése, amikor a légi járművet speciális célokra használják, mint például mezőgazdaság, építőipar, fényképezés, földmérés, megfigyelés és őrjárat, kutatás és mentés vagy légi hirdetés;

b) „gazdasági célú légi közlekedés”: a légi jármű olyan működtetése, melynek során díjazás vagy bérleti díj ellenében személyt, árut vagy postai küldeményt szállítanak;

c) „funkcionális rendszer”: az ATM kontextusában valamely funkció végrehajtását szolgáló rendszerek, eljárások és emberi erőforrások kombinációja;

d) „általános célú repülés”: bármely polgári repülési művelet, amely más, mint a légi járművel folytatott munkavégzés, vagy a gazdasági célú légi közlekedés;

e) „nemzeti felügyeleti hatóság”: az 549/2004/EK rendelet 4. cikke szerint a tagállamok által nemzeti felügyeleti hatóságnak kijelölt vagy létrehozott testület vagy testületek;

f) „veszély”: bármely olyan körülmény vagy esemény, amely balesetet idézhet elő;

g) „működtető szervezet”: a légi forgalmat, a távközlést, a navigációt vagy a légtérellenőrző szolgáltatást segítő mérnöki és műszaki szolgálatok ellátásáért felelős szervezet;

h) „kockázat”: a veszélyből eredő káros hatás általános valószínűségének vagy bekövetkezési gyakoriságának és a hatás súlyosságának kombinációja;

i) „repülésbiztonság biztosítása”: minden tervezett vagy szisztematikus intézkedés egy termék, szolgálat, szervezet vagy funkcionális rendszer elfogadható vagy megengedett biztonságának biztosítása érdekében;

j) „repülésbiztonsági célkitűzés”: a veszély bekövetkeztének maximális gyakoriságát vagy valószínűségét meghatározó minőségi vagy mennyiségi nyilatkozat;

k) „repülésbiztonságra vonatkozó követelmény”: a kockázatkezelési stratégia alapján meghatározott kockázatcsökkentési eszköz, amely megvalósítja az adott, biztonságra vonatkozó célkitűzést, beleértve a szervezeti, eljárásbeli, funkcionális, teljesítménybeli vagy interoperabilitási követelményeket vagy környezeti jellemzőket;

l) „szolgálat”: léginavigációs szolgálat vagy léginavigációs szolgálatok csoportja.

(3) „Léginavigációs szolgáltató” alatt a léginavigációs szolgálat ellátására tanúsítványt kérelmezett szervezetet is érteni kell.

*3. cikk*

**A tanúsítványok odaítélése**

(1) A légiforgalmi szolgálat ellátásához szükséges tanúsítvány megszerzéséhez és az 550/2004/EK rendelet 7. cikke (5) bekezdésének sérelme nélkül a léginavigációs szolgáltatónak meg kell felelnie az I. mellékletben megállapított általános közös követelményeknek, valamint az e rendelet II–V. mellékletében megállapított speciális kiegészítő követelményeknek, a 4. cikk alapján érvényes eltérésekre figyelemmel.

(2) A nemzeti felügyeleti hatóság mielőtt kiadja a tanúsítványt a léginavigációs szolgáltató részére, ellenőrzi a léginavigációs szolgáltató közös követelményeknek való megfelelését.

(3) Az 550/2004/EK rendelet 7. cikkére figyelemmel a léginavigációs szolgáltatónak legkésőbb a tanúsítvány kiadásának időpontjáig meg kell felelnie a közös követelményeknek.

*4. cikk*

**Eltérések**

(1) A 3. cikk (1) bekezdésének rendelkezéseitől eltérve egyes léginavigációs szolgáltatók úgy dönthetnek, hogy nem kívánnak élni a határokon átnyúló szolgáltatás lehetőségével, és lemondhatnak az egységes európai égbolton belüli kölcsönös elismerés jogáról.

Ez esetben olyan tanúsítványért folyamodhatnak, amely az 550/2004/EK rendelet 7. cikkének (2) bekezdésében említett tagállam felelőssége alá tartozó légtérre korlátozódik.

A kérelem akkor nyújtható be, ha a légiforgalmi szolgáltató csak a következő kategóriájú szolgálatokat látja el vagy tervezi ellátni:

a) általános célú repülés;

b) légi járművel folytatott munkavégzés;

c) 10 tonnánál kevesebb maximális felszálló tömegű vagy kevesebb mint 20 üléssel rendelkező légi járműre korlátozódó gazdasági célú légi közlekedés;

d) kevesebb mint évi 10 000 mozgást végző gazdasági célú légi közlekedés, függetlenül a maximális felszálló tömegtől és a légi jármű üléseinek számától; a fel- és leszállások összegeként számolt mozgások számát az elmúlt három év átlagaként számítják ki.

Kérelmet az a légiforgalmi szolgáltatóktól eltérő léginavigációs szolgáltató nyújthat be, amelynek a szolgáltatásokkal vagy a tervezett szolgáltatásokkal kapcsolatos bruttó éves forgalma legfeljebb 1 000 000 euro.

Amennyiben a léginavigációs szolgáltató objektív gyakorlati okokból kifolyólag nem tudja bizonyítani e kritériumok betartását, a nemzeti felügyeleti hatóság a harmadik és negyedik albekezdésben meghatározott felső határok kapcsán elfogadhat analóg számokat vagy előrejelzéseket.

A kérelem benyújtásával egyidejűleg a léginavigációs szolgáltató a kritériumok betartását bizonyító iratokat is átadja a nemzeti felügyeleti hatóságnak.

(2) A nemzeti felügyeleti hatóság speciális eltérést engedélyezhet azoknak a kérelmezőknek, amelyek megfelelnek az (1) bekezdés kritériumainak, a tagállam felelőssége alá tartozó légtérben zajló légi forgalomhoz való hozzájárulásuk arányában.

Ezek az eltérések csak az I. melléklet követelményeire vonatkozhatnak, a következő kivételekkel:

a) 1. rész technikai és működési képesség és alkalmasság;

b) 3.1 rész repülésbiztonság irányítás;

c) 5. rész emberi erőforrások;

d) 8.1 rész nyílt és átlátható szolgáltatás.

