II

(Nem jogalkotási aktusok)

RENDELETEK

A BIZOTTSÁG (EU) 2015/445 RENDELETE

(2015. március 17.)

az 1178/2011/EU rendeletnek a polgári légi közlekedésben részt vevő légi személyzetre vonatkozó műszaki követelmények és igazgatási eljárások tekintetében történő módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EGK tanácsi irányelv, az 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2008. február 20-i 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre [1] és különösen annak 7. cikke (6) bekezdésére és 8. cikke (5) bekezdésére,

mivel:

(1) Az 1178/2011/EU bizottsági rendelet [2] meghatározza a polgári légi közlekedésben foglalkoztatott személyekre vonatkozó műszaki követelményeket és igazgatási eljárásokat.

(2) Néhány tagállam úgy vélte, hogy az 1178/2011/EU rendelet egyes követelményei aránytalanul és indokolatlanul nagy adminisztratív, illetve gazdasági terhet rónak magukra a tagállamokra vagy az érdekelt felekre, ezért ezek a tagállamok jelezték azon szándékukat, hogy a 216/2008/EK rendelet 14. cikkének (6) bekezdésével összhangban eltéréseket hagyjanak jóvá egyes követelmények alkalmazása alól.

(3) A jóváhagyandó eltérésekre vonatkozó javaslatot elemezte az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség, és ennek nyomán ajánlást adott a Bizottságnak arról, hogy a javasolt jóváhagyások megfelelnek-e az alkalmazandó feltételeknek.

(4) A tagállamok és az általános célú légi közlekedésben érdekelt felek továbbá megállapították, hogy az érintett tevékenységek és az azokhoz kapcsolódó kockázatok tekintetében létezik néhány aránytalannak tekinthető követelmény.

(5) Továbbá számos olyan szerkesztési hibát is felfedeztek az 1178/2011/EU rendeletben, amelyek a rendelet végrehajtásában a jogalkotó szándékai ellenére nehézségeket okoztak.

(6) Ezért az 1178/2011/EU rendeletben meghatározott követelményeket módosítani kell, és azokba be kell vezetni az egyértelmű jogszabályi erővel bíró eltéréseket és az általános célú légi közlekedés feltételeire vonatkozó bizonyos könnyítéseket, továbbá ki kell javítani egyes szerkesztési hibákat.

(7) A tagállamoktól és érintett felektől érkező visszajelzések alapján megállapításra került továbbá, hogy az 1178/2011/EU rendelet VII. mellékletének követelményei aránytalanok lehetnek a kizárólag könnyű légi járműre érvényes pilóta-szakszolgálati engedély (LAPL), magánpilóta-szakszolgálati engedély (PPL), ballonpilóta-szakszolgálati engedély (BPL) és vitorlázórepülőgép-pilóta szakszolgálati engedély (SPL) megszerzésére irányuló képzést nyújtó képző szervezetek tevékenységével és az azzal összefüggő kockázatokkal.

[1] HL L 79., 2008.3.19., 1. o.

[2] A Bizottság 2011. november 3-i 1178/2011/EU rendelete a polgári légi közlekedéshez kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről (HL L 311., 2011.11.25., 1. o.).

(8) A tagállamok és az érintett felek ezért egyetértenek abban, hogy több időre van szükség ahhoz, hogy egy olyan szabályrendszer jöjjön létre, amely jobban megfelel az általános célú légi közlekedéssel összefüggő tevékenységeknek, és amely a biztonsági normák csökkentése nélkül jobban illeszkedik e légi közlekedési ágazat tevékenységeihez.

(9) Továbbá, hogy elegendő idő álljon rendelkezésre e szabályok kidolgozására, az 1178/2011/EU rendelet VII. mellékletében szereplő, a kizárólag FCL rész szerinti könnyű légi járműre érvényes pilóta-szakszolgálati engedélyre, ballonpilóta-szakszolgálati engedélyre vagy vitorlázórepülőgép-pilóta szakszolgálati engedélyre átváltható nemzeti szakszolgálati engedélyek megszerzésére irányuló képzést nyújtó képző szervezetekre vonatkozó rendelkezések alkalmazását el kell halasztani 2018. április 8-ig.

(10) Az 1178/2011/EU rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell.

(11) Mivel az 1178/2011/EU rendeletet módosító 290/2012/EU bizottsági rendelet ([1]) külön rendelkezést tartalmaz az 1178/2011/EU rendelet VI. és VII. mellékletének alkalmazási időpontjára vonatkozóan, a jogbiztonság és az egyértelműség biztosítása érdekében azt is módosítani kell.

(12) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a 216/2008/EK rendelet 65. cikkével létrehozott, az Európai Repülésbiztonsági Ügynökséggel foglalkozó bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az 1178/2011/EU bizottsági rendelet a következőképpen módosul:

1. A 8. cikk (1) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A 216/2008/EK rendelet 12. cikkének sérelme nélkül, az Unió és az adott harmadik országok között létrejött, a pilóták engedélyezésére kiterjedő megállapodás hiányában a tagállamok e rendelet III. mellékletének rendelkezéseivel összhangban fogadhatják el a harmadik országok által kibocsátott engedélyeket, jogosításokat és tanúsításokat, valamint a harmadik országok által vagy nevében kibocsátott kapcsolódó orvosi minősítéseket.”

2. A 10a. cikk (3) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(3) A JAR-oknak megfelelő képző szervezetek számára engedélyezni kell, hogy 2018. április 8-ig a VI. és VII. melléklet rendelkezéseinek való megfelelés nélkül nyújtsanak FCL rész szerinti magánpilóta-szakszolgálati engedélyek, hozzájuk kapcsolódó – a nyilvántartásban szereplő – jogosítások, valamint könnyű légi járműre érvényes pilóta-szakszolgálati engedélyek (LAPL) megszerzésére irányuló képzést, feltéve, hogy 2015. április 8. előtt vették őket nyilvántartásba.”

3. A 12. cikk a következőképpen módosul:

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

„(2) Az (1) bekezdéstől eltérve a tagállamok dönthetnek úgy, hogy 2015. április 8-ig nem alkalmazzák az I. melléklet alábbi rendelkezéseit:

a) a helyből felszálló repülőgépre és a léghajóra szóló pilóta-szakszolgálati engedélyekkel kapcsolatos rendelkezések;

b) az FCL.820 pont rendelkezései;

c) a helikopterek esetében a J. alrész 8. szakaszának rendelkezései;

d) a J. alrész 11. szakaszának rendelkezései.”

