

Ez a dokumentum kizárólag tájékoztató jellegű és nem vált ki joghatást. Az EU intézményei semmiféle felelősséget nem vállalnak a tartalmáért. A jogi aktusoknak – ideértve azok bevezető hivatkozásait és preambulumbekendéseit is – az Európai Unió Hivatalos Lapjában közzétett és az EUR-Lex portálon megtalálható változatai tekintendők hitelesnek. Az említett hivatalos szövegváltozatok közvetlenül elérhetők az ebben a dokumentumban elhelyezett linkeken keresztül

► **B** A BIZOTTSÁG (EU) 2017/373 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2017. március 1.)

a légiforgalmi szolgáltatást/léginavigációs szolgáltatásokat és más légiforgalmi szolgáltatási hálózati funkciókat és azok felügyeletét ellátó szolgáltatókra vonatkozó közös követelmények meghatározásáról, valamint a 482/2008/EK rendelet, az 1034/2011/EU, az 1035/2011/EU és az (EU) 2016/1377 végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről, továbbá a 677/2011/EU rendelet módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

(HL L 62., 2017.3.8., 1. o.)

Módosította:

		Hivatalos Lap		
		Szám	Oldal	Dátum
► <u>M1</u>	A Bizottság (EU) 2020/469 végrehajtási rendelete (2020. február 14.)	L 104	1	2020.4.3.
► <u>M2</u>	módosította a Bizottság (EU) 2020/1177 végrehajtási rendelete (2020. augusztus 7.)	L 259	12	2020.8.10.
► <u>M3</u>	A Bizottság (EU) 2021/665 végrehajtási rendelete (2021. április 22.)	L 139	184	2021.4.23.
► <u>M4</u>	A Bizottság (EU) 2021/1338 végrehajtási rendelete (2021. augusztus 11.)	L 289	12	2021.8.12.
► <u>M5</u>	A Bizottság (EU) 2022/938 végrehajtási rendelete (2022. július 26.)	L 209	1	2022.8.10.
► <u>M6</u>	A Bizottság (EU) 2022/2345 végrehajtási rendelete (2022. december 1.)	L 311	58	2022.12.2.

Helyesbítette:

- **C1** Helyesbítés, HL L 106., 2020.4.6., 14. o. (2020/469)
 ► **C2** Helyesbítés, HL L 108., 2022.4.7., 69. o. (2020/469)

▼ B**A BIZOTTSÁG (EU) 2017/373 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE**

(2017. március 1.)

a légiforgalmi szolgáltatást/léginavigációs szolgálatokat és más légiforgalmi szolgáltatási hálózati funkciókat és azok felügyeletét ellátó szolgáltatókra vonatkozó közös követelmények meghatározásáról, valamint a 482/2008/EK rendelet, az 1034/2011/EU, az 1035/2011/EU és az (EU) 2016/1377 végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről, továbbá a 677/2011/EU rendelet módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

▼ MI*1. cikk***Tárgy**

Ez a rendelet közös követelményeket állapít meg a következőkre vonatkozóan:

- a) az általános légi forgalom részére nyújtott légiforgalmi szolgáltatások és léginavigációs szolgálatok (ATM/ANS), különös tekintettel az említett szolgáltatásokat/szolgálatokat és funkciókat biztosító jogi vagy természetes személyekre;
- b) az a) pontban említett szolgáltatások/szolgálatok tekintetében tanúsítási, felügyeleti és végrehajtási feladatokat végző illetékes hatóságok és a nevükben eljáró minősített szervezetek;
- c) a légtérszerkezet kialakítására vonatkozó szabályok és eljárások.

▼ B*2. cikk***Fogalommeghatározások**

E rendelet alkalmazásában az I. mellékletben szereplő fogalommeghatározásokat és a következő fogalommeghatározásokat kell használni:

1. az 549/2004/EK rendelet 2. cikkében és a 216/2008/EK rendelet 3. cikkében szereplő fogalommeghatározások, kivéve a „tanúsítvány” 549/2004/EK rendelet 2. cikkének 15. pontjában szereplő meghatározását;

▼ MI

2. „ATM/ANS-szolgáltató”: az (EU) 2018/1139 rendelet 3. cikkének (5) bekezdésében szereplő meghatározás szerinti bármely ATM/ANS ellátását az általános légi forgalom részére külön-külön vagy együtt végző jogi vagy természetes személy;

▼ B

3. „hálózatkezelő”: olyan szerv, amelyet az 551/2004/EK rendelet 6. cikkével összhangban hoztak létre az említett cikkben és a 677/2011/EU rendelet 3. és 4. cikkében foglalt feladatok ellátására;
4. „páneurópai szolgálatok”: olyan tevékenységek, amelyeket a legtöbb vagy valamennyi tagállam felhasználói számára terveztek és hoztak létre, és amelyek a Szerződés rendelkezéseinek hatálya alá tartozó területhez tartozó légtéren túlra is kiterjeszthetők;

▼B

5. „DAT szolgáltató”: olyan szervezet, amely:
- a) 1. típusú DAT szolgáltatás nyújtójaként légiforgalmi adatokat dolgoz fel légi járművön való használatra, valamint az adatminőségi követelményeknek megfelelő légiforgalmi adatbázist bocsát rendelkezésre ellenőrzött feltételek mellett; e tevékenységek tekintetében nem határoztak meg kompatibilitási követelményt a megfelelő fedélzeti alkalmazással/berendezéssel kapcsolatban;
 - b) 2. típusú DAT szolgáltatás nyújtójaként légiforgalmi adatokat dolgoz fel és az adatminőségi követelményeknek megfelelő légiforgalmi adatbázist bocsát rendelkezésre tanúsított fedélzeti alkalmazással/berendezéssel való használatra; e tevékenységek tekintetében kompatibilitási követelményt határoztak meg a szóban forgó alkalmazással/berendezéssel kapcsolatban;

▼M1

6. „légtérszerkezet kialakítása”: a légtérszerkezet megfelelő tervezését, ellenőrzését és jóváhagyását a légtér besorolása és légi járművek általi igénybevételének megkezdése előtt biztosító eljárás;
7. „összeütközési veszélyt jelző fedélzeti rendszer (ACAS)”: légi járműveken alkalmazott, a földi berendezésektől függetlenül működő másodlagos légtérelőző radar (SSR) transzponderjelein alapuló rendszer, amely a légi jármű-vezetőt az SSR-transzponderrel felszerelt légi járművek, ütközési közelségbe kerülésre figyelmezteti;
8. „légiforgalmi adatokat és légiforgalmi tájékoztatásokat létrehozó szerv”: bármely olyan köz- vagy magánjogi szervezet, amely a légiforgalmi tájékoztató termékek és tájékoztatói szolgáltatások forrása-ként használt légiforgalmi adatok és légiforgalmi tájékoztatások létrehozásáért felelős. Nem sorolandók ide sem az e rendelet 2. cikkének 2. pontjában említett ATM/ANS-szolgáltatók, sem az (EU) 2018/1139 rendelet 2. cikke (1) bekezdésének e) pontjában meghatározott repülőterek.

▼B*3. cikk***▼M1****Az ATM/ANS ellátása és a légtérszerkezet kialakítása**

(1) A tagállamok biztosítják, hogy a megfelelő ATM/ANS ellátása és a légtérszerkezet kialakítása e rendelettel összhangban történjen az általános légi forgalom elősegítése céljából, a biztonsági megfontolások, a forgalmi követelmények és a környezeti hatás szem előtt tartásával.

▼B

(2) Amennyiben a tagállamok e rendelet kiegészítése céljából további követelményeket fogadnak el olyan kérdésekben, amelyeket e rendelet a tagállamok hatáskörében hagy, az említett követelményeknek meg kell felelniük a Chicagói Egyezményben meghatározott szabványoknak és ajánlott gyakorlatoknak. A Chicagói Egyezmény 38. cikkében foglalt rendelkezések alkalmazása esetén legkésőbb két hónappal azok elfogadását követően a tagállamok a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezeten kívül az Európai Repülésbiztonsági Ügynökséget (a továbbiakban: Ügynökség) is értesítik, és megfelelő indokolást juttatnak el a részére.

(3) A tagállamok a szóban forgó további követelményeket a Chicagói Egyezménynek megfelelően légiforgalmi tájékoztató kiadványaikban közzéteszik.

▼B

(4) Amennyiben egy tagállam versenykörnyezetben kívánja megszervezni bizonyos légitársasági szolgáltatások nyújtását, minden szükséges intézkedést megtesz annak érdekében, hogy az e szolgáltatásokat nyújtó szolgáltatók ne kövessenek olyan magatartást, amelynek célja vagy eredménye a verseny akadályozása, korlátozása vagy torzítása, vagy amely az alkalmazandó uniós vagy nemzeti jogszabályok értelmében erőfölénnyel való visszaélést jelent.

▼M1

(5) A tagállamok biztosítják, hogy:

- a) a légitársasági adatokat és légitársasági tájékoztatásokat létrehozó szervezetek megfeleljenek az alábbiakban meghatározott követelményeknek:
 - i. a III. melléklet ATM/ANS.OR.A.085 pontja, kivéve az annak c) d), f) 1. és i) pontjában foglaltakat;
 - ii. a III. melléklet ATM/ANS.OR.A.090 pontja;
- b) a légitársasági adatok és a légitársasági tájékoztatások létrehozását, feldolgozását és továbbítását megfelelően képzett, hozzáértő és felhatalmazott személyzet végezze.

Amennyiben a légitársasági adatokat vagy légitársasági tájékoztatásokat IFR repülések vagy különleges VFR repülések céljára kívánják felhasználni, az első albekezdés a) és b) pontjában említett követelmények minden olyan szervezetre alkalmazandók, amelyek ilyen adatokat és tájékoztatásokat létrehozhatnak.

(6) Amennyiben megállapítást nyer, hogy a légitársasági szolgálatot a légtér bizonyos részeiben vagy bizonyos repülőtereken kell ellátni, a tagállamok biztosítják, hogy a légtér e részei vagy ezek a repülőterek meghatározásra kerüljenek az ellátandó légitársasági szolgálatokkal együtt.

(7) A tagállamok gondoskodnak megfelelő megállapodások létrehozásáról az adott ATM/ANS-szolgáltatók és a légitársasági-üzembentartók között a tevékenységek és a nyújtott szolgáltatások megfelelő összehangolása, valamint a megfelelő adatok és tájékoztatások cseréje érdekében.

(8) A tagállamok meghatározzák a légtér szerkezet kialakításáért felelős személyeket vagy szervezeteket, és biztosítják, hogy ezek a személyek vagy szervezetek betartsák a XI. melléklet 1. függelékében (FPD rész) meghatározott követelményeket.

(9) A tagállamok biztosítják a felügyeletük alá tartozó repülőterekre és légtérre vonatkozó repülési eljárások fenntartását és rendszeres felülvizsgálatát. E célból a tagállamok meghatározzák az e feladatokért felelős személyeket vagy szervezeteket, és biztosítják, hogy ezek a személyek vagy szervezetek betartsák a 6. cikk a) és k) pontjában meghatározott követelményeket.

*3a. cikk***A légitársasági szolgálatok ellátása szükségességének megállapítása**

(1) A tagállamok a következő tényezők figyelembevételével határozzák meg a légitársasági szolgálatok ellátásának szükségességét:

- a) a légitársasági forgalom érintett típusai;

▼ M1

- b) a légi forgalom sűrűsége;
 - c) a meteorológiai körülmények;
 - d) a IV. melléklet ATS.TR.100 pontjában meghatározott légiforgalmi szolgálat célkitűzéseihez kapcsolódó egyéb érdemleges tényezők.
- (2) A légiforgalmi szolgálat ellátása szükségességének megállapítása során a tagállamok nem vehetik figyelembe, hogy a légi járművön van-e összeütközési veszélyt jelző fedélzeti rendszer.

*3b. cikk***Katonai egységek és légiforgalmi szolgáltatók közötti koordináció**

A 2150/2005/EK rendelet 6. cikkének sérelme nélkül a tagállamok különleges eljárásokat hoznak létre annak érdekében, hogy:

- a) értesítsék a légiforgalmi szolgáltatókat, ha egy katonai egység azt észleli, hogy egy légi jármű – amely tudvalóval vagy vélhetően polgári légi jármű – olyan területhez közeledik, vagy olyan területre lépett be, ahol szükségessé válhat az elfogása;
- b) a légiforgalmi szolgáltató a katonai egységgel szorosan együttműködve igazolja a légi jármű azonosságát, és nyújtson számára az elfogás elkerüléséhez szükséges navigációs támogatást.

*3c. cikk***A polgári repülésre potenciális veszélyt jelentő légi műveletek összehangolása**

(1) A tagállamok gondoskodnak a polgári légi járművekre potenciális veszélyt jelentő légi műveletek összehangolásáról a területük felett, ideértve a nyílt tengeri területeket is, amennyiben az illetékes hatóság az ICAO körzeti léginavigációs megállapodása alapján felelősséget vállalt azért, hogy légiforgalmi szolgáltatásokat nyújt az érintett légtérben. Az összehangolást úgy kell végrehajtani, hogy lehetőség legyen az említett tevékenységekkel kapcsolatos információk kellő időben történő továbbadására.

(2) A tagállamok intézkedéseket hoznak az (1) bekezdés szerinti tevékenységekkel kapcsolatos információk továbbadására vonatkozóan.

*3d. cikk***Ultrarövid hullámú (URH) vészhelyzeti frekvencia**

(1) A (2) bekezdés sérelme nélkül a tagállamok biztosítják, hogy az URH vészhelyzeti frekvenciát (121,500 MHz) csak a IV. melléklet ATS.OR.405 a) pontjában meghatározott tényleges vészhelyzetek esetén használják.

(2) A tagállamok kivételesen engedélyezhetik az (1) bekezdés szerinti URH vészhelyzeti frekvencia használatát a IV. melléklet ATS.OR.405 a) pontjában meghatározottaktól eltérő célokra is, amennyiben a használat a cél eléréséhez szükséges mértékre korlátozódik, valamint a vészhelyzetben lévő légi járműre és az ATS-egységek műveleteire gyakorolt hatás csökkentése érdekében.



4. cikk

A tanúsítási, felügyeleti és végrehajtási feladatokat ellátó illetékes hatóság

(1) A tanúsítványok szolgáltatók részére történő kiadásáért, adott esetben a 7. cikkben említett, repüléstájékoztató szolgáltatások által tett nyilatkozatok kézhezvételéért, továbbá a szolgáltatók tanúsításáért és felügyeletéért felelős illetékes hatóság azon tagállamnak az 549/2004/EK rendelet 4. cikke szerinti nemzeti felügyeleti hatósága, ahol a tanúsítványt kérelmező vagy nyilatkozatot tevő jogi vagy természetes személy elsődlegesen tevékenységeit végzi, illetve amelyikben adott esetben székhelye található, kivéve, ha a 216/2008/EK rendelet 22a. cikkének megfelelően az Ügynökség az illetékes hatóság.

E rendelet alkalmazásában a DAT szolgáltatók és a hálózatkezelő páneurópai szolgáltatóknak tekintendők, amelyek esetében a 216/2008/EK rendelet 22a. cikke c) pontjának megfelelően az Ügynökség az illetékes hatóság.

(2) Az (1) bekezdésben említett illetékes hatóságoknak a II. mellékletben meghatározott követelményeket kell teljesíteniük.

(3) Amennyiben az érintett szolgáltatók valamelyike tekintetében az Ügynökség az illetékes hatóság, akkor az alábbi esetekben az érintett tagállam illetékes hatóságainak együtt kell működniük az Ügynökséggel annak biztosítása érdekében, hogy a II. melléklet ATM/ANS.AR.A.005 b) (1), (2) és (3) pontjában meghatározott követelmények teljesüljenek:

a) vagy akkor, ha a szolgáltatók olyan funkcionális légtérblokkok tekintetében nyújtanak szolgáltatásokat, amelyek az 550/2004/EK rendelet 2. cikkének (3) bekezdése szerint több tagállam joghatósága alá tartozó légtérre terjednek ki;

b) vagy pedig akkor, ha a szolgáltatók az 550/2004/EK rendelet 2. cikkének (5) bekezdése szerint határokon átnyúló szolgáltatást nyújtanak.

(4) Amennyiben az e rendelet szerinti tanúsítási, felügyeleti és végrehajtási feladatok elvégzésére egy tagállam – az 549/2004/EK rendelet 4. cikkének megfelelően vagy az 550/2004/EK rendelet 2. cikkének (3)–(6) bekezdése szerint – egynél több illetékes hatóságot jelöl ki, gondoskodik arról, hogy minden egyes hatóság hatásköre világosan ki legyen jelölve, különösen a felelősségi körök, valamint a földrajzi és légtérbeli korlátok tekintetében. Ilyen esetben az érintett hatóságok – írásbeli megállapodások alapján – egyeztetnek egymás között annak érdekében, hogy tényleges felügyeletet és végrehajtást biztosítsanak valamennyi olyan szolgáltató tekintetében, amely részére tanúsítványt bocsátottak ki, vagy amely részükre nyilatkozatot tett.

(5) Az illetékes hatóságoknak az e rendelet szerinti tanúsítási, felügyeleti és végrehajtási feladataik végzése során a szolgáltatóktól függetleneknek kell lenniük. Ezt a függetlenséget az illetékes hatóságok és a szolgáltatók közötti, legalább funkcionális szinten megvalósított megfelelő szétválasztással kell biztosítani. Ezzel összefüggésben a tagállamok biztosítják, hogy az illetékes hatóságok részrehajlás nélkül és átláthatóan gyakorolják jogköreiket.