(3) A (2) bekezdésben említett eltérések mellett a nemzeti felügyeleti hatóság eltérést engedélyezhet azoknak a kérelmezőknek, amelyek valamely repülőtéren nem több mint egy munkahellyel repülőtéri repüléstájékoztató szolgálatot látnak el, a tagállam felelőssége alá tartozó légtérben zajló légi forgalomhoz való hozzájárulásuk arányában.

Az eltérések csak a II. melléklet 3. részének következő követelményeire vonatkozhatnak:

a) Repülésbiztonság irányítási felelősség, valamint külső szolgálatok és eszközök (3.1.2. rész szerint);

b) Repülésbiztonsági felmérések (3.1.3 rész szerint);

c) A kockázatelemzésre és -csökkentésre vonatkozó repülésbiztonsági követelmények a változások tekintetében (3.2 rész).

(4) A III., IV. és V. mellékletben említett követelményekre nem engedélyezhető eltérés.

(5) Az 550/2004/EK rendelet II. mellékletével összhangban a nemzeti felügyeleti hatóság:

a) a tanúsítványhoz csatolt feltételekben a jogalap feltüntetésével meghatározza az eltérés jellegét és alkalmazási területét;

b) időben korlátozza a tanúsítvány érvényességét; és

c) figyelemmel kíséri, hogy a léginavigációs szolgáltató folyamatosan jogosult-e az eltérésre.

*5. cikk*

**A megfelelés bizonyítása**

(1) A léginavigációs szolgáltató a nemzeti felügyeleti hatóság kérésére minden bizonyítékot átad az alkalmazandó közös követelményeknek való megfelelés bizonyítására. A léginavigációs szolgáltató teljesen felhasználhatja a meglévő adatokat.

(2) A tanúsítvánnyal rendelkező léginavigációs szolgáltató értesíti a nemzeti felügyeleti hatóságot a szolgálatok ellátásában tervezett olyan változásokról, amelyek hatással lehetnek az alkalmazandó közös követelményeknek vagy a tanúsítványhoz mellékelt feltételeknek való megfelelésre.

(3) A tanúsítvánnyal rendelkező légiforgalmi szolgáltató értesíti a nemzeti felügyeleti hatóságot a légiforgalmi szolgálatok ellátásában tervezett, a repülésbiztonsággal összefüggő változásokról.

(4) Amennyiben a tanúsítvánnyal rendelkező léginavigációs szolgáltató már nem felel meg az alkalmazandó közös követelményeknek vagy a tanúsítványhoz csatolt feltételeknek, az illetékes nemzeti felügyeleti hatóság legfeljebb egy hónapon belül határozatot hoz. A határozattal a nemzeti felügyeleti hatóság helyreállító intézkedést ír elől a léginavigációs szolgáltatónak.

A határozatról haladéktalanul értesítik az érintett léginavigációs szolgáltatót.

Jóváhagyás előtt a nemzeti felügyeleti hatóság ellenőrzi, hogy az érintett léginavigációs szolgáltató végrehajtotta-e a helyreállító intézkedést. Ha a nemzeti felügyeleti hatóság úgy ítéli meg, hogy az egyeztetett határidőn belül nem kerül sor a helyreállító intézkedés megfelelő foganatosítására, az 550/2004/EK rendelet 7. cikke (7) bekezdésének és az 549/2004/EK rendelet 9. cikkének megfelelően végrehajtási intézkedéseket foganatosíthat, figyelembe véve ugyanakkor a szolgálatok folyamatosságának biztosítására irányuló igényt is.

*6. cikk*

**A megfelelés figyelemmel kísérésének megkönnyítése**

Az 550/2004/EK rendelet 2. cikke (2) bekezdésének megfelelően a léginavigációs szolgáltatók elősegítik a nemzeti felügyeleti hatóság vagy az ő nevében eljáró egyéb elismert szervezet által végzett ellenőrzéseket és vizsgálatokat, beleértve a helyszíni látogatásokat és előzetes bejelentés nélkül történő látogatásokat is.

Az engedéllyel rendelkező személy a következő cselekményekre jogosult:

a) a megfelelő nyilvántartások, adatok, eljárások és a léginavigációs szolgálat ellátásával kapcsolatos egyéb anyagok vizsgálata;

b) másolat vagy kivonat készítése a nyilvántartásokról, adatokról, eljárásokról és egyéb anyagokról;

c) szóbeli magyarázat kérése a helyszínen;

d) a szolgáltatáshoz tartozó színhelyekre, területekre vagy közlekedési eszközökre való belépés.

Az ilyen ellenőrzéseket és vizsgálatokat a szolgáltatás helye szerinti tagállam jogi rendelkezéseinek megfelelően kell lefolytatni.

*7. cikk*

**Folyamatos megfelelés**

A nemzeti felügyeleti hatóság a rendelkezésére álló bizonyítékok alapján évente figyelemmel kíséri a tőle tanúsítványt kapott léginavigációs szolgáltató folyamatos megfelelését.

E célból a nemzeti felügyeleti hatóság létrehoz és évente frissít egy indikatív ellenőrző programot, amely minden tanúsítványt szerzett szolgáltatóra kiterjed, és amely az ellátott szolgálatokat jelentő különböző működésekkel összefüggő kockázatok elemzésén alapszik. A program létrehozása előtt konzultál az érintett léginavigációs szolgáltatókkal és szükség esetén a többi nemzeti felügyeleti hatósággal.

A program jelzi, hogy milyen időközönként terveznek ellenőrzést a különböző helyszíneken.