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

„(2a) Az (1) bekezdéstől eltérve a tagállamok dönthetnek úgy, hogy 2018. április 8-ig nem alkalmazzák az I. melléklet alábbi rendelkezéseit:

a) a vitorlázó repülőgépre és a ballonra szóló pilóta-szakszolgálati engedélyekkel kapcsolatos rendelkezések;

b) a B. alrész rendelkezései;

([1]) A Bizottság 2012. március 30-i 290/2012/EU rendelete a polgári légi közlekedéshez kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről szóló 1178/2011/EU rendelet módosításáról (HL L 100., 2012.4.5., 1. o.).

c) az FCL.800, az FCL.805 és az FCL.815 pont rendelkezései;

d) a J. alrész 10. szakaszának rendelkezései.”

c) a (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(4) Az (1) bekezdéstől eltérve a tagállamok dönthetnek úgy, hogy e rendelet rendelkezéseit 2016. április 8-ig nem alkalmazzák a 216/2008/EK rendelet 4. cikke (1) bekezdésének b) vagy c) pontjában meghatározott, légi járművek nem kereskedelmi célú üzemben tartásában részt vevő, harmadik ország által kibocsátott engedéllyel és kapcsolódó orvosi minősítéssel rendelkező pilótákra.”

4. Az I., II., III., VI. és VII. melléklet e rendelet mellékletének megfelelően módosul.

2. cikk

A 290/2012/EU bizottsági rendelet 2. cikke (2) bekezdésének f) pontját el kell hagyni.

3. cikk

(1) Ez a rendelet 2015. április 8-án lép hatályba.

(2) Az (1) bekezdéstől eltérve, az I. melléklet FCL.315.A, FCL.410.A, FCL.725.A rendelkezéseinek módosításait 2018. április 8-tól kell alkalmazni.

(3) Az (1) bekezdéstől eltérve a tagállamok dönthetnek úgy, hogy a VI. és VII. melléklet rendelkezéseit 2018. április 8-ig nem alkalmazzák olyan képző szervezetekre, amelyek kizárólag az 1178/2011/EU rendelet 4. cikk (3) bekezdésével összhangban FCL rész szerinti könnyű légi járműre érvényes pilóta-szakszolgálati engedélyre (LAPL), vitorlázórepülőgép-pilóta szakszolgálati engedélyre (SPL) vagy ballonpilóta-szakszolgálati engedélyre (BPL) átváltható nemzeti szakszolgálati engedélyek megszerzésére irányuló képzést nyújtanak.

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

Kelt Brüsszelben, 2015. március 17-én.

a Bizottság részéről

az elnök

Jean-Claude JUNCKER

I. MELLÉKLET

Az 1178/2011/EU rendelet I. melléklete a következőképpen módosul:

1. Az FCL.065 pont helyébe a következő szöveg lép:

„FCL.065 A 60 éves vagy idősebb szakszolgálati engedélyesek jogosultságainak korlátozása a kereskedelmi célú légi fuvarozásban

a) 60–64 éves kor. Repülőgépek és helikopterek. Az a szakszolgálati engedéllyel rendelkező pilóta, aki betöltötte a 60. életévét, kizárólag többpilótás repülőszemélyzet tagjaként tevékenykedhet kereskedelmi célú légi fuvarozásban részt vevő légijármű-pilótaként.

b) 65 éves kor. A ballonpilóta vagy vitorlázórepülőgép-pilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkező pilóták kivételével – az a szakszolgálati engedéllyel rendelkező pilóta, aki betöltötte a 65. életévét, nem tevékenykedhet kereskedelmi célú légi fuvarozásban részt vevő légijármű-pilótaként.

c) 70 éves kor. Az a ballonpilóta vagy vitorlázórepülőgép-pilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkező pilóta, aki betöltötte a 70. életévét, nem tevékenykedhet kereskedelmi célú légi fuvarozásban részt vevő ballon- vagy vitorlázórepülőgép-pilótaként."

2. Az FCL.105.B pont helyébe a következő szöveg lép:

„FCL.105.B LAPL(B) – Jogosultságok

A ballonra vonatkozó LAPL-engedélyes jogosultságai a parancsnokpilóta-feladatkör ellátására terjednek ki a legfeljebb 3 400 m^3 kupolatérfogatú hőlégballonok vagy hőléghajók, illetve a legfeljebb 1 260 m^3 kupolatérfogatú, gázzal töltött ballonok esetében, ha azok legfeljebb három utast szállítanak, vagyis a ballon fedélzetén négy személynél több egyidejűleg soha nem lehet."

3. Az FCL.210.A a) pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) A PPL(A) kérelmezőnek legalább 45 órányi repülésoktatást kell teljesítenie repülőgépen vagy TMG-n, amelyből 5 óra teljesíthető repülésszimulációs oktatóeszközökön (FSTD), és amely magában foglal legalább:

(1) 25 órányi kétkormányos repülésoktatást; és

(2) 10 óra felügyelt egyedülrepülési időt, amely tartalmaz legalább 5 óra időtartamú egyedül teljesített útvonalrepülést, benne legalább 1 olyan útvonalrepüléssel, amely legalább 270 km (150 NM) hosszúságú, és amelynek folyamán teljes megállással végződő leszállásokat kell végrehajtani két, az indulási repülőtértől eltérő repülőtéren."