(6) A tagállamok és – azokban az esetekben, amikor az Ügynökség az illetékes hatóság – a Bizottság gondoskodik arról, hogy illetékes hatóságaik ne tegyék lehetővé személyzeti tagjaik számára, hogy részt vegyenek az adott hatóság e rendelet szerinti tanúsítási, felügyeleti és

▼B

végrehajtási feladataiban, ha bizonyos jelek arra utalnak, hogy az adott személyzeti tag részvétele – különösen rokoni kapcsolat vagy pénzügyi érdekeltség okán – közvetlen vagy közvetett összeférhetlenséget eredményez.

(7) Az Ügynökségnek az (1) bekezdésben említett illetékes hatóságok elérhetőségeit tartalmazó adatbázist kell fenntartania. E célból a tagállamok eljuttatják az Ügynökséghez illetékes hatóságaik nevét és elérhetőségét, illetve ezek későbbi változásait.

(8) A tagállamok és – azokban az esetekben, amikor az Ügynökség az illetékes hatóság – a Bizottság az 549/2004/EK rendelet 4. cikkének (4) bekezdésével és a 216/2008/EK rendelet 22a. cikkével összhangban – meghatározzák a feladataik elvégzéséhez az illetékes hatóságoknál szükséges erőforrásokat és kapacitásokat, figyelembe véve valamennyi releváns tényezőt, ezen belül azon értékelést, amelyet az érintett illetékes hatóságok készítettek az e rendelet szerinti feladataik elvégzéséhez szükséges erőforrások meghatározása céljából.

*5. cikk***A 4. cikkben említett illetékes hatóság hatásköre**

(1) Az illetékes hatóságokat, amennyiben az szükséges az e rendelet szerinti tanúsítási, felügyeleti és végrehajtási feladataik elvégzéséhez, fel kell hatalmazni arra, hogy:

- a) a felügyeletük alá tartozó szolgáltatókat az összes szükséges információ benyújtására kötelezzék;
- b) az említett szolgáltatók képviselőjét, vezetőjét vagy személyzetének más tagját szóbeli magyarázat nyújtására kötelezzék a szolgáltató felügyelete szempontjából releváns bármilyen tény, dokumentum, tárgy, eljárás vagy egyéb kérdés tekintetében;
- c) az említett szolgáltatók által használt bármely helyiségbe és területre, ezen belül operatív területre, továbbá szállítóeszközbe belépjenek;
- d) átvizsgáljanak, lemásoljanak vagy kivonatoljanak a szóban forgó szolgáltatók által őrzött vagy számukra hozzáférhető bármely dokumentumot, feljegyzést vagy adatot, függetlenül a szóban forgó információkat tároló adathordozó típusától;
- e) az érintett szolgáltatók tekintetében auditokat, értékeléseket, ellenőrzéseket és vizsgálatokat végezzenek.

(2) Az illetékes hatóságokat, amennyiben az szükséges az e rendelet szerinti tanúsítási, felügyeleti és végrehajtási feladataik elvégzéséhez, fel kell hatalmazni, hogy az (1) bekezdésben meghatározott hatásköröket a szolgáltatók felügyelete alá tartozó, a III. melléklet ATM/ANS.OR.B.015 pontja szerinti, szerződés alapján igénybevett szervezetek tekintetében is gyakorolják.

▼B

(3) Az (1) és (2) bekezdésben meghatározott hatásköröket azon tagállam nemzeti jogával összhangban kell gyakorolni, ahol az adott tevékenységekre sor kerül, kellő mértékben figyelembe véve az említett hatáskörök tényleges gyakorlásának szükségességét, a szolgáltató és bármely harmadik fél törvényes jogait és jogos érdekeit, valamint szem előtt tartva az arányosság elvét. Amennyiben az (1) bekezdés c) pontjában említett helyiségbe, területre és szállítóeszközbe történő belépéshez az érvényben lévő nemzeti jog szerint szükség van a tagállam vagy harmadik ország bírósága által adott előzetes engedélyre, a vonatkozó hatásköröket kizárólag ezen előzetes engedély birtokában lehet gyakorolni.

Az (1) és (2) bekezdésben meghatározott hatáskörök gyakorlásakor az illetékes hatóságnak gondoskodnia kell arról, hogy személyzetének tagjai, illetve – az esettől függően – az adott tevékenységben részt vevő más szakértők megfelelő felhatalmazással rendelkezzenek.

(4) Az illetékes hatóságok megtesznek, illetve kezdeményeznek minden olyan megfelelő végrehajtási intézkedést, amely szükséges ahhoz, hogy valamennyi olyan szolgáltató, amely részére tanúsítványt bocsátottak ki, vagy amely részükre nyilatkozatot tett, teljesítse, és a továbbiakban is folyamatosan teljesítse e rendelet követelményeit.

*6. cikk***Szolgáltatók**

A szolgáltatók részére akkor adható ki tanúsítvány, és akkor gyakorolhatják a tanúsítványban biztosított jogosultságokat, ha a 216/2008/EK rendelet 8b. cikkének (1) bekezdésében említett követelményeken túlmenően teljesítik és a továbbiakban is teljesítik a következő követelményeket:

- a) valamennyi szolgáltató tekintetében a III. melléklet (ATM/ANS.OR rész) A. és B. alrészében és a XIII. mellékletben (PERS rész) meghatározott követelmények;
- b) a légiforgalmi szolgáltatóktól (ATS) eltérő szolgáltatók tekintetében az a) pontban meghatározott követelményeken túlmenően a III. melléklet (ATM/ANS.OR rész) C. alrészében meghatározott követelmények;
- c) a léginavigációs szolgáltatók (ANS), légiforgalmiáramlás-szervezést nyújtó szolgáltatók (ATFM) és a hálózatkezelő tekintetében az a) pontban meghatározott követelményeken túlmenően a III. melléklet (ATM/ANS.OR rész) D. alrészében meghatározott követelmények;

▼M1

- d) a légiforgalmi szolgáltatók tekintetében az a) és c) pontban meghatározott követelményeken túlmenően a IV. mellékletben (ATS rész) meghatározott követelmények, valamint a 923/2012/EU rendeletben meghatározott követelmények;

▼B

- e) a meteorológiai szolgáltatók (MET) tekintetében az a), b) és c) pontban meghatározott követelményeken túlmenően az V. mellékletben (MET rész) meghatározott követelmények;
- f) a légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltatók (AIS) tekintetében az a), b) és c) pontban meghatározott követelményeken túlmenően a VI. mellékletben (AIS rész) meghatározott követelmények;

▼B

- g) a DAT szolgáltatók tekintetében az a) és b) pontban meghatározott követelményeken túlmenően a VII. mellékletben (DAT rész) meghatározott követelmények;
- h) a kommunikációs, navigációs vagy légtér-ellenőrzési szolgáltatók (CNS) tekintetében az a), b) és c) pontban meghatározott követelményeken túlmenően a VIII. mellékletben (CNS rész) meghatározott követelmények;
- i) az AFTM tekintetében az a), b) és c) pontban meghatározott követelményeken túlmenően a IX. mellékletben (ATFM rész) meghatározott követelmények;
- j) a légtér-gazdálkodást végző szolgáltatók (ASM) tekintetében az a) és b) pontban meghatározott követelményeken túlmenően a X. mellékletben (ASM rész) meghatározott követelmények;

▼M1

- k) az eljárás-tervezést végző szolgáltatók tekintetében az a) és b) pontban meghatározott követelményeken túlmenően a XI. mellékletben (FPD rész) meghatározott követelmények;

▼B

- l) a hálózatkezelő (NM) tekintetében az a), b) és c) pontban meghatározott követelményeken túlmenően a XII. mellékletben (NM rész) meghatározott követelmények.

*7. cikk***A repüléstájékoztató szolgálatok által tett nyilatkozat**

Amennyiben a tagállamok a 216/2008/EK rendelet 8b. cikke (3) bekezdésének megfelelően a repüléstájékoztató szolgálatok számára lehetővé teszik, hogy nyilatkozatot tegyenek arról, hogy képesek a kötelezettségeiknek megfelelni, és rendelkeznek a nyújtott szolgáltatásokhoz kapcsolódó feladataik elvégzéséhez szükséges eszközökkel, akkor az említett szolgáltatóknak a 216/2008/EK rendelet 8b. cikkének (1) bekezdésében említett követelményeken túlmenően teljesíteniük kell az e rendelet III. mellékletének ATM/ANS.OR.A.015 pontjában meghatározott követelményeket.

*8. cikk***Meglévő tanúsítványok**

- (1) Az 1035/2011/EU végrehajtási rendelettel összhangban kiállított tanúsítványokat úgy kell tekinteni, hogy azokat e rendeletnek megfelelően adták ki.
- (2) Az (1) bekezdésben említett tanúsítványokat a tagállamok legkésőbb 2021. január 1-jéig a II. melléklet 1. függelékében meghatározott minta szerinti tanúsítványokra cserélik.

*9. cikk***Hatályon kívül helyezés és módosítás**

- (1) A 482/2008/EK rendelet, valamint az 1034/2011/EU és az 1035/2011/EU végrehajtási rendelet hatályát veszti.

▼B

- (2) Az (EU) 2016/1377 végrehajtási rendelet hatályát veszti.
- (3) A 677/2011/EU rendelet 12. és 21. cikkét, valamint VI. mellékletét el kell hagyni.

*10. cikk***Hatálybalépés**

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

Ezt a rendeletet 2020. január 2-ától kell alkalmazni.

Ugyanakkor

1. a 9. cikk (2) bekezdését e rendelet hatálybalépésének napjától kell alkalmazni;
2. az Ügynökség tekintetében a 4. cikk (1), (2), (5), (6) és (8) bekezdését, valamint az 5. cikket e rendelet hatálybalépésének napjától kell alkalmazni;
3. a DAT szolgáltatók tekintetében a 6. cikket legkésőbb 2019. január 1-jétől kell alkalmazni, illetve amennyiben az ilyen szolgáltató számára – kérelme nyomán – a 6. cikknek megfelelően tanúsítványt adnak ki, e rendelet hatálybalépésének napjától.

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

▼B*I. MELLÉKLET***▼M1**

TARTALOMJEGYZÉK

<i>I. melléklet</i>	A II–XIII. MELLÉKLETBEN HASZNÁLT FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK (FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK rész)
<i>II. melléklet</i>	AZ ILLETÉKES HATÓSÁGOKRA VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK – SZOLGÁLTATÁSOK FELÜGYELETE ÉS EGYÉB ATM HÁLÓZATI FUNKCIÓK (ATM/ANS.AR rész)
A. ALRÉS Z –	ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK (ATM/ANS.AR.A)
B. ALRÉS Z –	IRÁNYÍTÁS (ATM/ANS.AR.B)
C. ALRÉS Z –	FELÜGYELET, TANÚSÍTÁS ÉS VÉGREHAJTÁS (ATM/ANS.AR.C)
<i>1. függelék</i> –	SZOLGÁLTATÓI TANÚSÍTVÁNY
<i>III. melléklet</i>	A SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ EGYSÉGES KÖVETELMÉNYEK (ATM/ANS.OR rész)
A. ALRÉS Z –	ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK (ATM/ANS.OR.A)
B. ALRÉS Z –	IRÁNYÍTÁS (ATM/ANS.OR.B)
C. ALRÉS Z –	A LÉGIFORGALMI SZOLGÁLTATÓKTÓL ELTÉRŐ SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ SPECIÁLIS SZERVEZETI KÖVETELMÉNYEK (ATM/ANS.OR.C)
D. ALRÉS Z –	A LÉGINAVIGÁCIÓS SZOLGÁLTATÓKRA, A LÉGFORGALMIÁRAMLÁS-SZERVEZÉST VÉGZŐ SZOLGÁLTATÓKRA ÉS A HÁLÓZATIRÁNYÍTÓKRA VONATKOZÓ SPECIÁLIS SZERVEZETI KÖVETELMÉNYEK (ATM/ANS.OR.D)
<i>1. függelék</i> –	LÉGIFORGALMI ADATKATALÓGUS
<i>IV. melléklet</i> –	A LÉGIFORGALMI SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ SPECIÁLIS KÖVETELMÉNYEK (ATS rész)
A. ALRÉS Z –	A LÉGIFORGALMI SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ KIEGÉSZÍTŐ SZERVEZETI KÖVETELMÉNYEK (ATS.OR)
1. SZAKASZ –	ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK
2. SZAKASZ –	A SZOLGÁLTATÁS BIZTONSÁGA
3. SZAKASZ –	A LÉGIFORGALMI IRÁNYÍTÁST VÉGZŐ SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK BIZONYOS EMBERI TÉNYEZŐK TEKINTETÉBEN
4. SZAKASZ –	KOMMUNIKÁCIÓRA VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK
5. SZAKASZ –	TÁJÉKOZTATÁSRA VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK
B. ALRÉS Z –	A LÉGIFORGALMI SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ MŰSZAKI KÖVETELMÉNYEK (ATS.TR)
1. SZAKASZ –	ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK
2. SZAKASZ –	LÉGIFORGALMI IRÁNYÍTÓ SZOLGÁLAT
3. SZAKASZ –	REPÜLÉSTÁJÉKOZTATÓ SZOLGÁLAT
4. SZAKASZ –	RIASZTÓSZOLGÁLAT

▼ **M1**

- V. Melléklet* A METEOROLÓGIAI SZOLGÁLATOKRA VONATKOZÓ SPECIÁLIS KÖVETELMÉNYEK (MET rész)
- A. ALRÉSZ – A METEOROLÓGIAI SZOLGÁLATOKRA VONATKOZÓ KIEGÉSZÍTŐ SZERVEZETI KÖVETELMÉNYEK (MET.OR)
1. SZAKASZ – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK
2. SZAKASZ – EGYEDI KÖVETELMÉNYEK
1. fejezet – A léginavigációs meteorológiai állomásokra vonatkozó követelmények
2. fejezet – A repülőtéri meteorológiai irodákra vonatkozó követelmények
3. fejezet – A meteorológiai megfigyelő állomásokra vonatkozó követelmények
4. fejezet – A vulkanikus hamu tájékoztató központokra vonatkozó követelmények
5. fejezet – A trópusi ciklon tájékoztató központokra vonatkozó követelmények
6. fejezet – A világterületi előrejelző központokra vonatkozó követelmények
- B. ALRÉSZ – A METEOROLÓGIAI SZOLGÁLATOKRA VONATKOZÓ MŰSZAKI KÖVETELMÉNYEK (MET.TR)
1. SZAKASZ – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK
2. SZAKASZ – EGYEDI KÖVETELMÉNYEK
1. fejezet – A léginavigációs meteorológiai állomásokra vonatkozó műszaki követelmények
2. fejezet – A repülőtéri meteorológiai irodákra vonatkozó műszaki követelmények
3. fejezet – A meteorológiai megfigyelő állomásokra vonatkozó műszaki követelmények
4. fejezet – A vulkanikus hamu tájékoztató központokra vonatkozó műszaki követelmények
5. fejezet – A trópusi ciklon tájékoztató központokra vonatkozó műszaki követelmények
6. fejezet – A világterületi előrejelző központokra vonatkozó műszaki követelmények
1. függelék – METAR minta
2. függelék – A világterületi előrejelző központok térképformájú előrejelzései által lefedett meghatározott területek
3. függelék – TAF minta
4. függelék – Szélnyírásra vonatkozó figyelmeztetés minta
5. függelék – SIGMET és AIRMET minta
6. függelék – Vulkanikus hamura vonatkozó tájékoztató minta
7. függelék – Trópusi ciklonokra vonatkozó tájékoztató minta

▼ **M1**

8. *függelék* – A vulkanikus hamu és trópusi ciklon tájékoztatókban, a SIGMET, AIRMET, a repülőtéri és a szélnyírásra vonatkozó figyelmeztetésekből foglalt numerikus elemek tartományai és felbontásai
- VI. *melléklet* – A LÉGIFORGALMI TÁJÉKOZTATÁST NYÚJTÓ SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ SPECIÁLIS KÖVETELMÉNYEK (AIS rész)
- A. ALRÉSZ – A LÉGIFORGALMI TÁJÉKOZTATÁST NYÚJTÓ SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ KIEGÉSZÍTŐ SZERVEZETI KÖVETELMÉNYEK (AIS.OR)
1. SZAKASZ – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK
2. SZAKASZ – ADATMINŐSÉG-KEZELÉS
3. SZAKASZ – LÉGIFORGALMI TÁJÉKOZTATÁSI TERMÉKEK
1. fejezet – Légiforgalmi tájékoztatás egységes megjelenítése
2. fejezet – Digitális adatkészletek
4. SZAKASZ – TERJESZTÉSÉRT ÉS A REPÜLÉS ELŐTTI INFORMÁCIÓK SZOLGÁLTATÁSÁÉRT FELELŐS SZOLGÁLTATÓK
5. SZAKASZ – LÉGIFORGALMI TÁJÉKOZTATÁSI TERMÉKEK FRISSÍTÉSEI
6. SZAKASZ – SZEMÉLYI FELTÉTELEK
- B. ALRÉSZ – A LÉGIFORGALMI TÁJÉKOZTATÁST NYÚJTÓ SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ MŰSZAKI KÖVETELMÉNYEK (AIS.TR)
2. SZAKASZ – ADATMINŐSÉG-KEZELÉS
3. SZAKASZ – LÉGIFORGALMI TÁJÉKOZTATÁSI TERMÉKEK
1. fejezet – Légiforgalmi tájékoztatás egységes megjelenítése
2. fejezet – Digitális adatkészletek
4. SZAKASZ – TERJESZTÉSÉRT ÉS A REPÜLÉS ELŐTTI INFORMÁCIÓK SZOLGÁLTATÁSÁÉRT FELELŐS SZOLGÁLTATÓK
5. SZAKASZ – LÉGIFORGALMI TÁJÉKOZTATÁSI TERMÉKEK FRISSÍTÉSEI
1. *függelék* – LÉGIFORGALMI TÁJÉKOZTATÓ KIADVÁNY TARTALMA (AIP)
2. *függelék* – NOTAM FORMÁTUM
3. *függelék* – SNOWTAM FORMÁTUM
4. *függelék* – ASHTAM FORMÁTUM
- VII. *melléklet* – ADATSZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ SPECIÁLIS KÖVETELMÉNYEK (DAT rész)
- A. ALRÉSZ – ADATSZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ KIEGÉSZÍTŐ SZERVEZETI KÖVETELMÉNYEK (DAT.OR)
1. SZAKASZ – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK
2. SZAKASZ – EGYEDI KÖVETELMÉNYEK
- B. ALRÉSZ – ADATSZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ MŰSZAKI KÖVETELMÉNYEK (DAT.TR)
1. SZAKASZ – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