*8. cikk*

**A mérnöki és technikai személyzetre vonatkozó biztonsági szabályok**

A légiforgalmi, távközlési, navigációs vagy légtérellenőrző szolgálatok ellátására tekintettel a nemzeti felügyeleti hatóság vagy a tagállam által e feladatra kijelölt egyéb hatóság:

a) megfelelő repülésbiztonsági szabályokat ad ki a repülésbiztonsággal érintett feladatokat végző mérnöki és technikai személyzetnek;

b) biztosítja a valamely működő szervezet által a repülésbiztonsággal érintett feladatokkal megbízott mérnöki és technikai személyzet megfelelő repülésbiztonsági felügyeletét;

c) ésszerű indokokkal és megfelelő vizsgálódás után intézkedik a II. melléklet 3.3. része rendelkezéseinek nem megfelelő működő szervezet és/vagy annak technikai és mérnöki személyzete kapcsán;

d) ellenőrzi, hogy megfelelő módszerek biztosítják-e, hogy a repülésbiztonsággal érintett feladatokkal megbízott harmadik felek megfelelnek a II. melléklet 3.3. részének.

*9. cikk*

**A szakmabeliek által történő felülvizsgálattal kapcsolatos eljárás**

(1) A Bizottság a tagállamokkal együttműködve a (2)–(6) bekezdésnek megfelelően megszervezi a nemzeti felügyeleti hatóságok szerinti szakmabeliek által történő felülvizsgálatot.

(2) A szakmabeliek által történő felülvizsgálatot nemzeti szakértők csoportja végzi. A csoport szakértői legalább három különböző tagállamból származnak. A szakértők az őket alkalmazó tagállamban nem vesznek részt szakmabeliek által történő felülvizsgálatban. A Bizottság létrehozza és fenntartja a tagállamok által kijelölt nemzeti szakértők adatbázisát, amely az 550/2004/EK rendelet 6. cikkében felsorolt területekre vonatkozó összes közös követelményre kiterjed.

(3) A Bizottság legkésőbb három hónappal a szakmabeliek által történő felülvizsgálat előtt tájékoztatja a tagállamot és az érintett nemzeti felügyeleti hatóságot a szakmabeliek által történő felülvizsgálatról, annak tervezett időpontjáról és a résztvevő szakértők személyéről.

Az a tagállam, amelynek nemzeti felügyeleti hatóságánál vizsgálat készül, a vizsgálat előtt jóváhagyja a szakértői csoport tagjait.

(4) A felülvizsgálati csoport a vizsgálatot követő három hónapon belül elkészíti a konszenzusos jelentést, amely ajánlásokat is tartalmazhat. A Bizottság a jelentés megvitatása érdekében találkozót hív össze a szakértők és a nemzeti felügyeleti hatóság részvételével.

(5) A Bizottság továbbítja a jelentést az érintett tagállamnak. Ez utóbbi a kézhezvételtől számított három hónapon belül észrevételeket tehet; az észrevételekben szükség esetén arra is ki kell térni, hogy milyen intézkedéseket foganatosított vagy szándékozik foganatosítani annak érdekében, hogy adott időn belül reagáljon a vizsgálatra.

Az érintett tagállammal kötött eltérő megállapodás hiányában az értékelő jelentést és a nyomon követést nem teszik közzé.

(6) A Bizottság az egységes európai égbolttal foglalkozó bizottságon keresztül évente tájékoztatja a tagállamot az értékelések legfontosabb eredményeiről.

*10. cikk*

**Hatálybalépés**

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való közzétételét követő harmadik napon lép hatályba.

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

Kelt Brüsszelben, 2005. december 20-án.

*a Bizottság részéről*
Jacques BARROT
*alelnök*

*I. MELLÉKLET*

## A LÉGINAVIGÁCIÓS SZOLGÁLATOK ELLÁTÁSÁNAK ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEI

1. TECHNIKAI ÉS MŰKÖDÉSI KÉPESSÉG ÉS ALKALMASSÁG

A léginavigációs szolgáltató biztonságosan, hatékonyan, folyamatosan és fenntarthatóan látja el a szolgálatokat, az adott légtér általános terheltsége ésszerű szintjének megfelelően. E célból megfelelő technikai és működési kapacitással és szakértelemmel rendelkezik.

2. SZERVEZETI FELÉPÍTÉS ÉS IGAZGATÁS

2.1. **Szervezeti felépítés**

A léginavigációs szolgáltató olyan felépítés szerint hozza létre és igazgatja a szervezetet, hogy az biztosítsa a szolgálat biztonságos, hatékony és folyamatos ellátását.

A szervezeti felépítés meghatározza:

a) a kijelölt tisztségviselők, különösen a repülésbiztonsággal, a védelemmel, a minőséggel, a pénzügyekkel és a emberi erőforrásokkal összefüggő funkciókért felelős igazgatási személyzet hatáskörét, kötelezettségeit és felelősségeit;

b) a szervezet különböző részei és folyamatai között lévő kapcsolatot és a jelentéstétel irányvonalait.

2.2. **Szervezeti igazgatás**

A léginavigációs szolgáltató legalább öt évre vonatkozó üzleti tervet készít. Az üzleti terv:

a) vázolja a szolgáltató általános célkitűzéseit és az elérésükhöz szükséges stratégiát a szolgáltató általános, hosszabb távú terveivel és az infrastruktúra vagy egyéb technológia fejlesztésére vonatkozó közösségi követelményekkel összhangban;

b) tartalmazza a megfelelő teljesítményre irányuló célkitűzéseket a szolgálat minősége és színvonala, a biztonság és a költséghatékonyság szempontjából.

A léginavigációs szolgáltató éves tervet készít a következő évre, amely tovább konkretizálja az üzleti terv részeit és kifejti az esetleges változtatásokat.

Az éves terv a következő adatokat tartalmazza a szolgálat színvonaláról és minőségéről, mint például a kapacitás, a biztonság, a késések várható szintje, és a pénzügyi intézkedések:

a) az új infrastruktúra és egyéb fejlesztéssel kapcsolatos információ és nyilatkozat arról, hogy mindez miként járul hozzá a szolgálat színvonalának és minőségének javításához;

b) olyan teljesítménymutatók, amelyek alapján megfelelően értékelhető a szolgálat színvonala és minősége;

c) a szolgáltató várható rövid távú pénzügyi helyzete, és az üzleti terv változásai vagy az arra gyakorolt hatások.