4. Az FCL.230.B pont helyébe a következő szöveg lép:

„FCL.230.B BPL – Közelmúltbeli tapasztalatra vonatkozó követelmények

a) A BPL engedélyese csak akkor gyakorolhatja a szakszolgálati engedélyében foglalt jogosultságokat, ha egy ballonosztályban az előző 24 hónapban teljesített:

(1) 6 óra repülési időt parancsnokpilótaként, ezen belül 10 felszállást és leszállást; és

(2) egy gyakorlórepülést oktatóval egy, az adott osztályba tartozó ballonon;

(3) ezenkívül, ha a pilóta egynél több ballonosztályban történő repülésre szóló képesítéssel rendelkezik, jogosultságainak a másik ballonosztályban történő gyakorlása érdekében legalább három óra repülési időt, benne három felszállást és leszállást az adott osztályban az előző 24 hónapban.

b) A BPL engedélyese csak olyan balloncsoportba tartozó ballont üzemeltethet, mint amilyenen a gyakorlórepülést végrehajtotta, vagy annál kisebb kupolatérfogatút.

c) A BPL azon engedélyese, aki nem felel meg az a) pont követelményeinek, a szakszolgálati engedélyében szereplő jogosultságainak gyakorlása előtt köteles:

(1) részt venni egy vizsgáztató által végzett készségellenőrzésen a megfelelő osztályba tartozó ballonon; vagy

(2) teljesíteni a hátra lévő repülési időt, illetve felszállásokat és leszállásokat kétkormányos repülések vagy egyedülrepülések során oktató felügyelete mellett, az a) pont követelményeinek való megfelelés érdekében.

d) A c) 1. esetben a BPL engedélyese csak olyan balloncsoportba tartozó ballont üzemeltethet, mint amilyenen a készségellenőrzést végrehajtotta, vagy annál kisebb kupolatérfogatút."

5. A D alrész 2. szakasza („A repülőgép kategóriára vonatkozó egyedi követelmények") a következő FCL.315.A CPL – Tanfolyam ponttal egészül ki:

„FCL.315.A CPL – Tanfolyam

A CPL(A) kibocsátásához szükséges elméleti képzés és repülési képzés tartalmazza a kontrollálatlan repülési helyzetek elkerülésére és megszüntetésére vonatkozó képzést (UPRT)."

6. Az FCL.410.A a) pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) Tanfolyam. Az MPL kérelmezője – e rész 5. függelékével összhangban – egy jóváhagyott képzési szervezetnél sikeresen teljesített egy elméleti ismeretek tanfolyamot és repülési képzést. Az MPL kibocsátásához szükséges elméleti képzés és repülési képzés tartalmazza a kontrollálatlan repülési helyzetek elkerülésére és megszüntetésére vonatkozó képzést."

7. Az FCL.725.A pont a következő c) ponttal egészül ki:

„c) Többpilótás repülőgépek. A többpilótás repülőgépekre vonatkozó típusjogosítás megszerzéséhez szükséges tanfolyam tartalmazza a kontrollálatlan repülési helyzetek elkerülésére és megszüntetésére vonatkozó elméleti és repülési képzést."

8. Az FCL.740.A b) pont helyébe a következő szöveg lép:

„b) Egypilótás, egyhajtóműves osztályjogosítás meghosszabbítása.

(1) Egyhajtóműves, dugattyús repülőgépre vonatkozó osztályjogosítások és motoros vitorlázó-repülőgépre (TMG) vonatkozó jogosítások. Egypilótás, egyhajtóműves, dugattyús repülőgépre érvényes osztályjogosítások, illetve motoros vitorlázó-repülőgépre érvényes osztályjogosítások meghosszabbítása érdekében a kérelmezőnek teljesítenie kell a következőket:

i. az e rész 9. függeléke szerinti, vizsgáztató által lebonyolított készségellenőrzés az adott repülőgéposztályban a jogosítás érvényességi határidejének lejártát megelőző 3 hónapon belül; vagy

ii. a jogosítás érvényességi határidejének lejártát megelőző 12 hónapon belül, 12 óra repülési idő az adott osztályban, amely tartalmaz:

— hat óra repülési időt parancsnokpilótaként,

— 12 felszállást és 12 leszállást, és

— legalább egy órás teljes repült idejű, repülésoktatóval (FI) vagy osztályjogosítás-oktatóval (CRI) végrehajtott szinten tartó képzést. Az a kérelmező, aki bármely más osztályú vagy típusú repülőgépen sikeresen teljesített egy osztály- vagy típusjogosításra irányuló készségellenőrzést, jártassági vizsgát vagy kompetenciafelmérést, mentesül e szinten tartó képzés teljesítése alól.

(2) Amennyiben egy kérelmező egyhajtóműves, dugattyús repülőgép (szárazföldi) osztályjogosítással és motoros vitorlázó-repülőgép (TMG) jogosítással egyaránt rendelkezik, az 1. pont szerinti követelményeket bármelyik osztályra vagy azok kombinációjára vonatkozóan is teljesítheti, és így mindkét osztályjogosításának érvényessége meghosszabbításra kerül.

(3) Egyhajtóműves, egypilótás, turbólégcsavaros repülőgépek. Egyhajtóműves, turbólégcsavaros repülőgépekre érvényes osztályjogosítások meghosszabbítása érdekében a kérelmező a jogosítás lejártát megelőző három hónapon belül – e rész 9. függelékével összhangban – köteles az adott repülőgéposztályban egy vizsgáztató által lebonyolított készségellenőrzést teljesíteni.

(4) Amennyiben egy kérelmező egymotoros, dugattyús repülőgép (szárazföldi) osztályjogosítással és egymotoros, dugattyús repülőgép (vízi) jogosítással egyaránt rendelkezik, az 1. pont ii. alpontja szerinti követelményeket bármelyik osztályra vagy azok kombinációjára vonatkozóan is teljesítheti, és így mindkét osztályjogosítás követelményeit teljesíti. A parancsnokpilótaként előírt repülési időből legalább 1 órát, a szükséges 12 fel- és leszállásból pedig hatot kell az egyes osztályokban teljesíteni."

9. Az FCL.825 b) 6. pont helyébe a következő szöveg lép:

„6. Többhajtóműves EIR esetén a meghosszabbítást vagy megújítást célzó készségellenőrzést és a g) 2. pont ii. alpontjában előírt gyakorlórepülést többhajtóműves repülőgépen kell végrehajtani. Ha a pilóta egyhajtóműves EIR-rel is rendelkezik, ez a készségellenőrzés egyben az egyhajtóműves EIR meghosszabbítására vagy megújítására is feljogosít. A többhajtóműves repülőgépen végrehajtott gyakorlórepülés egyben teljesíti az egyhajtóműves EIR gyakorlórepülési követelményét is."

10. Az FCL.915 pont a következő d) ponttal egészül ki:

„d) A további típusokra való kiterjesztésnél az elismerés szempontjából figyelembe kell venni a 21. résszel összhangban az üzemeltetési alkalmassági adatokban meghatározott releváns elemeket.”