▼ **M1**

- VIII. melléklet* – A KOMMUNIKÁCIÓS, NAVIGÁCIÓS VAGY LÉGTÉR-ELLENŐRZÉSI SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ SPECIÁLIS KÖVETELMÉNYEK (CNS rész)
- A. ALRÉS Z – A KOMMUNIKÁCIÓS, NAVIGÁCIÓS VAGY LÉGTÉR-ELLENŐRZÉSI SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ KIEGÉSZÍTŐ SZERVEZETI KÖVETELMÉNYEK (CNS.OR)
1. SZAKASZ – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK
- B. ALRÉS Z – A KOMMUNIKÁCIÓS, NAVIGÁCIÓS VAGY LÉGTÉR-ELLENŐRZÉSI SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ MŰSZAKI KÖVETELMÉNYEK (CNS.TR)
1. SZAKASZ – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK
- IX. melléklet* – A LÉGFORGALMIÁRAMLÁS-SZERVEZÉST VÉGZŐ SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ SPECIÁLIS KÖVETELMÉNYEK (ATFM rész)
- A LÉGFORGALMIÁRAMLÁS-SZERVEZÉST VÉGZŐ SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ MŰSZAKI KÖVETELMÉNYEK (ATFM.TR)
1. SZAKASZ – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK
- X. melléklet* – A LÉGTÉRGAZDÁLKODÁST VÉGZŐ SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ SPECIÁLIS KÖVETELMÉNYEK (ASM rész)
- A LÉGTÉRGAZDÁLKODÁST VÉGZŐ SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ MŰSZAKI KÖVETELMÉNYEK (ASM.TR)
1. SZAKASZ – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK
- XI. melléklet* – A REPÜLÉSI ELJÁRÁSOK TERVEZÉSÉT VÉGZŐ SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ SPECIÁLIS KÖVETELMÉNYEK (FPD rész)
- A. ALRÉS Z – A REPÜLÉSI ELJÁRÁSOK TERVEZÉSÉT VÉGZŐ SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ KIEGÉSZÍTŐ SZERVEZETI KÖVETELMÉNYEK (FPD.OR)
1. SZAKASZ – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK
- B. ALRÉS Z – A REPÜLÉSI ELJÁRÁSOK TERVEZÉSÉT VÉGZŐ SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ MŰSZAKI KÖVETELMÉNYEK (FPD.TR)
1. SZAKASZ – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK
- 1. függelék* – A LÉGTÉRSZERKEZETEKRE ÉS AZ AZOKBAN FOGLALT REPÜLÉSI ELJÁRÁSOKRA VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK
- XII. melléklet* – A HÁLÓZATKEZELŐRE VONATKOZÓ SPECIÁLIS KÖVETELMÉNYEK (NM rész)
- A HÁLÓZATKEZELŐRE VONATKOZÓ MŰSZAKI KÖVETELMÉNYEK (NM.TR)
1. SZAKASZ – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK
- XIII. melléklet* – A SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ, A SZEMÉLYZET KÉPZÉSÉT ÉS SZAKMAI ÉRTÉKELÉSÉT ÉRINTŐ KÖVETELMÉNYEK (PERS rész)
- A. ALRÉS Z – A LÉGFORGALOM-BIZTONSÁGGAL KAPCSOLATOS ELEKTRONIKÁT KEZELŐ SZEMÉLYZET
1. SZAKASZ – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK
2. SZAKASZ – KÉPZÉSI KÖVETELMÉNYEK
3. SZAKASZ – A SZAKMAI ÉRTÉKELÉSRE VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK
4. SZAKASZ – OKTATÓKRA ÉS ÉRTÉKELŐKRE VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK

▼ M1

1. *függelék* – Alapképzés – Általános
2. *függelék* – Alapképzés – Speciális
3. *függelék* – Minősítő képzés – Általános
4. *függelék* – Minősítő képzés – Speciális

▼ B

**A II–XIII. MELLÉKLETBEN HASZNÁLT FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK
(FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK rész)**

A II–XIII. melléklet alkalmazásában:

1. „elfogadható megfelelési módozatok” (AMC): az Ügynökség által elfogadott, nem kötelező érvényű előírások, amelyekkel bizonyítható a 216/2008/EK rendeletnek és a rendelet végrehajtási szabályainak való megfelelés;
2. „légi járművel folytatott munkavégzés”: légi járművel végzett olyan művelet, amely során a légi járművet speciális célokra használják, például a mezőgazdaság, az építőipar, a fényképezés, a földmérés, a megfigyelés és őrtárat, a kutatás és mentés vagy a légi hirdetés területén;
3. „repülőtéri éghajlattani összefoglaló”: egy adott repülőtérre jellemző meghatározott időjárási tényezők statisztikai adatokon alapuló tömör összefoglalása;
4. „repülőtéri éghajlattani táblázat”: egy adott repülőtérre jellemző egy vagy több időjárási tényező megfigyelt előfordulásával kapcsolatos statisztikai adatokat tartalmazó táblázat;
5. „repülőtér tengerszint feletti magassága”: a leszállási terület legmagasabb pontjának tengerszint feletti magassága;

▼ M1

6. „repülőtéri repüléstájékoztató szolgálat (AFIS)”: kijelölt légiforgalmi szolgálatot által a repülőtéri forgalom részére biztosított repüléstájékoztató szolgálat;

▼ B

7. „repülőtéri meteorológiai iroda”: egy repülőtér számára meteorológiai szolgáltatást nyújtó iroda;
8. „repülőtéri figyelmeztetés”: repülőtéri meteorológiai iroda által kiadott tájékoztatás olyan időjárási körülmények fennállásáról vagy várható fennállásáról, amelyek hátrányosan befolyásolhatják a földön lévő légi járműveket, ideértve a parkoló légi járműveket, valamint a repülőtéri létesítményeket és szolgáltatásokat is;
9. „légiforgalmi adatok”: légiforgalmi tények, fogalmak vagy utasítások megjelenítése a kommunikáció, a kiértékelés vagy a feldolgozás céljára alkalmas formátumban;
10. „légiforgalmi adatbázis”: légiforgalmi adatok strukturált adathalmazba rendezett, elektronikusan tárolt gyűjteménye, mely meghatározott időszakra érvényes és naprakészé tehető;
11. „légiforgalmi állandóhelyű szolgálat” (AFS): meghatározott helyhez kötött pontok közötti telekommunikációs szolgálat, melyet elsősorban a biztonságos léginavigáció, valamint a légi járatok rendszeres, hatékony és gazdaságos működtetése érdekében nyújtanak;
12. „légiforgalmi állandóhelyű telekommunikációs hálózat” (AFTN): azonos vagy kompatibilis kommunikációs jellemzőkkel rendelkező légiforgalmi állandóhelyű szolgálatok közötti üzenetváltást és/vagy digitális adatszerét (az AFS részeként) szolgáló légiforgalmi állandóhelyű áramkörök globális rendszere;

▼ B

13. „légiforgalmi tájékoztatás”: a légiforgalmi adatok összegyűjtésén, elemzésén és megfelelő formába rendezésén alapuló tájékoztatás;
14. „repülőtéri térképészeti adatok”: a repülőtér térképészeti információinak összerendezése céljából gyűjtött adatok;
15. „repülőtéri térképészeti adatbázis” (AMDB): a repülőtér térképészeti adatainak strukturált adathalmazba rendezett gyűjteménye;
16. „légiforgalmi meteorológiai állomás”: léginavigációs felhasználás céljából megfigyeléseket végző és meteorológiai jelentéseket készítő állomás;
17. „légi jelentés”: repülést végző légi jármű fedélzetéről küldött, a helyzet-jelentéshez és a műveleti és/vagy meteorológiai jelentéshez szükséges követelményeknek megfelelően összeállított jelentés;
18. „légi jármű”: olyan szerkezet, melynek légkörben maradása a levegővel való olyan kölcsönhatásból ered, mely más, mint a földfelszínre ható légerők hatása;

▼ MI

19. „AIRMET-üzenet”: meteorológiai megfigyelő állomás által közzétett tájékoztatás meghatározott útvonali időjárási jelenségeknek a kis magasságban repülő légi járművek biztonságát befolyásoló előfordulásáról vagy várható előfordulásáról, valamint e jelenségek térbeli és időbeli alakulásáról, mely tájékoztatást az érintett repüléstájékoztató körzetben vagy alkörzetben a kis magasságon történő repülések számára közzétett előrejelzés még nem tartalmazta;

▼ B

20. „légiforgalmi mérnök-műszaki személyzet” (ATSEP): felhatalmazott személyzet, amely alkalmas a funkcionális rendszer berendezéseinek működtetésére, karbantartására, üzemből való kivonására és üzembe helyezésére;
21. „légiforgalmi szolgálati (ATS-) egység”: gyűjtőfogalom, amely jelenthet légiforgalmi irányítóegységet, repüléstájékoztató központot, repülőtéri repüléstájékoztató egységet vagy légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodáját;
22. „kiterő repülőtér”: olyan repülőtér, amelyre – amennyiben ott a szükséges szolgálatok és létesítmények rendelkezésre állnak, a légi jármű teljesítményével kapcsolatos követelmények teljesíthetők és a kérdéses repülőtér a használat várható idején üzemképes – a légi jármű folytathatja az útját abban az esetben, ha a tervezett célrepülőtér felé történő repülés folytatása vagy az oda történő leszállás végrehajtása lehetetlenné válik vagy nem tanácsos;
23. „alternatív megfelelési módozat” (AltMOC): egy meglévő elfogadható megfelelési módozatra alternatívát kínáló vagy a 216/2008/EK rendeletnek és annak végrehajtási szabályainak való megfelelésre új módozatokat javasoló megfelelési módozat, amelyhez az Ügynökség nem fogadott el kapcsolódó megfelelési módozatot;
24. „tengerszint feletti magasság”: valamely szintnek, pontnak vagy pontként értelmezett tárgynak a közepes tengerszinttől mért függőleges távolsága;
25. „körzeti irányítóközpont” (ACC): az illetékessége alá tartozó irányítói körzetekben ellenőrzött repülést végzők számára légiforgalmi irányítószolgálat biztosítása céljából létesített egység;

▼ B

26. „kis magasságon történő repülésekre vonatkozó területi előrejelzés”: időjárási képződmények előrejelzése egy repüléstájékoztató körzet vagy annak alkörzete tekintetében, melyet 100-as (hegyvidéken 150-as vagy szükség esetén még magasabb) repülési szint alatti légrétegre vonatkozóan tettek közzé;
27. „területi navigáció” (RNAV): olyan navigációs módszer, amely a földfelszínre vagy a világűrbe telepített navigációs segédeszközök hatókörén vagy az önálló segédeszközök képességének határán belül, illetve ezek kombinációjával bármely kívánt repülési útvonalon lehetővé teszi a légi jármű működését;
28. „érvelés”: olyan állítás, amelyet bizonyíték alapján levont következtetések támasztanak alá;
29. „ASHTAM”: NOTAM-ok meghatározott formátumú speciális sorozata, amely a légi jármű műveletei szempontjából jelentőséggel bíró vulkáni tevékenységváltozásról, vulkánkitörésről és/vagy vulkáni hamufelhő képződéséről nyújt tájékoztatást;
30. „ATM hálózati funkciók”: a hálózatkezelő által a 677/2011/EU rendeletnek megfelelően végzett funkciók;
31. „audit”: szisztematikus, független és dokumentált folyamat, melynek célja bizonyítékok szerzése és azok objektív értékelése a követelményeknek való megfelelés mértékének megállapítása céljából;
32. „hiteles forrás”:
 - a) állami hatóság; vagy
 - b) az állam által meghatározott adatminőségi követelményeknek megfelelő adatok keletkezése és/vagy közzététele tekintetében az adott állam hatósága által hivatalosan elismert szervezet;
33. „automata megfigyelőrendszer”: olyan megfigyelőrendszer, amely képes emberi beavatkozás nélkül mindent megfigyelt időjárási tényezőt mérni, kikövetkeztetni és jelenteni;
34. „légiközlekedési vállalkozás”: az e rendelet hatálya alá tartozó szolgáltatóktól eltérő olyan jogalany, személy vagy szervezet, amelyre hatással van az ezen szolgáltatók által nyújtott szolgáltatás vagy amely hatással van az ilyen szolgáltatásra;
35. „szünet”: a szolgálati időn belül pihenésre szolgáló olyan időszak, amely alatt egy légiforgalmi irányítónak nem kell szolgálatot végeznie;
36. „tanúsított légi jármű-alkalmazás”: az Ügynökség által a 216/2008/EK rendelet 4. cikke szerinti légi jármű alkatrészeként jóváhagyott szoftveralkalmazás;

▼ M4

37. „repülés szempontjából jelentős felhő”: olyan felhő, amelynek a felhőalapja 5 000 láb alatt vagy a legnagyobb minimális szektormagasság alatt van (attól függően, hogy melyik a nagyobb érték), vagy pedig egy zivatarfelhő vagy tornyos gomolyfelhő bármilyen magasságban;

▼ B

38. „kereskedelmi célú légi közlekedés”: légi járművel díjazás vagy egyéb ellenszolgáltatás ellenében végzett bármely művelet, beleértve utasok, áru vagy postai küldemények szállítását;

▼ M5

- 38a. „hagyományos navigációs útvonal”: földi navigációs eszközökre való hivatkozással létrehozott ATS-útvonal;

▼ B

39. „irányítói körzet”: a földfelszín feletti meghatározott határtól felfelé terjedő ellenőrzött légtér;
40. „kritikusemény-stressz”: eseményt vagy balesetet követően szokatlan és/vagy szélsőséges érzelmi, fizikai és/vagy viselkedésbeli reakciók megjelenése az egyénnél;
41. „adatminőség”: az azzal kapcsolatos bizonyosság mértéke vagy szintje, hogy a biztosított adatok a pontosság, felbontás, integritás (vagy az ezekkel egyenértékű megbízhatóság), nyomonkövethetőség, időszerűség, teljesség és forma tekintetében megfelelnek az adatfelhasználó követelményeinek;
42. „adatminőségi követelmények”: az adatok jellemzőinek – pontosságának, felbontásának, integritásának (vagy az ezekkel egyenértékű megbízhatóságának), nyomonkövethetőségének, időszerűségének, teljességének és formájának – meghatározása annak biztosítása érdekében, hogy az adatok megfeleljenek rendeltetésüknek;
43. „rendeltetési kitérő repülőtér”: olyan repülőtér, amelyen a légi jármű képes lenne leszállni, ha ez a tervezett célrepülőtéren nem lehetséges vagy nem ajánlatos;
44. „szolgálat”: olyan feladat, amelynek ellátására a légiforgalmi irányítást végző szolgáltató a légiforgalmi irányítót utasítja;
45. „szolgálati idő”: az az időszak, amely akkor veszi kezdetét, amikor a légiforgalmi irányítást végző szolgáltató utasítja a légiforgalmi irányítót a szolgálattal kapcsolatos jelentéstételre vagy rendelkezésre állásra vagy a szolgálat megkezdésére, és akkor végződik, amikor a légiforgalmi irányító számára véget ér a szolgálattal kapcsolatos feladat;
46. „tengerszint feletti magasság”: a föld felszínén lévő vagy ahhoz rögzített pontnak vagy szintnek a tengerszinttől mért függőleges távolsága;
47. „útvonali kitérő repülőtér”: olyan repülőtér, amelyen a légi jármű képes lenne leszállni abban az esetben, ha az útvonalon történő repülés közben kitérés válik szükségessé;
48. „fáradtság”: csökkent mentális vagy fizikai teljesítőképességgel jellemezhető állapot, melynek hátterében az éberséget és a biztonságos munkavégzéshez való képességet adott esetben gyengítő alváshiány vagy tartós ébrenlét, bioritmus-fázis vagy munkateher (mentális vagy fizikai tevékenység, vagy mindkettő) áll;
49. „repülési dokumentáció”: dokumentumok, többek között a repüléshez meteorológiai információkat tartalmazó térképek és nyomtatványok;
50. „repüléstájékoztató központ” (FIC): repüléstájékoztató és riasztószolgálat ellátására létesített egység;
51. „repüléstájékoztató körzet” (FIR): meghatározott kiterjedésű légtér, amelyben repüléstájékoztató és riasztószolgálatot látnak el;