3. BIZTONSÁG- ÉS MINŐSÉGIRÁNYÍTÁS

3.1. **Biztonságirányítás**

A léginavigációs szolgáltató biztosítja minden szolgálata biztonságát. Ennek érdekében együttműködési felületet biztosít a szolgálatok biztonságát közvetlenül befolyásolni képes érdekelt felekkel.

3.2. **Minőségirányítási rendszer**

A légiszolgáltatónak legkésőbb 2 évvel e rendelet hatályba lépése után minden általa ellátott léginavigációs szolgálatra kiterjedő minőségirányítási rendszerrel kell rendelkeznie a következő elveknek megfelelően. A szolgáltató:

a) meghatározza a különböző felhasználókat a lehető legnagyobb mértékben kielégítő minőségpolitikát;

b) olyan minőségbiztosítási programot dolgoz ki, amelynek eljárásai ellenőrzik, hogy a tevékenységek megfelelnek-e az alkalmazandó követelményeknek, szabványoknak és eljárásoknak;

c) kézikönyvek és ellenőrző dokumentumok segítségével bizonyítja a minőségrendszer működését;

d) igazgatási felelősöket jelöl ki a biztonságos és hatékony működési gyakorlatot biztosító eljárásoknak való megfelelés és az eljárások helyességének figyelemmel kísérésére.

e) elvégzi a minőségrendszer felülvizsgálatát, és szükség esetén orvosolja a hibákat.

A szolgáltató léginavigációs szolgálataira kiterjedő, megfelelően akkreditált szervezet által kiadott EN ISO 9001 tanúsítvány a megfelelés elégséges eszközének tekintendő. A léginavigációs szolgáltató a tanúsítvánnyal kapcsolatos dokumentációt átadja a nemzeti felügyeleti hatóságnak, amennyiben az ezt kéri.

3.3. **Működési kézikönyvek**

A léginavigációs szolgáltató naprakész működési kézikönyvet vezet a szolgálatok ellátásával kapcsolatban a működtető személyzet használatára és a személyzetnek történő útmutatás céljából. Biztosítja, hogy:

a) a működési kézikönyv tartalmazza a működtető személyzet számára a kötelezettségek ellátásához szükséges utasításokat és információkat;

b) a működési kézikönyv vonatkozó részei elérhetőek legyenek az érintett személyzet számára;

c) a működtető személyzetet gyorsan értesítsék a működési kézikönyv kötelezettségeiket érintő módosításairól és azok hatályba lépéséről.

4. ÜZEMBIZTONSÁG

A léginavigációs szolgáltató védelmi-irányítási rendszert dolgoz ki, amely biztosítja a következőket:

a) az eszközök és a személyzet biztonságát a szolgálatba való jogellenes beavatkozás megakadályozása érdekében;

b) a kapott, előállított vagy egyéb módon felhasznált működési adatok védelmét, hogy csak az engedéllyel rendelkezők férhessenek hozzá.

A védelmi-irányítási rendszer meghatározza:

a) a védelmi kockázat értékelésével és csökkentésével, a biztonság figyelemmel követésével és javításával, a biztonsági vizsgálatokkal és a tanulságok terjesztésével kapcsolatos eljárásokat;

b) a biztonsági rések észlelését és a személyzet megfelelő biztonsági figyelmeztetésekkel történő riasztását szolgáló eszközöket;

c) a biztonsági rések hatásainak csökkentését és az újbóli bekövetkezés elleni orvosló intézkedések és csökkentési eljárások azonosítását célzó eszközöket.

A léginavigációs szolgáltató szükség esetén biztosítja a személyzet biztonsági ellenőrzését, és az eszközök, a személyzet és az adatok védelmének biztosítása érdekében egyeztet az illetékes polgári és katonai hatóságokkal.

5. EMBERI ERŐFORRÁSOK

A léginavigációs szolgáltató megfelelően képzett személyzetet alkalmaz, hogy biztosítsa a szolgálatok biztonságos, hatékony, folyamatos és fenntartható ellátását. Ennek érdekében kidolgozza a személyzet felvételi és képzési politikáját.

6. PÉNZÜGYI ERŐ

6.1. **Gazdasági és pénzügyi kapacitás**

A léginavigációs szolgáltatónak eleget kell tennie pénzügyi kötelezettségeinek, például a rögzített és változó működési költségeknek és a tőkebefektetési költségeknek. Megfelelő költségelszámolási rendszert kell használnia. Az e melléklet 2.2. részében említett éves tervvel, valamint a jogi alapokmányának megfelelő mérlegekkel és számlákkal bizonyítja a kapacitását.

6.2. **Pénzügyi ellenőrzés**

Az 550/2004/EK rendelet 12. cikke (2) bekezdésének megfelelően a léginavigációs szolgáltató bizonyítja, hogy rendszeresen aláveti magát független könyvvizsgálatnak.

7. FELELŐSSÉG ÉS BIZTOSÍTÁSI FEDEZET

A léginavigációs szolgáltató ellátja az alkalmazandó törvényből eredő felelősségeit.

A felelősség ellátására alkalmazott módszer a kérdéses veszteségnek és kárnak felel meg, figyelembe véve a szolgáltató jogállását és a rendelkezésre álló kereskedelmi biztosítási fedezet szintjét.

A másik léginavigációs szolgáltató szolgálataival élő léginavigációs szolgáltató biztosítja, hogy a megállapodások rendelkezzenek a felelősség megosztásáról.

8. A SZOLGÁLATOK MINŐSÉGE

8.1. **Nyílt és átlátható szolgáltatás**

A léginavigációs szolgáltató nyílt és átlátható módon látja el a szolgálatait. Közzéteszi a szolgálataihoz való hozzáférés feltételeit, és rendszeresen, legalább évente egyszer hivatalosan konzultál a szolgálatok felhasználóival, egyenként vagy kollektíven.

Az alkalmazandó közösségi törvényeknek megfelelően a léginavigációs szolgáltató nem tesz különbséget nemzetiség vagy a felhasználó vagy felhasználók személyazonossága alapján.