11. A szöveg az alábbi FCL.945 ponttal egészül ki:

„FCL.945 Az oktatók kötelességei

Az FCL.740.A b) 1. pont szerinti, SEP vagy TMG osztályjogosítás meghosszabbításához szükséges gyakorlórepülés befejezése után, és kizárólag az FCL.740.A b) 1. pont összes többi követelményének teljesítése esetén, az oktató bejegyzi a kérelmező szakszolgálati engedélyébe vagy tanúsításába a jogosítás vagy a tanúsítás új lejárati dátumát, amennyiben a kérelmező szakszolgálati engedélyéért felelős illetékes hatóság külön megbízta ezzel a feladattal.”

12. Az FCL.910.TRI pont a következőképpen módosul:

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

„b) Repülőgép- és helybőlfelszállórepülőgép-típusjogosításoktató – TRI(A) és TRI(PL). A típusjogosítás-oktató (TRI) jogosultságai arra a repülőgép- vagy helybőlfelszállórepülőgép-típusra korlátozódnak, amelyeken a képzésre és a kompetenciafelmérésre sor került. Ha a 21. résszel összhangban meghatározott üzemeltetési alkalmassági adatok nem határozzák meg másképp, a TRI jogosultságai akkor terjeszthetők ki további típusokra, ha a TRI:

(1) a kérelem benyújtását megelőző 12 hónapban teljesített legalább 15 útvonalszakaszt, ezen belül felszállásokat és leszállásokat a megfelelő légijármű-típuson, amelyből 7. szakasz teljesíthető FFS-en;

(2) teljesítette a vonatkozó TRI tanfolyam műszaki képzés és repülésoktatás részét;

(3) sikeresen teljesítette az FCL.935-tel összhangban végrehajtott kompetenciafelmérés vonatkozó részeit, bizonyítva ezzel egy, a K. alrész szerint képesített FIE vagy TRE vizsgáztatónak, hogy képes egy pilótát oktatni a típusjogosítás kiadásához szükséges szintig, beleértve a repülés előtti és a repülés utáni eligazításokat, valamint az elméleti képzést.”

b) A c) 1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„c) A helikopter típusjogosítás-oktató – TRI(H).

(1) A TRI(H) jogosultságai arra a helikoptertípusra korlátozódnak, amelyen a típusjogosítás-oktatói tanúsítás kibocsátásához szükséges jártassági vizsgára sor került. Ha a 21. résszel összhangban meghatározott üzemeltetési alkalmassági adatok nem határozzák meg másképp, a TRI jogosultságai akkor terjeszthetők ki további típusokra, ha a TRI:

i. teljesítette a megfelelő TRI tanfolyam típusműszaki részét az alkalmazandó helikoptertípuson vagy az adott típust reprezentáló FSTD-n;

ii. végrehajtott legalább 2 óra repülésoktatást az alkalmazandó típuson, egy megfelelő képesítéssel rendelkező TRI(H) felügyelete mellett; és

iii. sikeresen teljesítette az FCL.935-tel összhangban végrehajtott kompetenciafelmérés vonatkozó részeit, bizonyítva ezzel egy, a K. alrész szerint képesített FIE vagy TRE vizsgáztatónak, hogy képes egy pilótát oktatni a típusjogosítás kiadásához szükséges szintig, beleértve a repülés előtti-, a repülés utáni- eligazításokat, valamint az elméleti képzést.”

13. Az FCL.905.CRI a) pont a következő 3. ponttal egészül ki:

„3. LAPL(A) jogosultságoknak egy másik repülőgéposztályra vagy -változatra való kiterjesztése céljából.”

14. Az FCL.1005 a) 1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1. azok esetében, akik számára a vizsgáztató végezte annak a szakszolgálati engedélynek, jogosításnak vagy tanúsításnak a megszerzéséhez szükséges repülésoktatás több mint 25 %-át, amelyre nézve a jártassági vizsgára vagy kompetenciafelmérésre sor kerül; vagy”

15. Az FCL.1005.CRE pont a következő c) ponttal egészül ki:

„c) jártassági vizsgákat LAPL(A) jogosultságok másik repülőgéposztályra vagy -változatra való kiterjesztéséhez.”

16. Az 1. függelék A. szakasza a következőképpen módosul:

a) A cím helyébe a következő szöveg lép:

„A. ELMÉLETI ISMERETEK BESZÁMÍTÁSA PILÓTA-SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY KIADÁSÁHOZ – KIBŐVÍTŐ OKTATÁS ÉS VIZSGAKÖVETELMÉNYEK"

b) Az 1.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1.2. A fenti pont sérelme nélkül, LAPL, PPL, BPL vagy SPL szakszolgálati engedély kiadása iránt folyamodó, de egy másik légijármű-kategóriában már szakszolgálati engedéllyel rendelkező személynek elméleti képzésen kell részt vennie és megfelelő szintű elméleti vizsgát kell tennie a következő tárgykörökben:

— repüléselmélet,

— üzemeltetési eljárások,

— repüléstervezés és -végrehajtás

— légi jármű általános ismeretek,

— navigáció."

c) A szöveg a következő 1.4. ponttal egészül ki:

„1.4. Az 1.2. pont sérelme nélkül, LAPL(A) kiállításához egy TMG-kiterjesztéssel rendelkező LAPL(S)-engedélyesnek az FCL.135.A. a) 2. ponttal összhangban igazolnia kell az egymotoros, dugattyús repülőgép (szárazföldi) osztályra vonatkozó megfelelő szintű elméleti ismeretek meglétét."

17. A 6. függelék Aa. szakasza a következőképpen módosul:

a) Az 1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1. A kompetencia-alapú modulrendszerű repülési tanfolyam célja a PPL- vagy CPL-engedélyesek műszerjogosításra való kiképzése az előzetes műszeres repülésoktatás és tapasztalat figyelembevételével. A tanfolyam célja a repülőgépek IFR szerint és IMC körülmények között történő üzemeltetéséhez megfelelő készségszint biztosítása. A tanfolyamot vagy egy jóváhagyott képzési szervezetnél kell elvégezni, vagy egy IR céljára oktatási jogosultsággal rendelkező IRI(A) vagy FI(A) oktatóval teljesített irányított műszeres repülésoktatás és valamely jóváhagyott képzési szervezetnél elvégzett repülésoktatás kombinációjából tevődik össze."

b) A 6. pont a következőképpen módosul:

i. az a) i. B. pont helyébe a következő szöveg lép:

„B. rendelkezik repülőgépen parancsnokpilótaként teljesített, előzetes műszeres repülési idővel, amelyet az IFR szerint és IMC körülmények között történő repülésre szóló jogosítás keretében hajtott végre."