▼ B

52. „repülési szint” (FL): meghatározott nyomásalaphoz, az 1 013,2 hPa légnyomáshoz viszonyított állandó légnyomású felület, amelyet más, ugyanilyen felületektől meghatározott légnyomáskülönbségek választanak el;
53. „repülési teszt”: új tervek (légi járművek, meghajtórendszerek, alkatrészek és berendezések) fejlesztési fázisa során végzett repülés, a gyártósorról érkező légi járművek esetében a tanúsítási alaphoz való megfelelés, illetve a típustervnek való megfelelés bizonyítására szolgáló repülés, az olyan, szokványostól eltérő manővereket vagy profilokat igénylő új tervkonceptiók kipróbálását célzó repülés, amelyeknél előfordulhat a légi jármű már jóváhagyott határértékeinek túllépése, illetve az említett repülések teljesítése érdekében végzett gyakorlórepülés;
54. „időjárás-előrejelzés”: meghatározott időpontra vagy időszakra, és meghatározott körzetre vagy légtérre jellemző várható időjárási körülmények közlése;
55. „felszállási időjárás-előrejelzés”: egy repülőtéri meteorológiai iroda által készített, meghatározott időszakra szóló időjárás-előrejelzés, amely a futópálya-komplexum fölötti várható körülményekkel kapcsolatos információkat tartalmazza a következők tekintetében: felszíni szélirány és szélesség, beleértve azok mindennemű változását, hőmérséklet, légnyomás (QNH) és egyéb, helyi megegyezés szerinti időjárási tényező;
56. „funkcionális rendszer”: eljárások, emberi erőforrások és berendezések együttese (beleértve a hardvereket és a szoftvereket), amelyek ATM/ANS-vonatkozású, illetve egyéb ATM hálózati funkciók végrehajtását szolgálják;
57. „általános célú légi közlekedés”: légijárművel folytatott munkavégzéstől vagy kereskedelmi célú légi közlekedéstől eltérő, polgári légi járművel végzett művelet;
58. „digitális rácpontadatok”: egy térkép szabályosan elhelyezkedő pontjaihoz köthető, számítógépen feldolgozott meteorológiai adatok, melyek kódolt formában egyik meteorológiai számítógépről a másikra továbbíthatók automatizált felhasználás céljából;
59. „útmutató dokumentum”: az Ügynökség által kidolgozott nem kötelező érvényű dokumentum, amely segít egy követelmény vagy előírás jelentésének szemléltetésében, és támpontot nyújt a 216/2008/EK rendelet, annak végrehajtási szabályai és az elfogadható megfelelési módok értelmezéséhez;
60. „raszteres globális előrejelzés”: időjárási tényezőkre vonatkozó várt értékek előrejelzése egy meghatározott függőleges és vízszintes felbontású globális hálón;
61. „veszély”: bármely olyan állapot, esemény vagy körülmény, amely káros következményekkel járhat;
62. „magasság”: valamely szintnek, pontnak vagy pontként értelmezett tárgynak egy meghatározott helytől mért függőleges távolsága;
63. „szint”: gyűjtőfogalom, amely egy repülésben lévő légi jármű függőleges helyzetére vonatkozik és jelenthet magasságot, tengerszint feletti magasságot vagy repülési szintet;
64. „helyi rutinjelentés”: rendszeres időközönként kiadott meteorológiai jelentés, melyet kizárólag azon a repülőtéren való terjesztésre szántak, amelyen a megfigyeléseket végezték;

▼B

65. „helyi különjelentés”: a különmegfigyelésekre vonatkozóan megállapított feltételekkel összhangban kiadott meteorológiai jelentés, melyet kizárólag azon a repülőtéren való terjesztésre szántak, amelyen a megfigyeléseket végezték;
66. „meteorológiai bulletin”: megfelelő címmel ellátott, meteorológiai információkat tartalmazó szöveg;
67. „meteorológiai információ”: meteorológiai jelentés, analízis, előrejelzés és bármilyen egyéb, a fennálló vagy várható meteorológiai viszonyokkal kapcsolatos közlemény;
68. „meteorológiai megfigyelés”: egy vagy több időjárási tényezőre vonatkozó mérés és/vagy értékelés;
69. „meteorológiai jelentés”: adott helyre és időre vonatkozó, megfigyelt meteorológiai viszonyokkal kapcsolatos közlemény;
70. „meteorológiai műhold”: Föld körüli pályán mozgó, meteorológiai megfigyeléseket végző és ezeket a megfigyeléseket a Földre továbbító műhold;

▼MI

71. „meteorológiai megfigyelő állomás”: olyan állomás, amely figyelemmel kíséri a repülési műveleteket befolyásoló időjárási körülményeket, és tájékoztatást nyújt a légi járművekkel egy adott felelősségi területen belül végzett műveletek biztonságát befolyásoló, meghatározott útvonalon időjárási vagy egyéb légköri jelenségek előfordulásáról vagy várható előfordulásáról;

▼B

72. „minimális szektormagasság” (MSA): az alkalmazható legkisebb tengerszint feletti magasság, amely minimum 300 m (1 000 láb) akadálymentes magasságot biztosít egy jelentős pont, repülőtér vonatkozási pont (ARP) vagy helikopter-leszállóhely vonatkozási pont (HRP) középpontú, 46 km (25 tengeri mérföld) sugarú körszektoron belüli területen elhelyezkedő összes akadály felett;
73. „NOTAM”: telekommunikációs eszközök segítségével terjesztett, olyan információkat tartalmazó tájékoztatás a légiforgalmi létesítmények, szolgálatok, eljárások vagy veszélyek létrejöttéről, állapotáról és változásairól, amelyeknek kellő időben történő megismerése alapvető fontosságú a repülési műveletekben érintett személyzet számára;
74. „akadály”: minden olyan (időszakos vagy állandó jelleggel) rögzített helyzetű vagy mozgatható tárgy vagy annak része, amely:
- a) a légi járművek földi mozgására szolgáló területen található; vagy
 - b) a légi járművek repülés közbeni védelmére szolgáló felület fölé nyúlik; vagy
 - c) az említett meghatározott területeken kívül található, de a légi közlekedést veszélyeztető tárgynak minősül;
75. „OPMET”: operatív meteorológiai információk, melyeket a repülési műveletek előzetes vagy repülés alatti tervezéséhez használnak;
76. „OPMET adatbank”: operatív meteorológiai információk nemzetközi légiforgalmi felhasználás céljából történő tárolására és elérhetővé tételére létrehozott adatbank;

▼ B

77. „kitörést megelőző vulkáni tevékenység”: szokatlan és/vagy fokozódó vulkáni tevékenység, amely vulkánkitörés előjele lehet;
78. „domináns látástávolság”: a körhorizontnak vagy a repülőtér felszínének legalább a felén belül a „látástávolság” definíciójának megfelelően észlelt legnagyobb látási érték. Ezek a területek szomszédos és nem szomszédos szektorokat tartalmazhatnak;
79. „pszichoaktív anyagok problémás használata”: egy vagy több pszichoaktív anyag használata egy személy által oly módon, hogy az:
- a) közvetlen veszélyt jelent az anyag használója számára vagy veszélyezteti mások életét, egészségét vagy jólétét; és/vagy
 - b) foglalkozási, társadalmi, mentális vagy fizikai problémát vagy rendellenességet okoz vagy azt súlyosbítja;
80. „előrejelzési térkép”: meghatározott időjárási tényező(k) térképen, grafikus megjelenítéssel történő előrejelzése egy meghatározott időpontra vagy időszakra, és egy meghatározott felületre vagy légtérrészre nézve;
81. „pszichoaktív anyagok”: alkohol, opioidok, kannabinoidok, nyugtatók és altatók, kokain, valamint egyéb pszichostimulánsok, hallucinogének és illékony oldószerek, kivéve a kávé és a dohányt;
82. „mentési koordinációs központ”: a kutató-mentő szolgálat hatékony szervezését elősegítő, valamint a kutató-mentő körzet területén folytatott kutatási és mentési műveletek végrehajtását koordináló egység;
83. „pihenőidő”: a szolgálatot megelőző és/vagy követő folyamatos és meghatározott időszak, amely alatt a légiforgalmi irányítónak nincsenek a szolgálattal kapcsolatos feladatai;
84. „szolgálati beosztási rendszer”: a légiforgalmi irányítók szolgálati és pihenőidőinek jogi és operatív követelményekkel összhangban lévő rendje;
85. „kockázat”: a veszélyből eredő káros hatás valószínűségének vagy bekövetkezési gyakoriságának és a hatás súlyosságának kombinációja;
86. „futópálya”: a szárazföldi repülőtéren kijelölt, a légi járművek leszállására és felszállására előkészített, téglalap alakú terület;
87. „futópálya menti látótávolság” (RVR): az a távolság, amelyről a futópálya középvonalán lévő légi jármű vezetője látja a futópályára festett jeleket, illetve a futópálya szegélyfényeit vagy a középvonalat jelző fényeket;
88. „repülésbiztonsági irányelv”: az illetékes hatóság által kibocsátott vagy elfogadott dokumentum, amely a repülésbiztonság helyreállítása érdekében valamely funkcionális rendszeren intézkedések végrehajtását rendeli el vagy annak operatív használata tekintetében korlátozásokat ír elő, ha bizonyítható, hogy egyébként a repülésbiztonság veszélybe kerülne;
89. „biztonságirányítási rendszer” (SMS): a biztonsági irányítás azon rendszerrelvű megközelítése, amely magában foglalja a szükséges szervezeti elemeket, a számonkérhetőséget, a szakpolitikákat és az eljárásokat;

▼ B

90. „kutató-mentő egység”: általános fogalom, mely az esettől függően jelenthet mentési koordinációs központot, mentési alközpontot vagy riasztóállomást;

▼ M1**▼ B**

92. „félautomata megfigyelőrendszer”: olyan megfigyelőrendszer, amely lehetővé teszi az időjárási tényezőkre vonatkozó mérések kiegészítését, valamint emberi beavatkozást igényel a megfelelő jelentések kiadásának munkafázisában;

▼ M1

93. „SIGMET”: meteorológiai megfigyelő állomás által közzétett tájékoztatás a légi járművekkel végzett műveletek biztonságát befolyásoló, meghatározott útvonalon időjárási vagy egyéb légköri jelenségek előfordulásáról vagy várható előfordulásáról, valamint az ilyen jelenségek időbeli és térbeli alakulásáról;

▼ B

95. „különleges légi jelentés”: légi jármű fedélzetéről küldött olyan meteorológiai jelentés, amely repülés közben történő megfigyeléseken alapul;
96. „stressz”: az egyén olyankor tapasztalt élménye, amikor kapcsolatba kerül egy, az emberi teljesítőképesség változását potenciálisan előidéző tényezővel (stresszforrással); a stresszforrással való találkozás negatívan (distressz), semleges vagy pozitívan (eustressz) hathat az egyénre, attól függően, hogy az adott személy milyenek érzékeli saját képességét a stresszforrás kezelésére;
97. „jogosító képzés”: olyan képzés, melynek célja bizonyos rendszerekkel/berendezésekkel kapcsolatos speciális tudás és készség elsajátítása annak érdekében, hogy a képzésben részesülő operatív szakismeretek birtokába jusson;
98. „testreszabott adatok”: a légi jármű üzemben tartója által vagy az üzemben tartó nevében a DAT szolgáltató által rendelkezésre bocsátott, a szóban forgó üzemben tartó saját operatív céljaira készült légiforgalmi adatok;

▼ M1

99. „felszállási kiterő repülőtér”: olyan kiterő repülőtér, amelyen a légi jármű röviddel a felszállás után leszállhat, amennyiben ez szükségessé válik, és a kiindulási repülőtér nem használható;

▼ B

100. „repülőtérségi végső előrejelzés” (TAF): egy adott repülőtéren egy bizonyos időszakban várható időjárási körülményekről szóló tömör közlemény;
101. „terep”: a földfelszín a maga jellegzetes alakzataival: hegyeivel, dombjaival, hegyvonulataival, völgyeivel, vizeivel, állandó jég és hó borította területeivel, kivéve az akadályokat;
102. „pályaküszöb”: a futópálya leszállásra alkalmas részének kezdete;
103. „földterelési terület”: a futópálya pályaküszöbön túli része, ahol a leszálló repülőgépek először érintik a futópályát;

▼ B

104. „trópusi ciklon”: trópusi vagy szubtrópusi vizek felett keletkező, szervezett konvekcióval és határozott ciklonikus felületi szél cirkulációval rendelkező ciklonokra használt általános fogalom;
105. „trópusi ciklon tájékoztató központ” (TCAC): meteorológiai megfigyelő állomások, globális előrejelző központok és nemzetközi OPMET adatbankok részére a trópusi ciklonok helyzetére, előrejelzett mozgásirányára és sebességére, központi nyomására és maximális talajszelére vonatkozó tanácsadói információkat szolgáltató meteorológia központ;
106. „látástávolság”: légiforgalmi célokra meghatározott látástávolság, amely nagyobb, mint:
- a) az a legnagyobb távolság, ahonnan egy föld közelében, világos háttérben elhelyezkedő, megfelelő kiterjedésű fekete tárgy látható és felismerhető;
 - b) az a legnagyobb távolság, ahonnan 1 000 kandela fényerősségű környezetben, megvilágítatlan háttérben a fény látható és azonosítható;

▼ M4

107. „vulkanikus hamu tájékoztató központ” (VAAC): meteorológiai megfigyelő állomások, körzeti irányító központok, repüléstájékoztató központok, globális előrejelző központok és nemzetközi OPMET adatbankok részére a légkörbe kerülő vulkáni hamu oldalirányú és függőleges kiterjedésére és várható mozgására vonatkozó tanácsadói információkat szolgáltató meteorológiai központ;

▼ M1

108. „világterületi előrejelző központ”: a légiforgalmi állandóhelyű szolgálat (AFS) internetalapú szolgálatai keretében a jelentős időjárási jelenségekre és a magas légtérre vonatkozó globális szintű előrejelzéseket készítő és azokat közvetlenül a tagállamok részére digitális formában kiadó meteorológiai központ;

▼ B

109. „globális előrejelző rendszer” (WAFS): olyan világszintű rendszer, amely segítségével a világterületi előrejelző központok egységes formátumú légiforgalmi meteorológiai útvonali előrejelzéseket adnak;

▼ M1

110. „repülőtéri irányítótorny”: a repülőtéri forgalom számára légiforgalmi irányító szolgálat biztosítása céljából létesített egység;
111. „repülőtéri forgalom”: a repülőtér munkaterületének forgalma és a repülőtér közelében repülést végző légi járművek mozgása. A repülőtér közelében repülést végző légi járművön – nem kizárólagosan – a repülőtéri forgalmi körbe lépő vagy azt elhagyó légi járművet értjük;
112. „repülőtéri forgalmi kör”: a repülőtér közelében repülést végző légi járművek által követendő meghatározott útvonal;
113. „légiforgalmi állandóhelyű állomás”: légiforgalmi állandóhelyű szolgálat részét képező állomás;
114. „légiforgalmi földi fény”: a légi navigáció elősegítésére külön elhelyezett bármely fény, a légi járművön található fények kivételével;
115. „légiforgalmi tájékoztató körlevél”: olyan tájékoztatást tartalmazó értesítés, amely nem alkalmas NOTAM létrehozására vagy a légiforgalmi tájékoztató kiadványban való közzétételre, de a repülésbiztonsággal, a légi navigációval, műszaki, adminisztratív vagy jogi kérdésekkel kapcsolatos;

▼ M1

116. „légügyi információkezelés (AIM)”: légiforgalmi adatok dinamikus, integrált módon történő kezelése minőségbiztosított digitális adatok szolgáltatása és cseréje révén, az összes fél részvételével;
117. „légiforgalmi tájékoztatási termék”: digitális adatkészletek vagy papíron, illetve elektronikus adathordozón történő egységes megjelenítés formájában nyújtott légiforgalmi adatok és légiforgalmi tájékoztatások. A légiforgalmi tájékoztatási termékek az alábbiakat foglalják magukban:
- légiforgalmi tájékoztató kiadvány, beleértve a módosításokat és kiegészítéseket;
 - légiforgalmi tájékoztató körlevél;
 - légiforgalmi térképek;
 - NOTAM;
 - digitális adatkészletek;
118. „légiforgalmi tájékoztató kiadvány (AIP)”: valamely állam által vagy engedélyvel kibocsátott kiadvány, amely a légi navigáció szempontjából lényeges, tartós jellegű léginavigációs információkat tartalmaz;
119. „AIP-módosítás”: a légiforgalmi tájékoztató kiadvány tartós megváltoztatása;
120. „AIP-kiegészítés”: a légiforgalmi tájékoztató kiadvány ideiglenes megváltoztatása, amely külön oldalak átadásával történik;
121. „a légiforgalmi tájékoztatás szabályozási és ellenőrzési rendszere (AIRAC)”: közös hatálybalépési napokon alapuló rendszer, melynek célja, hogy előzetes értesítést adjon az üzemeltetési gyakorlatok jelentős megváltoztatását szükségessé tevő körülményekről;
122. „légi mozgószolgálat”: légiforgalmi állomások és légi jármű-fedélzeti állomások közötti vagy légi jármű-fedélzeti állomások közötti mozgószolgálat, amelyben részt vehetnek mentőjármű-fedélzeti állomások is; ebben a szolgálatban vészhelyzeti helyzetjelző rádiójeladó állomások is részt vehetnek kijelölt segélykérő és vészfrekvenciákon;
123. „légiforgalmi állomás”: a légi mozgószolgálat részét képező földi állomás. Bizonyos esetekben a légiforgalmi állomás elhelyezhető hajó fedélzetén vagy tengeri platformon is;
124. „légiforgalmi telekommunikációs állomás”: bármely légiforgalmi céllal nyújtott telekommunikációs szolgáltatás részét képező állomás;
125. „AFIS-repülőtér”: olyan repülőtér, ahol repülőtéri repüléstájékoztató szolgáltatás nyújtására kerül sor az adott repülőtérhez kapcsolódó légtérben;
126. „AFIS-egység”: repülőtéri repüléstájékoztató szolgáltatás és riasztószolgáltatás nyújtása céljából létrehozott egység;
127. „légi jármű azonosító jele”: betűk, számjegyek vagy azok kombinációjának csoportja, amely megegyezik a levegő-föld összeköttetés során használt légi jármű-hívójellel vagy annak kódolt változata, és amelyet a légi jármű azonosítására használnak a légiforgalmi szolgálatok föld-föld összeköttetési során;
128. „levegő-föld összeköttetés”: kétirányú kommunikáció a légi járművek és a föld felszínén található állomások vagy helyszínek között;