8.2. **Készenléti tervek**

A légiszolgáltatónak legkésőbb egy évvel a tanúsítvány kézhezvétele után minden szolgáltatásához rendelkeznie kell a szolgálatok jelentős romlásához vagy megszakításához vezető eseményekre szóló készenléti tervvel.

9. JELENTÉSTÉTELI KÖTELEZETTSÉGEK

A léginavigációs szolgáltatónak éves jelentést kell benyújtania a tevékenységéről az illetékes nemzeti felügyeleti hatóságnak. A jelentés kitér a pénzügyi eredményekre az 550/2004/EK rendelet 12. cikkének sérelme nélkül, valamint a működési teljesítményre és minden egyéb jelentős tevékenységre vagy fejlesztésre, különösen a biztonság területén.

Az éves jelentés minimálisan tartalmazza:

— az ellátott szolgálat színvonalának, minőségének és repülésbiztonsági szintjének értékelését,

— a léginavigációs szolgáltató teljesítményét az üzleti tervben megállapított teljesítménycélokhoz viszonyítva, az éves tervben megállapított teljesítménymutatók segítségével összevetve a valós teljesítményt az éves tervvel,

— a működés és az infrastruktúra fejlesztéseit,

— a pénzügyi eredményeket, amennyiben azokat az 550/2004/EK rendelet 12. cikkének (1) bekezdése értelmében nem teszik közzé külön,

— a szolgálatok felhasználóival folytatott hivatalos konzultációs folyamatról szóló információkat,

— a emberi erőforrással kapcsolatos politikáról szóló információkat.

A léginavigációs szolgáltató hozzáférhetővé teszi a nyilvánosság számára az éves jelentés tartalmát a nemzeti felügyeleti hatóság által a nemzeti jog alapján meghatározott feltételekkel.

*II. MELLÉKLET*

## A LÉGIFORGALMI SZOLGÁLATOK ELLÁTÁSÁNAK SPECIÁLIS KÖVETELMÉNYEI

1. TULAJDON

A légiforgalmi szolgáltató tájékoztatja az 550/2004/EK rendelet 7. cikkének (2) bekezdésében említett nemzeti felügyeleti hatóságot a következőkről:

— jogállása, tulajdonstruktúrája és az eszközök ellenőrzésére jelentősen ható intézkedések,

— a léginavigációs szolgálatok ellátásával nem foglalkozó szervezetekkel fenntartott kapcsolatok, beleértve a közvetlenül vagy kapcsolódó vállalkozással folytatott, a várható bevétel több mint 1 %-át jelentő kereskedelmi tevékenységet is. Továbbá értesíti a hatóságot a szolgáltató teljes részvényesi körének legalább 10 %-át képviselő részvényessel kapcsolatos változásokról.

A légiforgalmi szolgáltató minden tőle telhető intézkedést megtesz, hogy elkerülje az összeférhetetlenséget, ami aláásná a szolgálatok részrehajlásmentes és objektív ellátását.

2. NYÍLT ÉS ÁTLÁTHATÓ SZOLGÁLTATÁS

Az I. melléklet 8.1. része rendelkezésének kiegészítéseképpen és amennyiben egy tagállam versenykörnyezetben kívánja megszervezni bizonyos légiforgalmi szolgálatok ellátását, a tagállam minden szükséges intézkedést megtehet annak biztosítása érdekében, hogy e légiforgalmi szolgáltatók ne kövessenek sem olyan magatartást, amelynek célja vagy hatása a verseny akadályozása, korlátozása vagy torzítása, sem olyat, amely az alkalmazandó nemzeti vagy közösségi jogszabályok értelmében erőfölénnyel való visszaélést jelent.

3. A SZOLGÁLATOK BIZTONSÁGA

3.1. **Repülésbiztonságirányítási rendszer**

3.1.1. *Általános repülésbiztonsági követelmények*

A légiforgalmi szolgáltató a szolgálatok irányításának szerves részeként repülésbiztonsági rendszerrel (SMS) rendelkezik, amely:

— formalizált, konkrét és megelőző megközelítést biztosít a szisztematikus repülésbiztonság irányításhoz a szolgálatok ellátásakor felmerülő repülésbiztonsági felelősségek betartása érdekében, minden szolgálat és az irányító ellenőrzés támogató intézkedéseinek tiszteletben tartásával működik és alapjaként tartalmazza a repülésbiztonság politikai nyilatkozatot, amely meghatározza a szervezet alapvető hozzáállását a repülésbiztonsághoz,

— biztosítja, hogy a légiforgalmi szolgálatok ellátásának repülésbiztonsági elemeiben érintettek egyénileg legyenek felelősek a saját tevékenységükért, hogy a vezetőség felelős legyen a hozzá tartozó osztály vagy részleg repülésbiztonsági teljesítményéért és hogy a szolgáltató felső vezetése általános repülésbiztonsági felelősséggel rendelkezzen (repülésbiztonsági felelősség),

— biztosítja, hogy a légiforgalmi szolgálatok megfelelő repülésbiztonságának elérése a legmagasabb prioritást élvezze (repülésbiztonsági prioritás),

— biztosítja, hogy a légiforgalmi szolgálatok ellátása közben a legfontosabb repülésbiztonsági célkitűzés a légi jármű balesetének kockázatához való hozzájárulás minimálisra csökkentése legyen az ésszerűség határain belül (repülésbiztonsági célkitűzés).