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

„B. rendelkezik repülőgépen parancsnokpilótaként teljesített, előzetes műszeres repülési idővel, amelyet az IFR szerint és IMC körülmények között történő repülésre szóló jogosítás keretében hajtott végre."

18. A 9. függelék A. szakaszának 4. és 5. pontja helyébe a következő szöveg lép:

„4. Amennyiben a 21. rész rendelkezéseivel összhangban meghatározott, üzemelési alkalmasságra vonatkozó adatok másként nem állapítják meg, a repülési képzési programnak, a jártassági vizsgának és készségellenőrzésnek meg kell felelnie e függeléknek. A hasonló típusú légi járművön szerzett tapasztalat beszámítható és ezzel a képzési program, a jártassági vizsga és a készségellenőrzés lerövidíthető a 21. rész rendelkezéseivel összhangban meghatározott, üzemelési alkalmasságra vonatkozó adatoknak megfelelően.

5. Az ATPL kiadásához szükséges jártassági vizsga esetét kivéve, ha a 21. rész rendelkezéseivel összhangban meghatározott, üzemelési alkalmasságra vonatkozó adatok az adott légi jármű tekintetében így állapítják meg, a jártassági vizsgába beszámíthatók az olyan, más típusok vagy változatok jártassági vizsgájában is meglévő elemek, amelyekre vonatkozóan a pilóta képesítéssel rendelkezik."

II. MELLÉKLET

Az 1178/2011/EU rendelet II. melléklete A. szakaszának 1. d) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„d) eleget tesz az alábbi táblázat szerinti követelményeknek:

Meglévő nemzeti szakszolgálati engedély	Teljes repülési idő	További követelmények	A cseréként kiadott FCL rész engedély és feltételei (*ha alkalmazható*)	A feltételek eltörlése	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	> 1 500 óra parancsnokpilótaként többpilótás repülőgépen	Nincs	ATPL(A)	Nem alkalmazandó	a)
ATPL(A)	> 1 500 óra többpilótás repülőgépen	Nincs	mint a (4) c)	mint az (5) c)	b)
ATPL(A)	> 500 óra többpilótás repülőgépen	Az FCL.515 pont szerint előírt, repüléstervezéssel és -végrehajtással kapcsolatos ismeretek bizonyítása	ATPL(A), másodpilótai beosztásra korlátozott típusjogosítással	Az FCL-rész 9. függelékének követelményei szerint annak bizonyítása, hogy képes parancsnokpilótaként tevékenykedni	c)
CPL/IR(A) és a szakszolgálati engedélyt kiadó tagállamban tett ICAO ATPL elméleti vizsga		i. Az FCL.310 pont és az FCL.615 b) pont szerint előírt, repüléstervezéssel és -végrehajtással kapcsolatos ismeretek bizonyítása ii. az FCL.720.A c) pont fennmaradó követelményeinek való megfelelés	CPL/IR(A) az ATPL elméleti képzés elfogadásával	Nem alkalmazandó	d)
CPL/IR(A)	> 500 óra többpilótás repülőgépen vagy a CS-23 szerinti regionális kategóriájú vagy más egyenértékű egypilótás repülőgépen többpilótás üzemeltetésben, a CAT-rész és az ORO-rész kereskedelmi légi fuvarozásra vonatkozó követelményeivel összhangban	i. az engedélyt kiadó tagállamban az ATPL(A) elméleti vizsga sikeres teljesítése (*) ii. az FCL.720.A c) pont fennmaradó követelményeinek való megfelelés	CPL/IR(A) az ATPL elméleti képzés elfogadásával	Nem alkalmazandó	e)
CPL/IR(A)	> 500 óra parancsnokpilótaként egypilótás repülőgépen	Nincs	Egypilótás repülőgépre korlátozott CPL/IR(A) típusjogosításokkal és osztályjogosításokkal	Az FCL-rész szerinti többpilótás típusjogosítás megszerzése	f)

Meglévő nemzeti szakszolgálati engedély	Teljes repülési idő	További követelmények	A cseréként kiadott FCL rész engedély és feltételei (*ha alkalmazható*)	A feltételek eltörlése	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(A)	< 500 óra parancsnokpilótaként egypilótás repülőgépen	A CPL/IR szintnek megfelelő repüléstervezéssel és -végrehajtással kapcsolatos ismeretek bizonyítása	mint a (4) f)	mint az (5) f)	g)
CPL(A)	> 500 óra parancsnokpilótaként egypilótás repülőgépen	Éjszakai jogosítás, ha alkalmazható	CPL(A) egypilótás repülőgépre korlátozott típus- és osztályjogosítások-kal		h)
CPL(A)	< 500 óra parancsnokpilótaként egypilótás repülőgépen	i. Éjszakai jogosítás, ha alkalmazható; ii. az FCL.310 pont szerint megkövetelt repüléstervezéssel és -végrehajtással kapcsolatos ismeretek bizonyítása	mint a (4) h)		i.
PPL/IR(A)	≥ 75 óra IFR szerint		PPL/IR(A) (PPL-re korlátozott IR)	Az FCL.615 b) pont szerinti, repüléstervezéssel és -végrehajtással kapcsolatos ismeretek bizonyítása	j)
PPL(A)	≥ 70 óra repülőgépen	A rádiónavigációs eszközök használatával kapcsolatos ismeretek bizonyítása	PPL(A)		k)

(*) Azok a CPL engedélyesek, akik többpilótás típusjogosítással rendelkeznek, nem kötelesek ATPL(A) elméleti ismereteiket vizsgán bizonyítani, amennyiben ugyanazon a repülőgéptípuson repülnek, viszont az FCL rész szerinti szakszolgálati engedélyhez nem kapnak ATPL(A) elméleti ismeretek jóváírást. Amennyiben más típusú többpilótás repülőgépre kérelmeznek típusjogosítást, meg kell felelniük a fenti táblázat 3. oszlopa e) sorának i. pontja szerinti követelményeknek.”