▼ **M1**

129. „légiforgalmi tanácsadó szolgáltatás”: meghatározott kiterjedésű légtéren belül vagy kijelölt útvonalon (tanácsadói légtér) nyújtott szolgáltatás, amely a lehetséges mértékben elkülönítést biztosít a műszeres repülési szabályok (IFR) szerinti repülési terv alapján műveletet végző légi járművek között;
130. „légiforgalmi irányítói engedély”: légi járműnek szóló felhatalmazás arra, hogy valamely légiforgalmi irányító egység által megszabott feltételek szerint járjon el;
131. „légiforgalmi irányítói utasítás”: a légiforgalmi irányítás által kiadott olyan rendelkezés, amely a légijármű-vezetőtől egy adott cselekvés végrehajtását követeli meg;
132. „légiforgalmi irányító egység (ATC-egység)”: általános fogalom, mely jelenthet körzeti irányítóközpontot, bevezető irányítóegységet vagy repülőtéri irányítótornyot;
133. „ALERFA”: a riasztás állapotának megjelölésére használt kód;
134. „riasztószolgálat”: a kutatásra vagy mentésre szoruló légi járművekkel kapcsolatban a megfelelő szervezetek értesítésére és szükség szerint e szervezetek segítésére létesített szolgálat;
135. „riasztás állapota”: olyan helyzet, amelyben egy légi jármű és az annak fedélzetén tartózkodó személyek biztonságával kapcsolatosan kétség áll fenn;
136. „bevezető irányítóegység”: egy vagy több repülőtérré érkező vagy azokról induló irányított légi járatok részére légiforgalmi irányítás szolgáltatására létesített egység;
137. „területi navigációs útvonal”: területi navigáció használatára képes légi járművek használatára létrehozott ATS-útvonal;
138. „összeállítás”: folyamat, melynek során különböző forrásokból származó adatokat egyetlen adatbázisban vonnak össze, ezzel kiindulási alapot hozva létre további feldolgozáshoz;
139. „ATS-útvonal”: a légi forgalom áramlásának kezelése céljából a légiforgalmi szolgálatok ellátásához szükséges módon kialakított, meghatározott útvonal;
140. „ATS légtérelenőrző szolgálat”: az ATS légtérelenőrző rendszer segítségével közvetlenül biztosított szolgálat;
141. „ATS légtérelenőrző rendszer”: általános fogalom, amely jelenthet ADS-B, PSR, SSR vagy más hasonló földi telepítésű rendszert, amely a légi jármű azonosítását lehetővé teszi;
142. „automatikus berendezésfüggő légtérelenőrzési adatközlés (ADS-B)”: olyan eljárás, amely révén a légi járművek, a repülőtéri járművek és egyéb objektumok adatkapcsolat útján – folyamatos sugárzással – automatikusan továbbíthatnak és/vagy fogadhatnak szükség szerint például azonosítási, helyzet-meghatározási és egyéb adatokat;
143. „automatikus berendezésfüggő légtérelenőrzési egyeztetés (ADS-C)”: olyan eljárás, amely révén a földi rendszer és a légi járművek között adatkapcsolat útján egyeztetésre kerül sor az ADS-C megállapodás feltételeiről, meghatározva, hogy milyen feltételek esetén kezdeményezzék az ADS-C jelentéseket, és azok milyen adatokat tartalmazzanak;

▼ M1

144. „automatikus közlekedési tájékoztató szolgálat (ATIS)”: aktuális, rutinszerű tájékoztatás automatikus nyújtása az érkező és induló légi járműveknek a nap 24 órájában vagy meghatározott részében;
145. „adatkapcsolati automatikus közlekedési tájékoztató szolgálat (D-ATIS)”: ATIS nyújtása adatkapcsolaton keresztül;
146. „beszédüzemű automatikus közlekedési tájékoztató szolgálat (Voice-ATIS)”: ATIS nyújtása folyamatos és ismétlődő beszédhangsugárzás útján;
147. „adás”: nem konkrét állomásnak vagy állomásoknak címzett légiforgalmi információk továbbítása;
148. „felhőalap és felhőborítottság”: 6 000 méter (20 000 láb) alatt az égbolt több mint felét beborító, föld vagy vízfelszín feletti legalacsonyabb felhőréteg alapjának magassága;
149. „engedélyhatár”: az a pont, ameddig egy légi jármű részére légiforgalmi irányítói engedélyt adtak ki;
150. „felhőalap”: a legalacsonyabb észlelt vagy előre jelzett felhőelem aljának magassága a repülőtér vagy műveleti terület közelében vagy egy meghatározott műveleti területen, amelyet általában a repülőtér tengerszint feletti magasságához vagy – tenger feletti művelet esetében – az átlagos tengerszinthez képest mérnek;
151. „teljesség”: adatok tekintetében az arra vonatkozó megbízhatósági szint, hogy sor kerül a tervezett felhasználás támogatásához szükséges összes adat szolgáltatására;
152. „megbízhatósági szint”: annak valószínűsége, hogy egy adott paraméter valós értéke a becsült érték körüli bizonyos intervallumon belül helyezkedik el;
153. „konferenciabeszélgetés”: kommunikációs lehetőség, melynek során közvetlen beszélgetés folytatható egyidejűleg három vagy több helyszín között;
154. „irányítói körzet”: a földfelszíntől egy meghatározott felső magassági határig terjedő ellenőrzött légtér;
155. „ellenőrzött repülőtér”: olyan repülőtér, amelyen a repülőtéri forgalom számára légiforgalmi irányító szolgálatot biztosítanak;
156. „ellenőrzött légtér”: meghatározott kiterjedésű légtér, amelyen belül a légtér osztályba sorolásának megfelelő légiforgalmi irányító szolgálatot biztosítanak;
157. „ellenőrzött repülés”: minden olyan repülés, amely légiforgalmi irányítói engedély függvénye;
158. „légiforgalmi irányító és légi jármű-vezető közötti digitális adatsere”: a légiforgalmi irányító és a légi jármű-vezető közötti távközlési módszer, amelynek során az ATC-közleményeket adatkapcsolat segítségével továbbítják;
159. „kritikus terület”: meghatározott kiterjedésű terület a precíziós műszeres megközelítés földi berendezései környezetében, amelyen belül járművek vagy légi járművek jelenléte elfogadhatatlan mértékű zavarást okoz a vezető jelekben;
160. „utazómagasság”: az a repülési szint, amelyet a légi jármű a repülés jelentős szakasza során tart;

▼ M1

161. „ciklikus redundanciaellenőrzés”: matematikai algoritmus az adat digitális kifejezésére, amely az adat elvesztése vagy megváltoztatása ellen meghatározott szintű védelmet biztosít;
162. „veszélyes légtér”: meghatározott kiterjedésű légtér, ahol meghatározott időben a légi közlekedésre veszélyes tevékenység folyik;
163. „pontosság”: a becslt vagy mért érték és a valós érték közötti egyezés mértéke;
164. „adatgyűjtési felület”: akadály vagy domborzati adatok gyűjtésére szolgáló meghatározott felület;
165. „adatok megbízhatósága”: az a bizonyossági fok, amely jelzi, hogy a légi forgalmi adat és annak értéke nem veszett el és nem változott az adat keletkezése vagy engedélyezett módosítása óta;
166. „adatelem”: egy teljes adatkészlet egyetlen attribútuma, amely a mindenkori státuszát meghatározó értékkel rendelkezik;
167. „adatkapcsolat-kommunikáció”: olyan kommunikációs forma, amelynek célja az adathálózaton keresztül történő üzenetváltás;

▼ M4

168. „adatkapcsolati volmet”: rendszeres repülőtéri időjárás-jelentés (METAR), repülőtéri különleges meteorológiai jelentés (SPECI), TAF, SIGMET, SIGMET által nem lefedett különleges légijelentések és, ahol elérhető, AIRMET-közlemények szolgáltatása adatkapcsolaton keresztül;

▼ M1

169. „adatelőállítás”: új adatelemek létesítése és az azokhoz tartozó érték meghatározása, meglévő adatelemek értékének megváltoztatása vagy meglévő adatelemek törlése;
170. „adattermék specifikációja”: az adatállomány vagy az adatállomány sorozatának részletes leírása, további információkkal együtt, amely lehetővé teszi, hogy azt létrehozzák és egy másik fél számára használatra átadják;
171. „adatkészlet”: adatok azonosítható gyűjteménye;
172. „alapadat”: bármely mennyiség vagy mennyiségek együttese, amely kiindulási vagy viszonyítási alapul szolgálhat más mennyiségek kiszámításához;
173. „DETRESFA”: a veszély állapotának megjelölésére használt kód;
174. „veszélyes fázis”: olyan tényleges helyzet, amelyben okkal feltételezhető, hogy egy légi járművet és az annak fedélzetén tartózkodó személyeket súlyos és közvetlen veszély fenyegeti vagy azonnali segítségre szorulnak;
175. „előzetes engedély”: a légi jármű részére a légi járművet éppen irányító egységgel nem azonos légiforgalmi irányító szolgálati egység részéről kiadott engedély;
176. „lényeges forgalom”: ellenőrzött forgalom, amelyre alkalmazandó a légiforgalmi irányító szolgálat által biztosított elkülönítés, de amely adott ellenőrzött repülés vonatkozásában nincs vagy nem lesz elkülönítve más ellenőrzött forgalomtól a megfelelő minimális elkülönítési távolság alapján;
177. „lényeges helyi forgalom”: a munkaterületen vagy annak közelében, illetve a felszállási és az emelkedési területen vagy a végső megközelítési területen tartózkodó bármely légi jármű, földi jármű vagy személyzet, amely veszélyt jelenthet az adott légi jármű számára;

▼ M1

178. „számított érkezési idő”:
- a) IFR-repülések esetén az a számított időpont, amikor a légi jármű arra a navigációs berendezéssel meghatározott, kijelölt pontra érkezik, amelyről a műszer szerinti megközelítési eljárás megkezdését tervezik vagy a repülőteret kiszolgáló ilyen navigációs berendezés hiányában az az időpont, amikor a légi jármű a repülőtér fölé érkezik;
 - b) látvarepülési szabályok (VFR) szerinti repülések esetében az a számított időpont, amikor a légi jármű a repülőtér fölé érkezik;
179. „objektum”: a való világ jelenségeinek absztrakt leírása;
180. „objektum tulajdonsága”: az objektum jellemzője, amelynek neve, adattípusa és kapcsolódó értéktartománya van;
181. „objektumtípus”: a való világ jelenségeinek közös tulajdonságokkal rendelkező csoportja, amely egy objektumkatalógusban az osztályozás alapszintjét képezi;
182. „végső megközelítés”: a műszeres megközelítési eljárás azon szakasza, amely:
- a) a kijelölt végső megközelítési pontnál vagy ahol ilyen pontot nem jelöltek ki:
 - i. az utolsó eljárásforduló, az alapforduló vagy a várakozási eljárás rárepülési fordulójának végén, ha ilyet kijelöltek;
 - ii. a megközelítési eljárásban meghatározott utolsó földrajzi irány elérési pontjánál kezdődik,
 - b) a repülőtér közelében ott ér véget, ahonnan a leszállás végrehajtható vagy megszakított megközelítési eljárás kezdeményezhető;
183. „repüléstájékoztató körzet”: meghatározott kiterjedésű légtér, amelyben repülőtéri repüléstájékoztató és riasztószolgálatot nyújtanak a repülőtéri forgalom számára;
184. „repülési eljárás-tervezési szolgáltatások”: a repülési eljárások tervezésére, dokumentálására, validálására, fenntartására és időszakos felülvizsgálatára irányuló szolgáltatások, amelyekre a légi közlekedés biztonsága, szabályszerűsége és hatékonysága érdekében van szükség;
185. „repülési eljárás tervező”: képzett szakember, aki repülési eljárások tervezését, dokumentálását, validálását, folyamatos fenntartását és időszakos felülvizsgálatát végzi;
186. „repülési eljárás”: a légi jármű-vezető által követendő, elektronikus, nyomtatott és/vagy digitális formában közzétett, előre meghatározott repülési manőverek. A repülési eljárást vagy a műszeres repülési szabályok (IFR) vagy pedig a látvarepülési szabályok (VFR) szerint kell elvégezni;
187. „repülési terv”: az ATS-egységek rendelkezésére bocsátott, a légi jármű tervezett repülésére vagy repülésének egy szakaszára vonatkozó meghatározott tájékoztatás;
188. „repülési látástávolság”: a repülés közben egy légi jármű pilótafülkéjéből előre irányban észlelt látástávolság;

▼ M1

189. „formátum”: adatok vonatkozásában adatelemek, -rögzítések és -készletek szerkezete, amelyet úgy rendeztek el, hogy megfeleljen a szabványoknak, előírásoknak és az adatminőségi követelményeknek;
190. „geoid”: egyenlő gravitációs potenciájú felület a Föld gravitációs mezőjében, amely egybeesik a kontinenseken át folyamatosan kiterjesztett és zavarmentes közepes tengerszinttel;
191. „földalak-egyenletlenség”: a földalak egy pontjának távolsága a földméréshez használt matematikai vonatkozási föld modell (ellipszoid) pontja felett (pozitív) vagy alatt (negatív);
192. „siklópálya”: a befejező megközelítés közbeni függőleges menti vezetéshez kijelölt süllyedési pálya;
193. „földi látástávolság”: a repülőtéren kijelölt észlelő által jelentett vagy automatizált rendszer által mért látástávolság;
194. „géptengelyirány”: az az irány, amerre a légi jármű hossz tengelye mutat, a (földrajzi, mágneses, iránytű szerinti vagy hálózati) északtól mért fokokban kifejezve;
195. „helikopter-leszállóhely”: olyan repülőtér vagy valamely szerkezeten kijelölt terület, amely teljes egészében vagy részben helikopterek érkezésére, indulására és földi mozgására szolgál;
196. „megbízhatósági besorolás”: légiforgalmi adatok vonatkozásában sérült adatok használatából származó esetleges kockázaton alapuló besorolás, mindennapi, alapvető és kritikus adatok meghatározásával;
197. „nemzetközi NOTAM-iroda”: valamely állam által a NOTAM-ok nemzetközi cseréjére kijelölt iroda;
198. „várakozási pont”: földrajzi hely, amely várakozási eljárás hivatkozási pontjává szolgál;
199. „várakozási eljárás”: előre meghatározott manőver, amely a légi járművet adott légtéren belül tartja, miközben az további engedélyre vár;
200. „azonosítás”: az a helyzet, amely akkor áll fenn, amikor egy adott légi jármű helyzetjelzése megjelenik egy helyzetkijelzőn, és azt egyértelműen azonosítják;
201. „műszeres repülési szabályok”: a vonatkozó követelmények szerint berepülő útvonalnak megfelelő, alkalmas navigációs berendezéssel felszerelt légi jármű számára légi műveletek végrehajtását lehetővé tevő szabályok együttese.
202. „INCERFA”: a bizonytalanság állapotának megjelölésére használt kód;
203. „műszeres megközelítési műveletek”: műszeres megközelítési eljárás alapján, műszeres irányvezetés segítségével végrehajtott megközelítés és leszállás. A műszeres megközelítési műveletek végrehajtására két módszer létezik:
- a) kétdimenziós műszeres megközelítési művelet, amely csak oldalirányú irányvezetést alkalmaz;
 - b) háromdimenziós műszeres megközelítési művelet, amely mind oldalirányú, mind függőleges irányvezetést alkalmaz;

▼ **M1**

204. „műszeres megközelítési eljárás (IAP)”: a műszer szerint végrehajtott repülés előre meghatározott manővereinek sorozata meghatározott akadálymentességgel, amely a kezdeti megközelítési ponttól vagy megfelelő esetben az előírt érkezési útvonal kezdetétől addig a pontig tart, ahonnan a leszállást végre lehet hajtani, vagy ha a leszállást nem hajtották végre, addig a pontig folytatódik, ahonnan várakozási vagy útvonal akadálymentességi kritériumok alkalmazandók. A műszeres megközelítési eljárás fajtái a következők:
- a) „nem precíziós megközelítési eljárás (NPA)”: „A” típusú, kétdimenziós műszeres megközelítési műveletekre kidolgozott műszeres megközelítési eljárás; amely vízszintes irányvezetést alkalmaz, függőlegeset nem.
 - b) »függőleges irányítással végzett megközelítési eljárás (APV)«: »A« típusú, háromdimenziós műszeres megközelítési műveletekre kidolgozott teljesítményalapú navigációs műszeres megközelítési eljárás.
 - c) »precíziós megközelítési eljárás (PA)«: »A« vagy »B« típusú, háromdimenziós műszeres megközelítési műveletekre kidolgozott, navigációs rendszereken (műszeres leszállító rendszer [ILS], mikrohullámú leszállítórendszer [MLS], GBAS-leszállítórendszer [GLS] és műholdas pontosító rendszer [SBAS Cat I]) alapuló műszeres megközelítési eljárás;
205. »műszeres időjárési körülmények (IMC)«: látástávolsággal, felhőzetttől mért távolsággal, valamint felhőalappal és -borítottsággal kifejezett időjárési körülmények, amelyek a látás utáni időjárési körülményekre meghatározott minimum értékeknél alacsonyabbak;

▼ **M5**

206. „csökkent látási viszonyok között végzett műveletek” (LVO-k): 550 m-nél kisebb futópálya menti látástávolság (RVR) vagy 200 lábnál kisebb elhatározási magasság (DH) mellett futópályán végzett megközelítési vagy felszállási műveletek;
- 206a. „csökkent látási viszonyok között követendő eljárások”: a csökkent látási viszonyok között végzett műveletek során a biztonság garantálása érdekében a repülőtérén alkalmazott eljárások;