3.1.2. *A repülésbiztonság elérésének követelményei*

Az SMS működésén belül a légiforgalmi szolgáltató:

— biztosítja, hogy a személyzet megfelelően képzett és alkalmas legyen az elvégzendő munkához, valamint hogy szükség esetén rendelkezzen a megfelelő tanúsítványokkal és megfeleljen az alkalmazandó orvosi alkalmassági követelményeknek (alkalmasság),

— biztosítja, hogy a repülésbiztonság irányítási rendszer kidolgozásáért és fenntartásáért szervezeti felelősséggel rendelkező repülésbiztonság irányítási funkció jöjjön létre; biztosítja, hogy e felelősségi pont független legyen a közvetlen vezetőségtől és közvetlenül a legmagasabb szervezeti szintnek tartozzon elszámolással. Azon kisebb szervezetek esetében azonban, ahol a felelősségek elegyítése megakadályozhatja a szükséges függetlenséget, a repülésbiztonsággal kapcsolatos intézkedéseket további független eszközökkel egészítik ki; és biztosítja, hogy a szolgáltató szervezet felső vezetése aktívan részt vegyen a repülésbiztonság irányítás biztosításában (repülésbiztonság-irányítási felelősség),

— biztosítja, hogy – amikor csak szükséges – mennyiségi repülésbiztonsági szinteket állapítsanak meg és tartsanak fenn a funkcionális rendszerekhez (mennyiségi repülésbiztonsági szintek),

— biztosítja az SMS dokumentálását oly módon, hogy az világos kapcsolatot szolgáltasson a szervezet repülésbiztonság politikájával (SMS-dokumentálás),

— biztosítja a külső szolgálatok és eszközök biztonságának megfelelő ellenőrzését, figyelembe véve azok biztonsági jelentőségét a szolgálatok ellátásában (külső szolgálatok és eszközök),

— biztosítja a kockázat elemzésének és csökkentésének megfelelő szintű lebonyolítását, hogy az ATM ellátásának minden szempontját a kellő mértékben tekintetbe vegyék (kockázat elemzés és csökkentése). Ami az ATM funkcionális rendszerét érintő változásokat illeti, e melléklet 3.2 részének rendelkezéseit kell alkalmazni,

— biztosítja a jelentős repülésbiztonsági következményekkel járó, ATM-mel kapcsolatos működési vagy műszaki események azonnali kivizsgálását és a szükséges helyreállító intézkedések foganatosítását (repülőesemények). Ezenkívül bizonyítja, hogy eleget tett az alkalmazandó nemzeti és közösségi jogszabályoknak megfelelő, a repülőesemények bejelentésére és értékelésére vonatkozó követelményeknek.

3.1.3. *A repülésbiztonság szavatolásának követelményei*

Az SMS működésén belül a légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy:

— a repülésbiztonsági felülvizsgálatok rutinfeladatként végezzék, hogy szükség esetén fejlesztéseket javasoljanak, hogy a vezetőket biztosítsák a területükhöz tartozó tevékenységek biztonságáról és hogy megerősítsék az SMS megfelelő részeinek való megfelelést (repülésbiztonsági felülvizsgálatok),

— megfelelő módszerekkel észleljék a funkcionális rendszerek vagy tevékenységek azon változásait, amelyek azt jelzik, hogy valamely elem lassan már nem felel meg az elfogadható repülésbiztonsági szabványoknak, és helyesbítő intézkedések történjenek (a repülésbiztonság felügyelete),

— az SMS működéséről repülésbiztonsági nyilvántartás készüljön, és ez álljon rendelkezésre a nemzeti felügyeleti hatóság és mindenki számára, aki összefüggésben áll az ellátott szolgáltatásokkal, felelős értük vagy függ tőlük (repülésbiztonsági nyilvántartás).

3.1.4. *A repülésbiztonság fokozásának követelményei*

Az SMS működésén belül a légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy:

— a személyzet minden tagja tudatában legyen a munkájukkal összefüggő potenciális repülésbiztonsági veszélyeknek (repülésbiztonsági tudatosság),

— a repülésbiztonsággal összefüggő események kivizsgálásából és egyéb biztonsági tevékenységekből nyert tanulságokat irányítási és működési szinten terjesszék a szervezetben (a tanulságok terjesztése),

— a személyzet minden tagját aktívan ösztönözzék a veszélyek felismerését célzó megoldások felvetésére, és szükség esetén változtatásokat eszközöljenek a repülésbiztonság javítására (biztonság növelése).

3.2. **A változások kockázatainak értékelésére és csökkentésére vonatkozó biztonsági követelmények**

3.2.1. *1. szakasz*

Az SMS működésén belül a légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy szisztematikusan elvégezzék a veszélyek azonosítását, valamint a kockázatok elemzését és csökkentését az ATM funkcionális rendszere és kiegészítő elrendezéseinek irányítása alatt álló részein bekövetkezett változások esetén, a következőket figyelembe vevő módon:

a) az ATM funkcionális rendszerének vizsgálat alatt álló alkotórészének teljes életciklusa, a kezdeti tervezéstől és meghatározástól a végrehajtást követő műveletekig, a fenntartásig és a leállításig;

b) az ATM rendszerének levegőben, földön és adott esetben az űrben használt elemei, együttműködésben a felelős felekkel, és

c) az ATM funkcionális rendszerének felszerelése, eljárásai és emberi erőforrásai, az ezen elemek közötti interakció és a vizsgált alkotórész, illetve az ATM funkcionális rendszerének többi része közötti interakció.

3.2.2. *2. szakasz*

A veszélyek azonosítására, a kockázat elemzésére és csökkentésére irányuló folyamatok tartalmazzák:

a) A vizsgált rendszerelem hatáskörének, határainak és felületeinek meghatározását, valamint az alkotórész elvégzendő funkcióinak és a működéséhez szánt környezetnek az azonosítását;

b) Az rendszerelemmel kapcsolatos repülésbiztonsági célkitűzések meghatározását, amely a következőket tartalmazza:

— Az ATM-mel összefüggő hiteles veszély- és meghibásodási körülmények azonosítása, valamint azok együttes hatásai,

— A légi jármű biztonságára gyakorolt hatásuk vizsgálata, valamint a hatások súlyosságának vizsgálata, a 4. szakaszban olvasható súlyossági osztályozási rendszer segítségével,

— Elfogadhatóság megállapítása a veszély bekövetkeztének maximális valószínűsége függvényében, a veszély hatásainak súlyossága és maximális valószínűsége alapján, a 4. szakasszal összhangban lévő módon levezetve;

c) Szükség szerint kockázatcsökkentési stratégia levezetését, amely:

— Meghatározza a kockázatot hordozó veszélyek ellen védelmet nyújtó védelmi intézkedéseket,

— Szükség szerint tartalmazza a vizsgált rendszerelemmel vagy az ATM funkcionális rendszerének vagy működési környezetének egyéb részeivel potenciálisan összefüggő repülésbiztonsági követelmények kidolgozását, és

— Biztosítékot kínál a megvalósíthatóságra és hatékonyságra nézve;

d) Annak igazolását, hogy minden azonosított repülésbiztonsági célkitűzésnek és követelménynek eleget tettek

— a változás végrehajtása előtt,

— a működő szolgálatba történő átmenet időszaka alatt,

— a működése alatt, és

— a leállítását, kivonását megelőző bármely átmeneti időszak alatt.