III. MELLÉKLET

Az 1178/2011/EU rendelet III. melléklete a következőképpen módosul:

1. Az A. szakasz („SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLYEK ÉRVÉNYESÍTÉSE") 3. f) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„f) helikopterek esetében megfelel a következő táblázatban megjelölt tapasztalati követelményeknek:

Meglévő engedély	Teljes repülési idő	Jogosultságok	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(H) érvényes IR jogosítással	> 1 000 óra parancsnokpilótaként többpilótás helikopteren	Kereskedelmi légi fuvarozás többpilótás helikopteren parancsnokpilótaként VFR és IFR szerinti üzemeltetés során	a)
ATPL(H) IR jogosultságok nélkül	> 1 000 óra parancsnokpilótaként többpilótás helikopteren	Kereskedelmi légi fuvarozás többpilótás helikopteren parancsnokpilótaként VFR szerinti üzemeltetés során	b)
ATPL(H) érvényes IR jogosítással	> 1 000 óra pilótaként, többpilótás helikopteren	Kereskedelmi légi fuvarozás többpilótás helikopteren másodpilótaként VFR és IFR szerinti üzemeltetés során	c)
ATPL(H) IR jogosultságok nélkül	> 1 000 óra pilótaként, többpilótás helikopteren	Kereskedelmi légi fuvarozás többpilótás helikopteren másodpilótaként VFR szerinti üzemeltetés során	d)
CPL(H)/IR (*)	> 1 000 óra pilótaként, többpilótás helikopteren	Kereskedelmi légi fuvarozás többpilótás helikopteren másodpilótaként	e)
CPL(H)/IR	> 1 000 óra parancsnokpilótaként a kereskedelmi légi fuvarozásban az IR megszerzése óta	Kereskedelmi légi fuvarozás egypilótás helikopteren parancsnokpilótaként	f)
ATPL(H) IR jogosultságokkal vagy anélkül, CPL(H)/IR, CPL(H)	> 700 óra olyan helikoptereken, amelyek eltérnek a CS-27/29 vagy vele egyenértékű szabvány szerint minősített helikopterektől, ebből 200 óra abban a tevékenységi körben, amelyre az érvényesítést kérelmezték, és 50 óra az említett szerepkörben az előző 12 hónap során	Jogosultságok gyakorlása nem kereskedelmi légi fuvarozási céllal üzemeltetett helikoptereken	g)

(*) CPL(H)/IR-birtokos többpilótás helikopteren az elfogadás előtt köteles az ICAO ATPL(H) szintű ismereteit bizonyítani."

2. Az A. szakasz („SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLYEK ÉRVÉNYESÍTÉSE") 6. b) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„b) közvetlenül vagy közvetve egy légijárműgyártó vagy egy légiközlekedési hatóság alkalmazásában áll."

3. Az A. szakasz („SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLYEK ÉRVÉNYESÍTÉSE") a következő 7. és 8. ponttal egészül ki:

„7. A fenti pontok rendelkezéseinek sérelme nélkül, a tagállamok – korlátozott idejű versenyrepülések vagy bemutatórepülések esetében – elfogadhatnak egy harmadik ország által kiállított szakszolgálati engedélyt, megengedve engedélyesének a PPL, SPL vagy BPL jogosultságok gyakorlását, az alábbi feltételekkel:

a) az esemény előtt a verseny vagy bemutatórepülés szervezője megfelelően igazolja az illetékes hatóság felé, hogy hogyan fogja biztosítani, hogy a pilóta megismerkedjen a vonatkozó biztonsági információkkal és kezelni tudja a repüléssel kapcsolatos kockázatokat; valamint

b) a kérelmező rendelkezik a Chicagói Egyezmény 1. mellékletével összhangban kiadott megfelelő szakszolgálati engedéllyel és orvosi minősítéssel, valamint kapcsolódó jogosításokkal vagy képesítésekkel.

8. A fenti pontok rendelkezéseinek sérelme nélkül, a tagállamok legfeljebb naptári évenként 28 napra elfogadhatnak egy harmadik ország által a Chicagói Egyezmény 1. mellékletével összhangban kiadott PPL, SPL vagy BPL szakszolgálati engedélyt, az alábbi feltételekkel:

   a) rendelkezik a Chicagói Egyezmény 1. mellékletével összhangban kiadott megfelelő szakszolgálati engedéllyel és orvosi minősítéssel, valamint kapcsolódó jogosításokkal vagy képesítésekkel; és

   b) a meghatározott, korlátozott idejű tevékenység végrehajtása előtt teljesített legalább egy ismerkedő repülést megfelelő képesítéssel rendelkező oktató felügyelete mellett.”

IV. MELLÉKLET

Az 1178/2011/EU rendelet VI. melléklete a következőképpen módosul:

1. Az ARA.GEN.305. pont a következő ca) ponttal egészül ki:

„ca) A c) pont sérelme nélkül, a kizárólag az LAPL, PPL, SPL vagy BPL, valamint az azokhoz kapcsolódó jogosítások és minősítések megszerzésére irányuló képzést nyújtó szervezeteknél 48 hónapnál nem hosszabb ellenőrzés-tervezési ciklust kell alkalmazni. Az ellenőrzés-tervezési ciklus rövidül, ha bizonyíték van arra, hogy a birtokos szervezetnek visszaesett a teljesítménye a repülésbiztonság terén.

Az ellenőrzés-tervezési ciklus meghosszabbítható legfeljebb 72 hónapra, ha az illetékes hatóság arra a megállapításra jutott, hogy az elmúlt 48 hónapban:

(1) a szervezet az ORA.GEN.200 c) pont szerinti éves felülvizsgálat eredményeivel bizonyította, hogy hatékonyan azonosítja a repülésbiztonsági veszélyeket és kezeli az azokhoz kapcsolódó kockázatokat;

(2) a szervezet az ORA.GEN.200 c) pont szerinti éves felülvizsgálat eredményeivel bizonyította, hogy az ORO.GEN.130 pont szerint folyamatosan felügyelt minden változást;

(3) nem lett kiadva 1. szintű megállapítás; és

(4) minden kiigazító intézkedés végrehajtásra került az illetékes hatóság által elfogadott vagy kiterjesztett határidőre az ARA.GEN.350 d) 2. pont szerint."

2. Az ARA.FCL.200 pont a következő d) ponttal egészül ki:

„d) Az oktatók által a szakszolgálati engedélybe bevezetett igazolás. Mielőtt egyes oktatókat kifejezetten feljogosítana dugattyús repülőgépre vagy TMG-re vonatkozó osztályjogosítások meghosszabbítására, az illetékes hatóságnak ki kell dolgoznia a megfelelő eljárásokat."