▼ **M1**

207. »munkaterület«: egy repülőtérnek a légi járművek fel- és leszállására, valamint gurulására használandó része a forgalmi előterek kivételével;
208. »metaadat«: információ az adatokról;
209. »mozgási terület«: egy repülőtérnek a légi járművek fel- és leszállására valamint gurulására használandó része, amely a munkaterületet és a forgalmi előteret foglalja magába;
210. »navigációs berendezés«: a légi járművön kívüli létesítmény vagy rendszer, amely elektromágneses jeleket állít elő, hogy azokat a légi jármű navigációs rendszerei helyzetmeghatározásra vagy irányvezetésre használják fel;
211. »másodlagos légtérelenőrző radar (SSR) mód«: SSR lekérdezőből kisugárzott lekérdezőjelek meghatározott működésére vonatkozó elfogadott jelölés. A Chicagói Egyezmény 10. melléklete négy módot határoz meg: »A«, »C«, »S« és »átmeneti«;
212. »egymással közel párhuzamos futópályák«: egymást nem keresztező futópályák, amelyek meghosszabbított középvonalai között az összetartás vagy széttartás legfeljebb 15 fok;

▼ **M5**

- 212a. „műveleti engedménnyel végzett műveletek”: meghatározott légi járművel vagy földi berendezéssel, illetve légi járművek és földi berendezések kombinációjával végzett műveletek, amelyek lehetővé teszik az alábbi engedmények bármelyikét:
- a) a szokásosnál alacsonyabb repülőtéri üzemeltetési minimumok alkalmazása az adott műveletosztály tekintetében;
 - b) a látótávolságra vonatkozó követelmények teljesítése vagy csökkentése;
 - c) kevesebb földi létesítmény biztosítása;

▼ **M1**

213. »légi jármű parancsnoka«: a légi jármű üzemeltetője vagy – általános célú repülés esetén – a tulajdonos által kijelölt légijármű-vezető, akit a parancsnoki teendők ellátásával és a repülés biztonságos végrehajtásával megbíznak;
214. »helyzet«: földrajzi összefüggésben a matematikai vonatkozási ellipszoidhoz képest megadott (szélességi és hosszúsági) koordináták halmaza, amely meghatározza a Föld felszínén lévő valamely pont helyzetét;
215. »helyzetjelzés«: a légi jármű, repülőtéri jármű vagy egyéb objektum helyzetének látható jelzése helyzetkijelzőn, nem szimbolikus, szimbolikus formában vagy mindkettőben;
216. »nyomásmagasság«: magasság fogalmakban kifejezett légkörnyomás-érték, amely megfelel a nemzetközi Egyezményes Légkör adott nyomásértékének;
217. »elsődleges radar«: olyan radarrendszer, amely visszaverődő rádiófrekvenciás jeleket használ;
218. »nyomtatott közlések«: olyan közlések, amelyek automatikusan biztosítják minden terminálon valamely üzenetlánc összes üzenetének folyamatos nyomtatott nyilvántartását.
219. »tiltott terület«: egy tagállam földfelszíni területe vagy felségvizei felett elhelyezkedő meghatározott kiterjedésű légtér, amelyen belül a légi jármű repülése tilos;
220. »rádiónavigációs szolgálat«: a légi járművek hatékony és biztonságos üzemeltetéséhez egy vagy több rádiónavigációs eszköz útján irányra vonatkozó vagy helyzetadatokat nyújtó szolgálat;
221. »rádió-távbeszélés«: olyan rádió-távközlési módszer, amelynek során az információcsere elsősorban szóbeli közleményváltással történik;
222. »előírt kommunikációs teljesítményre vonatkozó előírás« vagy »RCP-előírás«: a teljesítmény alapú kommunikáció támogatásához szükséges légi-forgalmi szolgáltatásra, valamint a kapcsolódó földi berendezésekre, a légi járművek képességére és műveletekre vonatkozó követelmények rendszere;
223. »előírt felügyeleti teljesítményre vonatkozó előírás« vagy »RSP-előírás«: a teljesítmény alapú felügyelet támogatásához szükséges légiforgalmi szolgáltatásra, valamint a kapcsolódó földi berendezésekre, a légi járművek képességére és műveletekre vonatkozó követelmények rendszere;
224. »felbontás«: adatok vonatkozásában egységek vagy számjegyek azon száma, ameddig a mért vagy számított értéket kifejezik és használják;
225. »korlátozott légtér«: meghatározott kiterjedésű légtér valamely tagállam területe vagy felségvizei felett, amelyben a légi járművek repülése bizonyos meghatározott feltételek szerint korlátozva van;
226. »útvonalszakasz«: közbenső leszállóhely nélküli, repült útvonal vagy útvonalszakasz;
227. »használatban lévő futópálya«: az a futópálya, illetve azok a futópályák, amelyet vagy amelyeket a légiforgalmi szolgálatok valamely adott időpontban a legalkalmasabbnak tartanak a repülőtéren várhatóan leszálló vagy onnan várhatóan felszálló légi jármű típusok által történő használatra. Elkülönült futópályák, illetve több futópálya is lehet az érkező és induló légi járművek számára kijelölt használatban lévő futópálya;

▼ M1

228. »másodlagos radar«: olyan radarrendszer, amelyben a radarállomásról továbbított rádiójel kezdeményezi rádiójel továbbítását egy másik állomásról;
229. »másodlagos légtérelenőrző radar (SSR)«: légtérelenőrző radarrendszer, amely adókat és vevőket (lekérdező állomásokat) és transzpondereket használ;
230. »érzékeny terület«: a kritikus területen túlnyúló terület, ahol a légi járművek vagy más járművek parkolása vagy mozgása olyan mértékben befolyásolja a vezető jelet, hogy az a jelet használó légi jármű által elfogadhatatlan mértékű zavarásként érzékelhető;

▼ M5

231. „SNOWTAM”: NOTAM értesítések szabványos formátumban kiadott különleges sorozata, amely beszámol a felszín állapotáról, közölve a hó, jég, latyak, dér, víztócsa vagy víz okozta veszélyes körülmények fennállását vagy megszűnését a mozgási területen lévő hóval, latyakkal, jéggel vagy dérral összefüggésben;

▼ M1

232. »mérvadó pont«: meghatározott földrajzi hely, melyet valamely ATS-útvonal vagy egy légi jármű repülési útvonalának meghatározásához, valamint egyéb navigációs és ATS célokra használnak;
233. »helyzetkijelző«: elektronikus kijelző, amely ábrázolja a légi jármű helyzetét és mozgását, valamint szükség szerint egyéb információkat;
234. »szabvány műszeres érkezés (STAR)«: IFR szerinti kijelölt érkezési útvonal, amely egy, rendszerint ATS-útvonalon található mérvadó pontot kapcsol össze egy olyan ponttal, ahonnan közzétett műszeres megközelítési eljárás kezdhető meg;
235. »szabvány műszeres indulás (SID)«: IFR szerinti kijelölt indulási útvonal, amely a repülőteret vagy a repülőtér adott futópályáját kapcsolja össze egy rendszerint ATS-útvonalon található, meghatározott mérvadó ponttal, ahol a repülés útvonal-repülési szakasza kezdődik;
236. »különleges VFR-repülés«: a repülőtéri irányítói körzeten belül, a látási meteorológiai körülményeknél rosszabb időjárási helyzetben a légiforgalmi irányító szolgálat által engedélyezett VFR-repülés;
237. »gurulás«: egy légi járműnek a repülőtér vagy a műveleti terület felszínén saját hajtóműve segítségével végzett mozgása, a fel- és leszállás eseteit kivéve;
238. »gurulóút«: szárazföldi repülőtéren kijelölt, a légi járművek gurulására és a repülőtér egyes területeinek összekapcsolására létesített út;
239. »közelkörzeti irányítói körzet (TMA)«: olyan irányítói körzet, amelyet egy vagy több nagyobb repülőtér közelében, rendszerint ATS-útvonalak találkozásánál létesítettek;
240. »időszerűség«: adatok vonatkozásában az arra vonatkozó megbízhatósági szint, hogy az adatok a tervezett felhasználásuk időszakára vonatkoznak;
241. »nyomonkövethetőség«: adatok vonatkozásában annak a mértéke, hogy egy rendszer vagy adattermék mennyire képes nyilvántartani az adott termékben eszközölt változtatásokat, és ezáltal lehetővé tenni egy ellenőrzési nyomvonal követését a végfelhasználótól az adatot létrehozó félig;
242. »útirány«: a légi jármű útvonalának vetülete a föld felületén, amelynek irányát annak bármely pontján általában a (földrajzi, mágneses vagy hálózati) északról mért fokokban fejezik ki;

▼ M1

243. »forgalmi tájékoztatás«: ATS-egység által a légi jármű-vezető figyelmének felhívása céljából adott tájékoztatás a légi jármű közelében vagy annak tervezett útvonalán lehetséges egyéb ismert vagy észlelt légi forgalomról, amely segíti a légi jármű vezetőjét az összeütközés elkerülésében;
244. »irányítástadási pont«: a légi jármű repülési útvonalán lévő meghatározott pont, amelynél a légi járműnek nyújtott légiforgalmi irányító szolgálat ellátásának felelősségét az egyik irányítóegység vagy irányító munkahely átadja a következőnek;
245. »átadó egység«: légiforgalmi irányító egység, amely a légi jármű irányításával kapcsolatos felelősségét a repülés útvonala mentén soron következő légiforgalmi irányító egységnek adja át;
246. »átváltási magasság«: az a magasság, amelyen vagy amely alatt a légi jármű függőleges helyzetét a közepes tengerszint feletti magasságok szerint ellenőrzik;
247. »átváltási réteg«: az átváltási magasság és az átváltási szint közötti légtér;
248. »átváltási szint«: az átváltási magasság feletti legalacsonyabb használható repülési szint;
249. »validálás«: adatok vonatkozásában annak biztosítására irányuló eljárás, hogy az adat megfelel a meghatározott alkalmazás vagy tervezett felhasználás követelményeinek;
250. »ellenőrzés«: adatok vonatkozásában a légiforgalmi adatfolyamok kimene-
tének értékelése a helyesség, valamint a bemenettel és az adott folyamatban alkalmazandó adatszabványokkal, szabályokkal és konvenciókkal való összhang biztosítása érdekében;
251. »bizonytalanság állapota«: olyan helyzet, amelyben egy légi jármű és az annak fedélzetén tartózkodó személyek biztonságával kapcsolatosan bizonytalanság áll fenn;
252. »személyzet nélküli szabad ballon«: hajtómű és személyzet nélkül szabadon repülő, levegőnél könnyebb légi jármű;
253. »radar irányvezetés«: ATS légtérelőző rendszer használatára alapozott navigációs irányvezetés biztosítása légi járművek számára meghatározott irányok formájában;
254. »VFR-repülés«: a látvarepülési szabályok szerint végrehajtott repülés;
255. »vizuális megközelítés«: IFR-repülés szerinti megközelítés, amely során nem végeznek sem teljes, sem részleges műszeres megközelítést, és a megközelítést vizuális földi tájékozódási pontok segítségével végzik;
256. »látás utáni időjárási körülmények (VMC)«: látástávolsággal, felhőzettől mért távolsággal, valamint felhőalappal és -borítottsággal kifejezett, az előírt minimumokkal egyenlő vagy azoknál jobb időjárási körülmények;
257. »VOLMET«: meteorológiai információ repülést végző légi jármű részére;
258. »VOLMET adás«: folyamatos és ismétlődő beszédhangsugárzás útján, ahogyan megfelelő, aktuális METAR, SPECI, TAF és SIGMET előrejelzések szolgáltatása;

▼ M1

259. »fordulópont«: meghatározott földrajzi hely, amelyet területi navigációs útvonal vagy területi navigációt használó légi jármű repülési útvonala meghatározására használnak. A fordulópontok az alábbiak szerint határozhatók meg:
- a) elrepülési fordulópont – olyan fordulópont, amely megköveteli a fordulás előrejelzését az útvonal vagy eljárás következő szakasza tangenciális elfogásának lehetővé tétele érdekében vagy
 - b) átrepülési fordulópont – olyan fordulópont, amelynél a fordulást kezdeményezik az útvonal vagy eljárás következő szakaszához való csatlakozás érdekében;

▼ M3

260. »U-space légtér«: az UAS-műveletek tagállamok által kijelölt földrajzi övezetei, ahol az UAS-műveleteket kizárólag U-space szolgáltatások támogatása mellett lehet végrehajtani;
261. »U-space szolgáltatás«: digitális szolgáltatásokon és funkciók automatizálásán alapuló szolgáltatás, amelyet arra terveztek, hogy nagyszámú UAS számára biztonságos, védett és hatékony hozzáférést biztosítson a U-space légtérhez;
262. »közös információs szolgáltatás«: statikus és dinamikus adatok terjesztéséből álló szolgáltatás, amely lehetővé teszi a pilóta nélküli légi járművek forgalmának irányítását szolgáló U-space szolgáltatások nyújtását;
263. »dinamikus légtér-átszervezés«: a U-space légtér átmeneti módosítása annak érdekében, hogy földrajzi határainak kiigazítása révén a U-space légtér alkalmazkodjon a pilótával rendelkező légi járművek légi forgalmi igényeinek rövid távú változásaihoz;

▼ M4

264. »vulkánmegfigyelő állomás«: az illetékes hatóság által kiválasztott szolgáltató, mely egy vulkán vagy vulkánsoport tevékenységének megfigyelését végzi, és megfigyelése eredményeit elérhetővé teszi a légiközlekedési ágazat szereplőinek egy meghatározott köre számára;
265. »földrajzi jelölőnyelv« (GML): az Open Geospatial Consortium (OGC) kódolási szabványa;
266. »űrirdőjárás tájékoztató központ« (SWXC): olyan űrirdőjárás jelenségek megfigyelésére és az azokkal kapcsolatos tanácsadói információk szolgáltatására kijelölt központ, amelyek várhatóan befolyásolják a nagyfrekvenciás rádiókommunikációt, a műholdas kommunikációt, a GNSS-alapú navigációs és felügyeleti rendszerek működését és/vagy sugárzási kockázatot jelentenek a légi járműben tartózkodók számára.



II. MELLÉKLET

**AZ ILLETÉKES HATÓSÁGOKRA VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK
– SZOLGÁLTATÁSOK FELÜGYELETE ÉS EGYÉB ATM HÁLÓZATI
FUNKCIÓK**

(ATM/ANS.AR rész)

A. ALRÉSZ – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

ATM/ANS.AR.A.001 Hatály

Ez a melléklet a III–XIII. mellékletben foglalt követelményeknek a szolgáltatók által a 6. cikknek megfelelően történő alkalmazásával kapcsolatos tanúsításért, felügyeletért és végrehajtásért felelős illetékes hatóságok igazgatási és irányítási rendszereire vonatkozó követelményeket határozza meg.

ATM/ANS.AR.A.005 Tanúsítási, felügyeleti és végrehajtási feladatok

- a) Az illetékes hatóság a szolgáltatókra alkalmazandó követelményekkel kapcsolatban tanúsítási, felügyeleti és végrehajtási feladatokat végez, nyomon követi a szolgáltatók által nyújtott szolgáltatások biztonságosságát, valamint ellenőrzi az alkalmazandó követelmények teljesülését.
- b) Az illetékes hatóságok megállapítják, hogy a repülésbiztonság területén mely tanúsítási, felügyeleti és végrehajtási feladatokért felelnek, és ezeket a feladatokat oly módon végzik, amely biztosítja, hogy:
1. e rendelet minden egyes rendelkezésének végrehajtása tekintetében egyértelműen meg legyenek határozva a felelősségi körök;
 2. tisztában legyenek a repülésbiztonsági felügyelet mechanizmusaival és azok eredményeivel;
 3. az illetékes hatóságok között releváns információcsere jöjjön létre.

Az érintett illetékes hatóságok rendszeresen felülvizsgálják a több tagállam joghatósága alá tartozó légtérre kiterjedő funkcionális légtérblokkokra (FAB-okra) vonatkozóan léginnavigációs szolgáltatásokat ellátó szolgáltatók felügyeletéről szóló, az 550/2004/EK rendelet 2. cikkének (3) bekezdésében említett megállapodást, valamint a határokon átnyúló léginnavigációs szolgáltatások esetében a felügyelettel összefüggő feladatok kölcsönös elismeréséről szóló, az 550/2004/EK rendelet 2. cikkének (5) bekezdésében említett megállapodást, továbbá a szóban forgó megállapodások gyakorlati végrehajtását, különösen a hatóságok felügyelete alá tartozó szolgáltatók által elért repülésbiztonsági teljesítmény fényében.

- c) Az illetékes hatóságok koordinációs megállapodásokat kötnek a többi illetékes hatósággal az olyan funkcionális rendszerekkel kapcsolatos változások bejelentéséről, amelyek az említett hatóságok felügyelete alá tartozó szolgáltatókat is érintenek. A koordinációs megállapodásoknak biztosítaniuk kell az említett bejelentett változások hatékony kiválasztását és felülvizsgálatát az ATM/ANS.AR.C.025 pontnak megfelelően.

ATM/ANS.AR.A.010 Tanúsítási, felügyeleti és végrehajtási dokumentumok

Annak érdekében, hogy az érintett személyek végre tudják hajtani feladataikat, és teljesíteni tudják kötelezettségeiket, az illetékes hatóság hozzáférhetővé teszi a vonatkozó jogszabályi határozatokat, előírásokat, szabályokat, törvényeket, műszaki kiadványokat és kapcsolódó dokumentumokat.