3.2.3. *3. szakasz*

A kockázat elemzésére és csökkentésére irányuló folyamatok eredményeit, kapcsolódó elemzéseit és igazolásait, beleértve a veszély azonosítását is, a következőképpen kell összegyűjteni és dokumentálni:

— átfogó érvekkel kell bizonyítani, hogy a vizsgált rendszerelem, valamint általában az ATM funkcionális rendszere elfogadhatóan biztonságos és az is marad, vagyis megfelel a repülésbiztonsági célkitűzéseknek és követelményeknek. Ennek szükség szerint része a használt előrejelzési, nyomon követési vagy felmérési technikák meghatározása,

— a változás végrehajtásával kapcsolatos repülésbiztonsági követelményeknek visszavezethetőknek kell lenniük a szándékolt tevékenységekre/funkciókra.

3.2.4. *4. szakasz*

A veszély azonosítása és a súlyosság értékelése

A veszélyeket szisztematikusan azonosítani kell. Az adott működési környezetben jellemző veszélyek hatásainak súlyosságát a következő táblázatban lévő osztályozási rendszer segítségével kell meghatározni, a súlyosság osztályozása pedig a veszélyek legvalószínűbb hatását – a legrosszabb esetből kiindulva – bizonyító konkrét érvre támaszkodik.

| Súlyossági osztály | A tevékenységekre gyakorolt hatás |
|---|---|
| 1<br>(Legsúlyosabb) | Baleset ([1]) |
| 2 | Súlyos esemény ([1]) |
| 3 | Komoly esemény. A légi jármű működtetésével összefüggő komoly esemény, amelyben a légi jármű biztonságossága csökkenhet, és ez csaknem egy másik légi járművel, a földdel vagy valamely akadállyal történő összeütközéshez vezet. |
| 4 | Jelentős esemény, amelynek körülményei azt jelzik, hogy baleset, súlyos vagy komoly esemény történhetett volna, ha a kockázatot nem kezelték volna a biztonsági ráhagyáson belül, vagy ha a közelben másik légi jármű lett volna. |
| 5<br>(Legkevésbé súlyos) | Nincs közvetlen hatása a biztonságra |

([1]) A polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatának alapvető elveiről szóló, 1994. november 21-i 94/56/EK tanácsi irányelvben (HL L 319., 1994.12.12., 14. o.) meghatározottak szerint.

A veszély tevékenységekre gyakorolt hatásának megállapítása és súlyosságának meghatározása érdekében a szisztematikus megközelítés/folyamat magában foglalja a veszélyek hatását az ATM funkcionális rendszerének különböző elemeire, mint például a hajózó személyzet, a légiforgalmi irányítók, a légi jármű funkcionális képességei, az ATM funkcionális rendszere földi részének funkcionális képességei és a biztonságos légiforgalmi szolgáltatás képessége.

A kockázatok osztályozási rendszere

A kockázaton alapuló repülésbiztonsági célkitűzéseket a veszély bekövetkeztének maximális valószínűsége függvényében határozzák meg, a veszély hatásainak súlyossága és maximális valószínűsége alapján levezetve.

A megállapított mennyiségi célkitűzéseknek való megfelelés bizonyításának szükséges kiegészítéseként további repülésbiztonság irányítási megfontolásokat kell alkalmazni, hogy szükség esetén még biztonságosabb legyen az ATM-rendszer.

3.3. **A repülésbiztonsággal összefüggő feladatokat végző mérnöki és műszaki személyzetre vonatkozó biztonsági követelmények**

A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy a műszaki és mérnöki személyzet – beleértve a működési használatra jóváhagyott ATM-felszerelést működtető és fenntartó alvállalkozó szervezetek személyzetét is – elégséges ismeretekkel és hozzáértéssel rendelkezzen a támogatott szolgálatokról, munkájának a szolgálatok repülésbiztonságára gyakorolt tényleges és potenciális hatásáról és az alkalmazandó munkakorlátokról.

Ami a repülésbiztonsággal összefüggő feladatokat végző személyzetet illeti – beleértve az alvállalkozó szervezetek személyzetét is –, a légiforgalmi szolgáltató dokumentálja a személyzet alkalmasságának mértékét, a szolgálat elégséges kapacitását és folyamatosságát biztosító szolgálati beosztást, a személyzet képesítésének rendszerét és politikáját, a személyzeti képzési politikát, a képzési terveket és nyilvántartásokat, valamint a nem képesített személyzet ellenőrzésére vonatkozó információkat. Eljárásokról gondoskodik arra az esetre, ha kétségek merülnek fel a személyzet fizikai vagy szellemi állapotával kapcsolatban.

A légiforgalmi szolgáltató nyilvántartást vezet a repülésbiztonsággal összefüggő feladatokat végző személyzet számával, státuszával és alkalmazásával kapcsolatos információkról. A nyilvántartás:

a) megnevezi a repülésbiztonsággal összefüggő funkciókért felelős vezetőket;

b) rögzíti a műszaki és operatív személyzet vonatkozó képesítéseit, és összehasonlítja azokat az elvárt képességekkel és alkalmassági követelményekkel;

c) meghatározza a munkavégzés helyszíneit és kötelezettségeit a hozzárendelt műszaki és operatív személyzetre vonatkozóan, beleértve az esetleges beosztási módszereket is.