3. A szöveg az alábbi ARA.MED.330 ponttal egészül ki:

„ARA.MED.330 Különleges egészségi állapotok

a) Ha olyan új orvosi technológiát, gyógyszert vagy eljárást találnak, amely indokolhatja a – követelményeknek másképp meg nem felelő – kérelmező alkalmassá minősítését, kutatásokat lehet folytatni az engedélyben szereplő jogosultságok biztonságos gyakorlásának igazolására.

b) A kutatások céljára az illetékes hatóság – legalább egy másik illetékes hatósággal együttműködve – kidolgozhat és kiértékelhet egy orvosi vizsgálati protokollt, amely alapján ezen illetékes hatóságok meghatározott számú és a megfelelő korlátozásokkal ellátott pilóta-szakszolgálati orvosi minősítést adhatnak ki.

c) A repülőorvosi központok és repülőorvosok csak akkor adhatnak ki orvosi minősítést egy kutatási protokoll alapján, ha az illetékes hatóság őket erre utasítja.

d) A protokollról az érintett illetékes hatóságok állapodnak meg, és annak legalább a következőket kell tartalmaznia:

(1) kockázatértékelés;

(2) a szakirodalom áttekintése és értékelése annak igazolására, hogy a kutatási protokoll alapján kiadott orvosi minősítés nem veszélyezteti az engedélyben szereplő jogosultságok biztonságos gyakorlását;

(3) részletes kiválasztási szempontok azon pilóták kiválasztásához, akik esetében alkalmazható a protokoll;

(4) az orvosi minősítésbe bejegyzendő korlátozások;

(5) az érintett illetékes hatóságok által alkalmazandó felügyeleti eljárások;

(6) a protokoll alkalmazásának megszüntetését eredményező feltételek meghatározása.

e) A protokollnak meg kell felelnie a vonatkozó etikai elveknek.

f) A protokoll alapján kiállított orvosi minősítéssel rendelkező engedélyesek engedélyében szereplő jogosultságok gyakorlását a kutatási protokollban részt vevő tagállamban lajstromozott légi járművel való repülésre kell korlátozni. Ezt a korlátozást jelezni kell az orvosi minősítésen.

g) A részt vevő illetékes hatóságok:

(1) az Ügynökség rendelkezésére bocsátják a következőket:

i. a kutatási protokollt annak végrehajtása előtt;

ii. minden részt vevő illetékes hatóság kijelölt kapcsolattartójának adatait és képesítését;

iii. dokumentált jelentéseket az eredményesség rendszeres értékeléséről;

(2) a kutatási protokoll részleteit a végrehajtást megelőzően tájékoztatási céllal a fennhatóságuk alá tartozó repülőorvosi központok és repülőorvosok rendelkezésére bocsátják."

4. Az I. függelék helyébe a következő szöveg lép:

„I. függelék

Hajózószemélyzeti szakszolgálati engedély

A tagállamok által az FCL résszel összhangban kibocsátott hajózószemélyzeti szakszolgálati engedélynek a következő előírásoknak kell megfelelnie:

a) Tartalom. A tételszámot mindig a tétel fejlécével együtt kell feltüntetni. Az I–XI. tétel »állandó« tétel, míg a XII–XIV. tétel »változó« tétel, amelynek a fő nyomtatványtól különálló vagy arról leválasztható részként kell megjelennie. Minden különálló vagy leválasztható résznek a szakszolgálati engedély egyértelműen azonosítható részének kell lennie.

(1) Állandó tételek:

(I) a szakszolgálati engedélyt kibocsátó állam;

(II) a szakszolgálati engedély megnevezése;

(III) a szakszolgálati engedély sorszáma, amely a szakszolgálati engedélyt kibocsátó állam ENSZ-országkódjával kezdődik, melyet az »FCL« betűsor, majd egy arab számokból és latin betűkből álló kódsor követ;

(IV) a birtokos neve (latin betűkkel, akkor is, ha az adott ország nyelve(i) másfajta írásmódot használ(nak));

(IVa) születési idő;

(V) a birtokos lakcíme;

(VI) a birtokos állampolgársága;

(VII) a birtokos aláírása;

(VIII) illetékes hatóság, és ha szükséges, a szakszolgálati engedély kiadásának feltételei;

(IX) az érvényesség igazolása és a biztosított jogosultságok jóváhagyása;

(X) a szakszolgálati engedélyt kiállító hatósági személy aláírása és a kiadás dátuma; és

(XI) az illetékes hatóság pecsétje vagy bélyegzője.

(2) Változó tételek:

(XII) jogosítások és minősítések: osztály, típus, oktatói minősítés stb., a lejárat dátumával. A rádiókommunikációs (R/T, radio telephony) jogosultságok feltüntethetők a szakszolgálati engedély nyomtatványán, vagy megjelenhetnek külön bizonyítványként;

(XIII) megjegyzések: például a korlátozásokkal kapcsolatos vagy a jogosultságokat igazoló bejegyzések, beleértve a nyelvismereti igazolást is, a II. mellékletben szereplő légi járművekhez kapcsolódó jogosítások, amennyiben azokat kereskedelmi célú légi fuvarozásban használják; és

(XIV) az illetékes hatóság által előírt bármilyen egyéb adat (például a születési hely/származási hely).

b) Anyag. Az engedélyt olyan papírból vagy egyéb anyagból kell készíteni, amelyen nem lehet módosítást vagy törlést végrehajtani anélkül, hogy az látszana rajta. Az illetékes hatóságnak a nyomtatványon végzendő minden bejegyzést vagy törlést egyértelmű módon engedélyeznie kell.

c) Nyelv. A szakszolgálati engedélyt az adott országban használt nyelv(ek)en és angolul, valamint az illetékes hatóság által szükségesnek ítélt egyéb nyelveken, nyomtatva kell kiállítani.