▼ B**ATM/ANS.AR.A.015 Megfelelési módzatok**

- a) Az Ügynökség elfogadható megfelelési módzatokat (AMC) dolgoz ki, amelyek segítségével megvalósítható az e rendelet követelményeinek való megfelelés. Az elfogadható megfelelési módzatoknak való megfelelés egyúttal e rendelet követelményeinek teljesítését is jelenti.
- b) Az e rendelet követelményeinek való megfelelés alternatív megfelelési módzatok (AltMOC) segítségével is megvalósítható.
- c) Az illetékes hatóság létrehoz egy rendszert, amelynek segítségével következetesen értékeli, hogy az általa vagy a felügyelete alá tartozó szolgáltatók által használt valamennyi alternatív megfelelési módzat lehetővé teszi-e az e rendelet követelményeinek való megfelelést.
- d) Az illetékes hatóság értékeli a szolgáltatók által az ATM/ANS.OR.A.020 pont szerint javasolt valamennyi alternatív megfelelési módzatot a dokumentáció elemzésével és – amennyiben ezt szükségesnek látja – az adott szolgáltatóra irányuló ellenőrzés végrehajtásával.

Amennyiben az illetékes hatóság úgy ítéli, hogy az alternatív megfelelési módzatok elegendőek az e rendelet követelményeinek való megfelelés biztosításához, akkor indokolatlan késedelem nélkül:

1. értesíti a kérelmezőt arról, hogy az alternatív megfelelési módzatok végrehajthatók, és adott esetben megfelelően módosítja a kérelmező tanúsítványát;
 2. értesíti az Ügynökséget ezek tartalmáról, mellékelve az összes vonatkozó dokumentum egy példányát is;
 3. értesíti a többi tagállamot az elfogadott alternatív megfelelési módzatokról.
- e) Amennyiben az illetékes hatóság maga is alkalmaz alternatív megfelelési módzatokat az e rendelet követelményeinek való megfelelés biztosításához, akkor:
1. azokat hozzáférhetővé teszi a felügyelete alá tartozó valamennyi szolgáltató számára;
 2. erről indokolatlan késedelem nélkül értesíti az Ügynökséget.

Az illetékes hatóság átadja az Ügynökségnek az alternatív megfelelési módzatok teljes leírását, beleértve az eljárások minden olyan átdolgozását, amely lényeges lehet, valamint egy értékelést, amely bizonyítja, hogy e rendelet alkalmazandó követelményei teljesülnek.

▼ M4**ATM/ANS.AR.A.020 Az Ügynökség tájékoztatása**

- a) Az illetékes hatóságnak 30 napon belül értesítenie kell az Ügynökséget, ha a tudomására jut, hogy az (EU) 2018/1139 rendelet, valamint az ahhoz kapcsolódó felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusok végrehajtása tekintetében jelentős probléma merül fel.

▼M4

- b) A 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽¹⁾ és az ahhoz kapcsolódó felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusok sérelme nélkül, az illetékes hatóság a lehető leghamarabb az Ügynökség rendelkezésére bocsátja a 376/2014 rendelet 6. cikkének (6) bekezdése szerinti nemzeti adatbázisában tárolt repülőesemény-jelentésekből származó, biztonsági szempontból jelentős információkat.

▼B**ATM/ANS.AR.A.025 Haladéktalan reagálás a repülésbiztonsági problémákra**

- a) Az illetékes hatóság – a 376/2014/EU rendelet sérelme nélkül – létrehoz egy rendszert a repülésbiztonsággal kapcsolatos információk megfelelő szintű gyűjtésére, elemzésére és terjesztésére.
- b) Az Ügynökség létrehoz egy rendszert az illetékes hatóságoktól beérkező, repülésbiztonsággal kapcsolatos releváns információk megfelelő szintű elemzésére, és indokolatlan késedelem nélkül a tagállamok, valamint adott esetben a Bizottság rendelkezésére bocsát minden olyan információt – ideértve az ajánlásokat vagy a megteendő korrekciós intézkedéseket is –, amely szükséges ahhoz, hogy a tagállamok a szolgáltatók bevonásával időben reagálhassanak a repülésbiztonsági problémákra.
- c) Az a) és b) pontban említett információk kézhezvétele után az illetékes hatóságnak meg kell tennie a szükséges intézkedéseket a repülésbiztonsági problémák elhárítására, és ezen belül az ATM/ANS.AR.A.030 ponttal összhangban repülésbiztonsági irányelveket kell közzétennie.
- d) A c) pont szerinti intézkedésekről azonnal értesítést kell küldeni az érintett szolgáltatóknak, akiknek azokat az ATM/ANS.OR.A.060 pontnak megfelelően be kell tartaniuk. Az illetékes hatóság értesíti az intézkedésekről az Ügynökséget is, valamint, ha közös fellépésre van szükség, a többi érintett tagállamot is.

ATM/ANS.AR.A.030 Repülésbiztonsági irányelv

- a) Az illetékes hatóság repülésbiztonsági irányelvet bocsát ki, ha egy funkcionális rendszerben olyan, a repülésbiztonságot veszélyeztető körülményt állapított meg, amely azonnali intézkedést tesz szükségessé.
- b) A repülésbiztonsági irányelv, amelyet el kell juttatni az érintett szolgáltatóhoz, tartalmazza legalább:
1. a nem biztonságos körülmény meghatározását;
 2. az érintett funkcionális rendszer meghatározását;
 3. a szükséges intézkedéseket és azok indokolását;
 4. a szükséges intézkedések végrehajtására meghatározott határidőt;
 5. a hatálybalépés időpontját.
- c) Az illetékes hatóság a repülésbiztonsági irányelv másolatát a kibocsátást követő egy hónapon belül megküldi az Ügynökségnek és a többi érintett illetékes hatóságnak.
- d) Az illetékes hatóság ellenőrzi, hogy a szolgáltatók megfelelnek-e az alkalmazandó repülésbiztonsági irányelveknek.

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 376/2014/EU rendelete (2014. április 3.) a polgári légi közlekedési események jelentéséről, elemzéséről és nyomon követéséről, valamint a 996/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról és a 2003/42/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, valamint az 1321/2007/EK bizottsági rendelet és az 1330/2007/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 122., 2014.4.24., 18. o.).

▼ B**B. ALRÉSZ – IRÁNYÍTÁS (ATM/ANS.AR.B)****ATM/ANS.AR.B.001 Irányítási rendszer**

- a) Az illetékes hatóság létrehoz és fenntart egy irányítási rendszert, amelynek legalább a következő elemeket kell tartalmaznia:

▼ M4

1. a hatóság szervezeti felépítését, valamint az (EU) 2018/1139 rendeletnek és az annak alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusoknak való megfelelés elérésére szolgáló hatósági eszközöket és módszereket leíró azon dokumentált irányelvek és eljárások, melyek szükségesek a tanúsítási, felügyeleti és végrehajtási feladatok ellátásához. Az eljárásokat naprakészen kell tartani, és azok alapvető munkadokumentumként szolgálnak az adott illetékes hatóságon belül minden kapcsolódó feladathoz;

▼ B

2. elegendő létszámú személyzet – többek között repülőtéri ellenőrök – az illetékes hatóság e rendelet szerinti feladatainak végrehajtásához és kötelezettségeinek teljesítéséhez. Szükséges, hogy a személyzet a rá osztott feladatok végrehajtásához megfelelően képezett legyen, rendelkezzen a szükséges tudással és tapasztalattal, valamint résztesüljön kezdő, munkahelyi, majd szinten tartó képzésben, folyamatosan biztosítva ezzel kompetenciáját. Hatályban kell lennie egy olyan rendszerek, amely tervezhetővé teszi a személyzet rendelkezésre állását, és ezzel biztosítja minden kapcsolódó feladat megfelelő szintű ellátását;
 3. megfelelő létesítmények és irodák az illetékes hatóságra osztott feladatok ellátásához;
 4. a felügyeleti rendszer vonatkozó követelményeknek való megfelelését és az eljárások – köztük a létrehozandó belső ellenőrzési folyamat és a repülésbiztonsági kockázatkezelési eljárások – helytállóságát nyomon követő eljárás. A megfelelés nyomon követésének része egy visszajelző rendszer is, amely segítségével az ellenőrzések során tett, a meg nem felelésre vonatkozó megállapításokat lehet jelenteni az illetékes hatóság felső vezetésének, biztosítva ezzel a szükséges korrekciós intézkedések meghozatalát;
 5. olyan személy vagy személyek csoportja, aki/amely közvetlen felelőséggel tartozik az illetékes hatóság felső vezetésének a megfelelést nyomon követő funkcióért.
- b) Az illetékes hatóság az irányítási rendszeren belül minden tevékenységi területén kijelöl egy vagy több személyt, aki teljes körű felelőséggel tartozik a vonatkozó feladat(ok) irányításáért.

▼ M4

- c) Az illetékes hatóság kialakítja a többi érintett illetékes hatósággal az összes szükséges információ kölcsönös cseréjében való részvételhez és az egymás segítéséhez szükséges eljárásokat, függetlenül attól, hogy az információk a tagállamon belülről vagy más tagállamokból származnak-e, beleértve a következő forrásokból származó információkat:

1. a valamely tagállam területén tevékenységet folytató, de egy másik tagállam illetékes hatósága vagy az Ügynökség által tanúsított ATM/ANS-szolgáltatók felügyeletének eredményeként felmerült releváns megállapítások és az azok nyomán meghozott intézkedések; és
2. az ATM/ANS.OR.A.065 pontban előírt kötelező és önkéntes eseményjelentések.

▼ B

- d) Az irányítási rendszerhez kapcsolódó eljárásoknak és azok módosításainak egy példányát egységesítés céljából elérhetővé kell tenni az Ügynökség részére.

ATM/ANS.AR.B.005 Minősített szervezetekre osztott feladatok

- a) Az illetékes hatóság minősített szervezetekre oszthatja az e rendelet hatálya alá tartozó szolgáltatók tanúsításával és felügyeletével kapcsolatos feladatait, kivéve a tanúsítvány kiállításának feladatát. Az ilyen feladatok kiosztásakor az illetékes hatóságnak gondoskodnia kell a következőkről:

1. legyen hatályban egy olyan rendszer, amelynek segítségével első alkalommal, majd pedig folyamatosan értékelni lehet, hogy a minősített szervezet megfelel-e a 216/2008/EK rendelet V. mellékletének. Ezt a rendszert és az értékelések során kapott eredményeket dokumentálni kell; valamint

▼B

2. legyen érvényben egy, a minősített szervezettel kötött, dokumentált, mindkét fél részéről a megfelelő vezetői szinten jóváhagyott megállapodás, amely egyértelműen meghatározza az alábbiakat:
- i. elvégzendő feladatok;
 - ii. benyújtandó nyilatkozatok, jelentések és nyilvántartások;
 - iii. a feladatok végrehajtásához szükséges műszaki feltételek;
 - iv. kapcsolódó felelősségi körök;
 - v. a feladatok végrehajtása során a felek tudomására jutott információk védelme.
- b) Az illetékes hatóság biztosítja, hogy az ATM/ANS.AR.B.001 a) 4. pontban előírt belső ellenőrzési folyamat és a repülésbiztonsági kockázatok kezelésére szolgáló eljárás a minősített szervezet által a hatóság nevében végrehajtott összes feladatra kiterjedjen.

▼M4**ATM/ANS.AR.B.010 Változások az irányítási rendszerben**

- a) Az illetékes hatóság fenntart egy olyan hatályos rendszert, amely azonosítja az illetékes hatóságnak az (EU) 2018/1139 rendelet és az annak alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusok szerinti feladatainak végrehajtásával és kötelességeinek teljesítésével kapcsolatos képességeit érintő változásokat. Ennek a rendszernek lehetővé kell tennie, hogy az illetékes hatóság adott esetben megtegye a megfelelő intézkedéseket annak biztosítására, hogy a felügyeleti rendszer a kívánalmaknak megfelelő és hatékony maradjon.
- b) Az illetékes hatóság naprakészen tartja felügyeleti rendszerét, hogy az időszereiben tükrözze az (EU) 2018/1139 rendelet és az annak alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusok változásait, és ezáltal biztosítani tudja felügyeleti rendszerének hatékony végrehajtását.
- c) Az illetékes hatóságnak értesíti az Ügynökséget azon képességeinek megváltozásáról, amelyek az (EU) 2018/1139 rendelet, valamint az annak alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusok szerinti feladatok végrehajtásával és kötelességeinek teljesítésével kapcsolatosak.

▼B**ATM/ANS.AR.B.015 Nyilvántartás**

- a) Az illetékes hatóság kialakít egy nyilvántartási rendszert, amely biztosítja az alábbiak megfelelő tárolását, hozzáférhetőségét és megbízható nyomon követhetőségét:
1. az irányítási rendszer dokumentált irányelvei és eljárásai;
 2. a személyzet ATM/ANS.AR.B.001 a) 2. pontban előírt képzése, minősítése és engedélyezése;
 3. a feladatok kiosztása, beleértve az ATM/ANS.AR.B.005 pontban előírt elemeket, valamint a kiosztott feladatok részletes adatait is;
 4. tanúsítási és/vagy nyilatkozattételi eljárások;
 5. a légiforgalmi szolgálatot és adott esetben a meteorológiai szolgáltatást nyújtó szolgáltatók kijelölése;
 6. a tagállam területén tevékenykedő, de egy másik tagállam illetékes hatósága vagy az Ügynökség által tanúsított szolgáltatók tanúsítása és felügyelete az érintett hatóságok közötti megállapodás alapján;

▼B

7. a szolgáltatók által javasolt alternatív megfelelési módzatok értékelése, az Ügynökség értesítése a javasolt módzatokról, valamint az illetékes hatóság által használt alternatív megfelelési módzatok értékelése;
 8. a szolgáltatók e rendelet alkalmazandó követelményeinek való megfelelése a tanúsítvány kiállítása vagy – adott esetben – egy nyilatkozat megtétele után, és ezen belül a megállapításokat, korrekciós intézkedéseket és az intézkedések lezárásának időpontját tartalmazó jelentések valamennyi auditról, továbbá megfigyelések és a repülésbiztonsággal kapcsolatos egyéb feljegyzések;
 9. a megtett végrehajtási intézkedések;
 10. repülésbiztonsági információk, repülésbiztonsági irányelvek és az azok nyomán hozott intézkedések;
 11. a 216/2008/EK rendelet 14. cikke szerinti rugalmassági előírások alkalmazása.
- b) Az illetékes hatóság jegyzéket vezet minden kiadott szolgáltatói tanúsítványról és befogadott szolgáltatói nyilatkozatról.
- c) A tanúsítvány érvényességének lejártja és a nyilatkozat visszavonása után legalább 5 évig valamennyi nyilvántartást meg kell őrizni az alkalmazandó adatvédelmi jogra is figyelemmel.

**C. ALRÉSZ – FELÜGYELET, TANÚSÍTÁS ÉS VÉGREHAJTÁS
(ATM/ANS.AR.C)**

ATM/ANS.AR.C.001 A repülésbiztonsági teljesítmény nyomon követése

- a) Az illetékes hatóságok rendszeresen nyomon követik és értékelik a felügyeltük alá tartozó szolgáltatók repülésbiztonsági teljesítményét.
- b) Az illetékes hatóságok a repülésbiztonsági teljesítmény nyomon követésének eredményeit különösen a kockázatalapú felügyelet keretében használják fel.

ATM/ANS.AR.C.005 A szolgáltatók követelményeknek történő megfelelésével kapcsolatos tanúsítás, nyilatkozat és ellenőrzés

- a) Az illetékes hatóság az ATM/ANS.AR.B.001 a) 1. pont keretében eljárást állapít meg az alábbiak ellenőrzése céljából:
 1. a szolgáltatóknak a III–XIII. mellékletben meghatározott alkalmazandó követelményeknek, valamint a tanúsítványhoz kapcsolódó, annak kiállítása előtt teljesítendő feltételeknek való megfelelése. A tanúsítványt e melléklet 1. függelékével összhangban kell kiállítani;
 2. az 550/2004/EK rendelet 8. cikkével összhangban kibocsátott kijelölési jogi aktusban meghatározott, a repülésbiztonsággal összefüggő kötelezettségeknek való megfelelés;
 3. a felügyelete alá tartozó szolgáltatókra vonatkozó alkalmazandó kötelezettségeknek való folyamatos megfelelés;
 4. repülésbiztonsági célkitűzések, repülésbiztonsági követelmények és egyéb olyan, repülésbiztonsággal kapcsolatos feltételek végrehajtása, amelyek a rendszerek ellenőrzésére vonatkozó nyilatkozatokban kerültek megállapításra, ideértve minden lényeges, a rendszerelemek megfelelésére vagy alkalmazhatóságára vonatkozó, az 552/2004/EK rendeletnek megfelelően kiadott nyilatkozatot;
 5. a repülésbiztonsági irányelvek, korrekciós intézkedések és végrehajtási intézkedések végrehajtása.

▼B

- b) Szükséges, hogy az a) pontban említett eljárás:
1. dokumentált eljárásokon alapuljon;
 2. olyan dokumentációra támaszkodjon, amely kifejezetten arra szolgál, hogy útmutatást nyújtson a személyzet számára tanúsítási, felügyeleti és végrehajtási feladataik ellátásához;
 3. jelzéssel szolgáljon az érintett szervezet számára a tanúsítási, felügyeleti és végrehajtási tevékenység eredményeiről;
 4. az illetékes hatóság által elvégzett auditokon, felülvizsgálatokon és ellenőrzéseken alapuljon;
 5. lássa el az illetékes hatóságot a tanúsított szolgáltatók tekintetében az 549/2004/EK rendelet 9. cikkében, az 550/2004/EK rendelet 7. cikkének (7) bekezdésében és a 216/2008/EK rendelet 10., 25. és 68. cikkében említett intézkedéseket is tartalmazó további intézkedések alátámasztásához szükséges bizonyítékkal olyan helyzetekben, amikor a követelmények nem teljesülnek;
 6. lássa el az illetékes hatóságot a nyilatkozatot tevő szolgáltatók tekintetében arra vonatkozó bizonyítékkal, hogy adott esetben korrekciós intézkedést kell tenni, mely magában foglalhat – akár a nemzeti jog szerinti – végrehajtási intézkedéseket is.