4. MUNKAMÓDSZEREK ÉS ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK

A légiforgalmi szolgáltatónak bizonyítania kell, hogy munkamódszerei és üzemeltetési eljárásai megfelelnek a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény következő mellékleteinek, amennyiben azok az érintett légtérben ellátott légiforgalmi szolgálatokra vonatkoznak:

— 2. melléklet a repülési szabályokról (10. kiadás, 2005. július),

— 10. melléklet a légiforgalmi távközlésről, 2. kötet a távközlési eljárásokról (6. kiadás, 2001. október, az összes módosítással a 79-es számúig),

— 11. melléklet a légiforgalmi szolgálatokról (13. kiadás, 2001. július, az összes módosítással a 43-as számúig).

*III. MELLÉKLET*

## A METEOROLÓGIAI SZOLGÁLATOK ELLÁTÁSÁNAK SPECIÁLIS KÖVETELMÉNYEI

1. TECHNIKAI ÉS ÜZEMELTETÉSI KÉPESSÉG ÉS ALKALMASSÁG

A meteorológiai szolgáltató biztosítja, hogy a különböző funkciók teljesítéséhez szükséges meteorológiai információ a felhasználóknak megfelelő formában a következők rendelkezésére álljon:

— a légi jármű üzemeltetőknek és a repülőszemélyzet tagjainak a repülés előtti és repülés alatti tervezéshez,

— légiforgalmi és repüléstájékoztató szolgáltatók,

— kutatást és mentést végző egységek, és

— repülőterek.

A meteorológiai szolgáltató biztosítja a tevékenységekhez megadott információk elérhető pontosságának szintjét, beleértve az információ forrását is, ugyanakkor biztosítja, hogy az információt időben terjesszék és szükség szerint frissítsék.

2. MUNKAMÓDSZEREK ÉS ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK

A meteorológiai szolgáltatónak bizonyítania kell, hogy munkamódszerei és működési eljárásai megfelelnek a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény következő mellékleteinek, amennyiben azok az érintett légtérben ellátott meteorológiai szolgálatokra vonatkoznak:

— 3. melléklet a nemzetközi léginavigációval kapcsolatos meteorológiai szolgálatról (15. kiadás, 2004. július),

— 11. melléklet a légiforgalmi szolgálatokról (13. kiadás, 2001. július, az összes módosítással a 43-as számúig),

— 14. melléklet a repülőterekről (I. kötet: 4. kiadás, 2004. július; II. kötet: 2. kiadás, 1995. július, az összes módosítással a 3-as számúig).

*IV. MELLÉKLET*

## A LÉGIFORGALMI TÁJÉKOZTATÓ SZOLGÁLATOK ELLÁTÁSÁNAK SPECIÁLIS KÖVETELMÉNYEI

1. TECHNIKAI ÉS ÜZEMELTETÉSI KÉPESSÉG ÉS ALKALMASSÁG

A légiforgalmi tájékoztató szolgáltató biztosítja, hogy a tevékenységekhez szükséges információk és adatok rendelkezésre álljanak a következőknek megfelelő formában:

— a repülés üzemeltető személyzet, beleértve a repülőszemélyzetet, valamint a repüléstervező rendszert, a fedélzeti vezérlő rendszert és a repülés szimulátort, és

— a repüléstájékoztatásért, a repülőtéri repüléstájékoztatásért és a repülés előtti információk szolgáltatásáért felelős légiforgalmi szolgáltatók.

A légiforgalmi tájékoztató szolgáltató biztosítja az adatok integritását és az információk terjesztése előtt megerősíti a tevékenységekhez megadott információk pontosságának szintjét, beleértve az információ forrását is.

2. MUNKAMÓDSZEREK ÉS ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK

A légiforgalmi információs szolgáltatónak bizonyítania kell, hogy munkamódszerei és üzemeltetési eljárásai megfelelnek a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény következő mellékleteinek, amennyiben azok az érintett légtérben ellátott légiforgalmi tájékoztató szolgálatokra vonatkoznak:

— 3. melléklet a nemzetközi léginavigációval kapcsolatos meteorológiai szolgálatról (15. kiadás, 2004. július),

— 4. melléklet a légiforgalmi térképek (10. kiadás, 2001. július, az összes módosítással az 53-as számúig),

— 15. melléklet a légiforgalmi tájékoztató szolgálatokról (12. kiadás, 2004. július).

*V. MELLÉKLET*

## A TÁVKÖZLÉSI, NAVIGÁCIÓS VAGY LÉGTÉRELLENŐRZŐ SZOLGÁLATOK ELLÁTÁSÁNAK SPECIÁLIS KÖVETELMÉNYEI

1. TECHNIKAI ÉS ÜZEMELTETÉSI KÉPESSÉG ÉS ALKALMASSÁG

A távközlési, navigációs vagy légtérellenőrző szolgáltató biztosítja szolgálatai rendelkezésre állását, folyamatosságát, pontosságát és integritását.

A távközlési, navigációs vagy légtérellenőrző szolgáltató biztosítja szolgálatainak minőségi szintjét, és bizonyítja, hogy felszerelését rendszeresen karbantartja és szükség esetén kalibrálja.

2. A SZOLGÁLATOK BIZTONSÁGA

A távközlési, navigációs vagy légtérellenőrző szolgáltató megfelel a II. melléklet 3. részének a szolgálatok biztonságával kapcsolatos követelményeinek.

3. MUNKAMÓDSZEREK ÉS ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK

A távközlési, navigációs vagy légtérellenőrző szolgáltató bizonyítania kell, hogy munkamódszerei és működési eljárásai megfelelnek a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 10. melléklet légiforgalmi távközlésről szóló szabványainak (I. kötet: 5. kiadás, 1996. július; II. kötet: 6. kiadás, 2001. október; III. kötet: 1. kiadás, 1995. július; IV. kötet: 3. kiadás, 2002. július; V. kötet: 2. kiadás, 2001. július, az összes módosítással a 79-es számúig), amennyiben azok az érintett légtérben ellátott távközlési, navigációs vagy légtérellenőrző szolgálatokra vonatkoznak.