Fedőlap

Az illetékes hatóság neve és logója (Angolul és az illetékes hatóság által meghatározott egyéb nyelv(ek)en) EUROPEAN UNION (csak angolul) HAJÓZÓSZEMÉLYZETI SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY (Angolul és az illetékes hatóság által meghatározott egyéb nyelv(ek)en) Az FCL résszel összhangban kibocsátva A szakszolgálati engedély megfelel az ICAO előírásainak, kivéve a LAPL és EIR szakszolgálati engedély jelentette jogosultságokat. (Angolul és az illetékes hatóság által meghatározott egyéb nyelv(ek)en) 141. számú EASA-nyomtatvány, 2. kiadás		Követelmények Nem EU-tagállamok esetében a »European Union« felirat törlendő. Minden lap egy nyolcad A4-es méretű.

2. oldal.

I	**Kibocsátó állam**		Követelmények
III	**A szakszolgálati engedély száma**		A szakszolgálati engedély sorszáma mindig a kibocsátó tagállam ENSZ-országkódjával kezdődik, és az ».FCL.« karaktersorral folytatódik.
IV	**A birtokos vezetékneve és utóneve**		
IVa	**Születési idő** (lásd az útmutatót)		A szabványos angol dátumformátumot kell használni, azaz: nap/hónap/teljes év (például: 21/01/2014).
XIV	**Születési hely**		
V	**A birtokos címe:** Utca, város, terület, irányítószám.		
VI	**Állampolgárság:**		
VII	**A birtokos aláírása**		
VIII	**Kibocsátó illetékes hatóság** Például: Ez a CPL(A) szakszolgálati engedély a(z) ..... (harmadik ország) ..... által kiadott ATPL szakszolgálati engedélyen alapul.		
X	**A kiállító hatósági személy aláírása és a kiadás dátuma**		
XI	**A kibocsátó illetékes hatóság pecsétje vagy bélyegzője**		

3. oldal.

II	**A szakszolgálati engedély megnevezése, első kiadásának dátuma és a kibocsátó ország országkódja**		Az FCL részben használt rövidítéseket (PPL(H) (helikopter magánpilóta szakszolgálati engedély), ATPL(A) (repülőgépes közforgalmi pilóta szakszolgálati engedély) stb.) kell használni. A szabványos angol dátumformátumot kell használni, azaz: nap/hónap/teljes év (például: 21/01/2014).
IX	**Érvényesség:** A szakszolgálati engedély biztosította jogosultságokat csak akkor lehet gyakorolni, ha a birtokosnak az adott jogosultsághoz érvényes repülőorvosi minősítése is van. A szakszolgálati engedély birtokosának azonosítása végett fényképes igazolványt is kell a birtokosnak magánál tartania.		Nincs meghatározva, hogy ez milyen dokumentum legyen, de a szakszolgálati engedélyt kibocsátó állam területén kívül az útlevél elegendő.
XII	**Rádiókommunikációs jogosultságok:** A szakszolgálati engedély birtokosa bizonyította szakképzettségét a légijármű-fedélzeti rádiókommunikációs berendezések ..... (a nyelv(ek) megadása) ..... nyelven való üzemeltetése terén.		
XIII	**Megjegyzések:** Nyelvismeret: (nyelv(ek)/szint/érvényesség dátuma)		A szakszolgálati engedéllyel kapcsolatos minden egyéb szükséges információt és az ICAO-, EK- vagy EU-előírások vagy -rendeletek által engedélyezett minden jogosultságot itt lehet megadni. A nyelvismereti igazolás(oka)t, a nyelvismeret szintjét és érvényességét itt kell megadni. LAPL szakszolgálati engedély esetén: A LAPL szakszolgálati engedély kiadása nem az ICAO-előírásoknak megfelelően történik.

További oldalak – Követelmények

A szakszolgálati engedély 1., 2. és 3. oldalának összhangban kell lennie az e pontban meghatározott formátummal. Az illetékes hatóságok további egyedi oldalakat adhatnak hozzá, amelyek legalább a következő információkat tartalmazzák:

— jogosítások, minősítések, bejegyzések és jogosultságok,

— a jogosítások és az oktatói vagy vizsgáztatói minősítések biztosította jogosultságok lejáratának napja,

— a vizsgálat vagy ellenőrzés napja,

— megjegyzések és korlátozások (repülési korlátozások),

— a vizsgáztatói és/vagy oktatói tanúsítás számának és az aláírásnak fenntartott mezők – amennyiben alkalmazható,

— rövidítések.

Ezeken a további oldalakon az illetékes hatóságok vagy a kifejezetten felhatalmazott oktatók és vizsgáztatók végezhetnek bejegyzéseket.

A jogosítások és minősítések első kiállítását az illetékes hatóságnak kell bejegyeznie. A jogosítások és minősítések meghosszabbítását vagy megújítását az illetékes hatóság, vagy az általa erre külön felhatalmazott oktatók és vizsgáztatók jegyezhetik be.

Az üzemeltetési korlátozásokat a »Megjegyzések és korlátozások« mezőbe kell beírni a megfelelő korlátozott jogosultság mellé, például: másodpilótával végrehajtott műszer szerinti repülésre jogosító (IR – Instrument Rating) vizsga, az oktatói jogok 1 légijárműtípusra korlátozva.

A meg nem hosszabbított jogosításokat az illetékes hatóság törölheti a szakszolgálati engedélyből.”

5. A II. függelékben a légiutaskísérő-tanúsítvány szabványos EASA-formátumához tartozó útmutató 9. tétele helyébe a következő szöveg lép:

„9. tétel: Ha az illetékes hatóság a kibocsátó testület, akkor az »illetékes hatóság« kifejezést, valamint az illetékes hatóság hivatalos pecsétjét, bélyegzőjét vagy logóját kell itt megjeleníteni. Csak ebben az esetben az illetékes hatóság eldöntheti, hogy hivatalos pecsétjét, bélyegzőjét vagy logóját a 8. tételnél is meg kell-e jeleníteni.”

V. MELLÉKLET

Az 1178/2011/EU rendelet VII. melléklete ORA.GEN.200. pontja a következő c) ponttal egészül ki:

„c) Az a) pont sérelme nélkül, a kizárólag az LAPL, PPL, SPL vagy BPL, valamint az azokhoz kapcsolódó jogosítások és minősítések megszerzésére irányuló képzést nyújtó szervezeteknél az a) 3. és a) 6. pont szerinti repülésbiztonsági kockázatok kezelése, illetve a megfelelés figyelemmel kísérése naptári évenként legalább egyszer végrehajtott szervezeti felülvizsgálattal is megvalósítható. E felülvizsgálat eredményéről az illetékes hatóságot késedelem nélkül értesíteni kell.”