ATM/ANS.AR.C.010 Felügyelet

- a) Az illetékes hatóság vagy a nevében eljáró minősített szervezetek auditokat végeznek az 5. cikknek megfelelően.
- b) Szükséges, hogy az a) pontban említett audit:
1. lássa el az illetékes hatóságot az alkalmazandó követelményeknek való megfelelésre vonatkozó bizonyítékkal és a végrehajtási rendelkezésekkel;
 2. legyen független a szolgáltató által elvégzett belső ellenőrzési tevékenységektől;
 3. terjedjen ki minden végrehajtási rendelkezésre vagy azok részeire, valamint az eljárásokra és a szolgáltatásokra;
 4. határozza meg, hogy:
 - i. a végrehajtási rendelkezések megfelelnek-e vagy sem az alkalmazandó követelményeknek;
 - ii. a megtett intézkedések megfelelnek-e vagy sem a végrehajtási rendelkezéseknek és az alkalmazandó követelményeknek;
 - iii. a megtett intézkedések eredményei megfelelnek-e vagy sem a végrehajtási rendelkezésektől várt eredményeknek.
- c) Az illetékes hatóság a rendelkezésére álló bizonyítékok alapján nyomon követi a felügyelete alá tartozó szolgáltatók e rendelet alkalmazandó követelményeinek való folyamatos megfelelését.

ATM/ANS.AR.C.015 Felügyeleti program

- a) Az illetékes hatóság a szolgáltatók egyéni sajátosságait, tevékenységük komplexitását, a korábbi tanúsítások és/vagy felügyeleti tevékenységek eredményeit

▼B

figyelembe véve létrehoz és évente aktualizál egy felügyeleti programot, amelynek a kapcsolódó kockázatok felmérésén kell alapulnia. A felügyeleti programnak auditokat kell magába foglalnia, melyek:

1. kiterjednek valamennyi, potenciális repülésbiztonsági aggályokat felvető területre, elsősorban azokra a területekre, amelyeken problémákat állapítottak meg;
2. kiterjednek az illetékes hatóság felügyelete alatt álló valamennyi szolgáltatóra;
3. kiterjednek a szolgáltató által a személyzet kompetenciájának biztosítása érdekében alkalmazott eszközökre;
4. biztosítják, hogy az ellenőrzésekre a szervezetek tevékenységéből eredő kockázat szintjével arányos módon kerüljön sor; valamint
5. biztosítják, hogy a hatóság felügyelete alá tartozó szolgáltatók esetében az ellenőrzés-tervezési ciklusok ne legyenek 24 hónapnál hosszabbak.

A felügyelet-tervezési ciklus rövidíthető, ha bizonyíték van arra, hogy a szolgáltatóknak visszaesett a teljesítménye a repülésbiztonság terén.

Az illetékes hatóság által tanúsított szolgáltatók esetében a felügyelet-tervezési ciklus legfeljebb 36 hónapra meghosszabbítható, ha az illetékes hatóság az előző 24 hónapban megállapította, hogy:

- i. a szolgáltató bizonyította, hogy hatékonyan azonosítja a repülésbiztonsági veszélyeket és kezeli az azokhoz kapcsolódó kockázatokat;
- ii. a szolgáltató folyamatosan bizonyította, hogy megfelel az ATM/ANS.OR.A.040 és ATM/ANS.OR.A.045 pont szerinti változáskezelési követelményeknek;
- iii. nem lett kiadva 1. szintű megállapítás;
- iv. minden korrekciós intézkedés végre lett hajtva az illetékes hatóság által elfogadott vagy meghosszabbított határidőre az ATM/ANS.AR.C.050 pontban meghatározottak szerint.

A fentiekben túlmenően, amennyiben a szolgáltató hatékony és folyamatos, az illetékes hatóság által jóváhagyott jelentéstételi rendszert alakított ki, amely révén jelentést tesz az illetékes hatóság felé repülésbiztonsági teljesítményéről, valamint a jogszabályi rendelkezések tiszteletben tartásáról, a felügyelet-tervezési ciklus legfeljebb 48 hónapra meghosszabbítható;

6. biztosítják a korrekciós intézkedések végrehajtásának nyomon követését;
7. az érintett szolgáltatókkal folytatott egyeztetések és az azokról készült értesítések tárgyát képezik;
8. megadják, hogy a különböző telephelyeken (ha van) a tervek szerint milyen időközönként kerül sor vizsgálatra.

▼B

- b) Az illetékes hatóság dönthet úgy, hogy módosítja az előzetesen megtervezett auditok célkitűzéseit és hatókörét, és amennyiben szükséges, a dokumentumok felülvizsgálatáról és további ellenőrzésekről is határozhat.
- c) Az illetékes hatóság eldönti, hogy mely rendelkezések, elemek, szolgáltatások, funkciók, fizikai helyszínek és tevékenységek tekintetében kell auditot végezni a meghatározott időszakon belül.
- d) Az audit ATM/ANS.AR.C.050 pont szerint tett megfigyeléseit és megállapításait dokumentálni kell. A megállapításokat bizonyítékkal kell alátámasztani, és azoknak az alkalmazandó követelményeknek, valamint végrehajtási rendelkezéseknek a szempontjából kell meghatározni, amelyek alapján az ellenőrzést végezték.
- e) Az auditról részletes megállapításokat és megfigyeléseket tartalmazó jelentést kell készíteni, és azt meg kell küldeni az érintett szolgáltatónak.

ATM/ANS.AR.C.020 Tanúsítványok kiállítása

- a) Az ATM/ANS.AR.C.005 a) pont szerinti eljárást követve a szolgáltatói tanúsítvány kiállítására irányuló kérelem beérkezése után az illetékes hatóság ellenőrzi, hogy a szolgáltató megfelel-e e rendelet alkalmazandó követelményeinek.
- b) Az illetékes hatóság előírhat auditokat, ellenőrzéseket vagy értékeléseket, amennyiben ezek elvégzését a tanúsítvány kiállítását megelőzően szükségesnek látja.
- c) A tanúsítványt korlátlan időtartamra kell kiállítani. Az azon tevékenységekhez kapcsolódó jogosultságokat, amelyekre a szolgáltató jóváhagyást kap, a tanúsítványhoz csatolt szolgáltatásnyújtási feltételekben kell megadni.
- d) A tanúsítvány nem állítható ki mindaddig, amíg egy 1. szintű megállapítás lezáratlan. Rendkívüli körülmények esetén az 1. szintű megállapításoktól eltérő megállapítás(oka)t szükség esetén a szolgáltató értékeli és enyhíti, az illetékes hatóság pedig a megállapítás(ok) lezárása érdekében korrekciós intézkedési tervet hagy jóvá a tanúsítvány kiállítása előtt.

ATM/ANS.AR.C.025 Változások

- a) Egy ATM/ANS.OR.A.045 pont szerinti változással kapcsolatos értesítés beérkezését követően az illetékes hatóságnak az ATM/ANS.AR.C.030, ATM/ANS.AR.C.035 és ATM/ANS.AR.C.040 pont szerint kell eljárnia.
- b) Egy ATM/ANS.OR.A.040 a) 2. pont szerinti, előzetes jóváhagyást igénylő változással kapcsolatos értesítés beérkezését követően az illetékes hatóság:
 1. a változásra vonatkozó jóváhagyás megadása előtt ellenőrzi, hogy a szolgáltató megfelel-e az alkalmazandó követelményeknek;
 2. minden további végrehajtási intézkedés sérelme nélkül, haladéktalanul megfelelő intézkedéseket tesz, ha a szolgáltató előzetes jóváhagyást igénylő változtatásokat vezet be anélkül, hogy megkapta volna az illetékes hatóság erre vonatkozó, az 1. pontban említett jóváhagyását.
- c) Ha az illetékes hatóság engedélyezni szeretné egy szolgáltató számára, hogy az az ATM/ANS.OR.A.040 b) pontnak megfelelően az illetékes hatóság előzetes jóváhagyása nélkül vezessen be változtatásokat irányítási rendszerében és/vagy biztonságirányítási rendszerében, az illetékes hatóságnak jóvá

▼B

kell hagynia egy, a változtatások hatókörét meghatározó, valamint a változtatások bejelentésének és végrehajtásának módját ismertető eljárást. A folyamatos felügyeleti folyamat során az illetékes hatóságnak értékelnie kell a bejelentésben szereplő információkat annak ellenőrzéséhez, hogy az elvégzett műveletek megfelelnek-e a jóváhagyott eljárásoknak és a vonatkozó követelményeknek. Ha úgy találja, hogy a követelmények bármilyen módon nem teljesülnek, az illetékes hatóság:

1. értesíti a szolgáltatót a meg nem felelésről és további változtatásokat kér;
2. 1. és 2. szintű megállapítások esetében az ATM/ANS.AR.C.050 pontban foglaltakkal összhangban jár el.

ATM/ANS.AR.C.030 Változáskezelési eljárások jóváhagyása a funkcionális rendszerek esetében

a) Az illetékes hatóság felülvizsgálja:

1. a funkcionális rendszerek esetében azokat a változáskezelési eljárásokat vagy az ilyen eljárások azon lényeges módosításait, amelyeket a szolgáltató az ATM/ANS.OR.B.010 b) pontnak megfelelően nyújtott be;
2. az 1. pontban említett eljárásoktól való, egy konkrét változás érdekében történő eltéréseket, ha azt a szolgáltató az ATM/ANS.OR.B.010 c) 1. pontnak megfelelően kéri.

b) Az illetékes hatóság jóváhagyja az a) pontban említett eljárásokat, módosításokat és eltéréseket, amennyiben megállapítja, hogy azok szükségesek és elégségesek a szolgáltató számára annak érdekében, hogy bizonyítsa megfelelését – az esetnek megfelelően – az ATM/ANS.OR.A.045, ATM/ANS.OR.C.005, ATS.OR.205, illetve az ATS.OR.210 pont tekintetében.

ATM/ANS.AR.C.035 A funkcionális rendszerrel kapcsolatos bejelentett változás felülvizsgálatára vonatkozó döntés

a) Az ATM/ANS.OR.A.045 a) 1. pont szerinti értesítés vagy az ATM/ANS.OR.A.045 b) pont szerinti módosított információ beérkezésekor az illetékes hatóság határoz arról, hogy felülvizsgálja-e a változást vagy sem. Az illetékes hatóság a megalapozottabb döntés érdekében további információkat kér a szolgáltatótól.

b) Az illetékes hatóságnak a felülvizsgálat szükségességét olyan konkrét, érvényes és dokumentált kritériumok alapján kell megállapítania, amelyekkel biztosítható az, hogy a bejelentett változás legalább olyankor felülvizsgálatra kerüljön, ha annak valószínűsége, hogy a szolgáltató számára az érvelés összetett vagy ismeretlen, valamint a változás lehetséges következményeinek súlyossága együttesen jelentősek.

c) Ha az illetékes hatóság úgy dönt, hogy a b) pont szerinti kritériumokon kívüli egyéb kockázatalapú kritériumok alapján szükség van felülvizsgálatra, ezeknek a kritériumoknak konkrétoknak, érvényeseknek és dokumentáltaknak kell lenniük.

d) Az illetékes hatóság tájékoztatja a szolgáltatót a funkcionális rendszerrel kapcsolatos bejelentett változás felülvizsgálatára vonatkozó döntéséről, és ennek indoklását kérésre a szolgáltató rendelkezésére bocsátja.

▼B**ATM/ANS.AR.C.040 A funkcionális rendszerrel kapcsolatos bejelentett változás felülvizsgálata**

a) Amikor az illetékes hatóság felülvizsgálja a bejelentett változással kapcsolatos érvelést, köteles:

1. értékelni a bemutatott érvelés helytállóságát az ATM/ANS.OR.C.005 a) 2. vagy ATS.OR.205 a) 2. pontban foglaltakra való tekintettel;
2. szükség esetén összehangolni tevékenységét más illetékes hatóságok tevékenységével.

b) Az illetékes hatóság másik lehetőségként:

1. adott esetben feltételekkel jóváhagyja az a) 1. pontban említett érvelést, amennyiben az helytállónak bizonyul, és erről a szolgáltatónak értesítést küld;
2. elutasítja az a) 1. pontban említett érvelést, és erről a szolgáltatónak indoklással ellátott értesítést küld.

ATM/ANS.AR.C.045 A repüléstájékoztató szolgálat nyilatkozatai

a) A repüléstájékoztató szolgálat nyilatkozatának kézhezvételét követően az illetékes hatóság ellenőrzi, hogy a nyilatkozat az ATM/ANS.OR.A.015 pontban előírt valamennyi információt tartalmazza-e, és értesíti az adott szolgáltatót a nyilatkozat kézhezvételéről.

b) Ha a nyilatkozat nem tartalmazza a szükséges információkat, vagy a benne szereplő információk az alkalmazandó követelményeknek való megfelelés hiányára utalnak, az illetékes hatóságnak értesítenie kell az érintett repüléstájékoztató szolgálatot a megfelelés hiányáról, és további tájékoztatást kell kérnie. Szükség esetén az illetékes hatóság elvégzi a repüléstájékoztató szolgálat auditálását. Amennyiben meggyőződik a megfelelés hiányáról, az illetékes hatóság megteszi az ATM/ANS.AR.C.050 pontban előírt intézkedéseket.

c) Az illetékes hatóság nyilvántartást vezet a repüléstájékoztató szolgálat azon nyilatkozatairól, amelyeket a szolgáltató e rendelettel összhangban az illetékes hatóságnak tett.

ATM/ANS.AR.C.050 Megállapítások, korrekciós intézkedések és végrehajtási intézkedések

a) Az illetékes hatóságnak rendelkeznie kell egy, a megállapításokat repülésbiztonsági jelentőségük szempontjából elemző rendszerrel, és a végrehajtási intézkedésekről a szolgáltatók tekintetében feltárt meg nem felelés okozta biztonsági kockázat alapján kell határoznia.

b) Olyan esetekben, amikor az azonnali kockázatcsökkentő intézkedések a biztonsági kockázatot nem vagy csak igen kevésbé mérsékelnék, a szolgáltatás folyamatosságának biztosítása érdekében az illetékes hatóság – a korrekciós intézkedések életbelépéséig – hozzájárulhat a szolgáltatás nyújtásához.

c) Az illetékes hatóság 1. szintű megállapítást tesz, ha a 216/2008/EK rendelet és végrehajtási szabályai, valamint az 549/2004/EK, 550/2004/EK, 551/2004/EK és 552/2004/EK rendelet és ezek végrehajtási szabályai alkalmazandó követelményeinek, a szolgáltató eljárásainak és kézikönyveinek, a tanúsítás feltételeinek vagy a tanúsításnak, adott esetben a kijelölési jogi aktusnak, vagy valamely nyilatkozat tartalmának való olyan komoly meg nem felelést tár fel, amely jelentősen veszélyezteti a repülésbiztonságot vagy egyéb módon teszi kérdésessé a szolgáltató alkalmasságát feladatai további ellátására.

▼B

Az 1. szintű megállapítások többek között az alábbiak:

1. az operatív eljárások közzététele és/vagy a szolgáltatás nyújtása a repülésbiztonságot jelentősen veszélyeztető módon történt;
 2. a szolgáltató tanúsítványának megszerzése vagy a tanúsítvány érvényességének meghosszabbítása a benyújtott okirati bizonyíték meghamisításával történt;
 3. bizonyíték van arra, hogy a tanúsítványt törvénytől tevénységre vagy csalásra használják;
 4. nincs felelős vezető.
- d) Az illetékes hatóság 2. szintű megállapítást tesz, ha a 216/2008/EK rendelet és végrehajtási szabályai, valamint az 549/2004/EK, 550/2004/EK, 551/2004/EK és 552/2004/EK rendelet és ezek végrehajtási szabályai alkalmazandó követelményeinek, a szolgáltató eljárásainak és kézikönyveinek, illetve a tanúsítás feltételeinek vagy a tanúsításnak, vagy valamely nyilatkozat tartalmának való egyéb meg nem felelést tár fel.
- e) Ha az ellenőrzés során vagy egyéb úton megállapítást tesz, az illetékes hatóság – a 216/2008/EK rendelet, e rendelet, valamint az 549/2004/EK, 550/2004/EK, 551/2004/EK és 552/2004/EK rendelet és ezek végrehajtási szabályai által megkövetelt minden egyéb tevékenység sérelme nélkül – írásban tájékoztatja a szolgáltatót a megállapításról, és korrekciós intézkedéseket kér a feltárt meg nem felelés(ek) megszüntetésére.
1. 1. szintű megállapítások esetében az illetékes hatóság azonnali megfelelő intézkedéseket hoz, és adott esetben részben vagy egészben korlátozhatja, felfüggesztheti vagy visszavonhatja a tanúsítványt oly módon, hogy közben – ügyelve arra, hogy a biztonságot semmi ne veszélyeztesse –, a nyújtott szolgáltatás folyamatossága biztosítva legyen, a hálózatkezelő érintettsége esetén pedig tájékoztatja a Bizottságot. A megtett intézkedések a megállapítás mértékétől függenek, és mindaddig érvényben maradnak, amíg a szolgáltató sikeres korrekciós intézkedést nem tesz.
 2. 2. szintű megállapítások esetében az illetékes hatóság:
 - i. cselekvési tervben foglalt, a megállapítás jellegének megfelelő végrehajtási időszakot biztosít a szolgáltató részére a korrekciós intézkedés megtételéhez;
 - ii. értékeli a szolgáltató által javasolt korrekciós intézkedési és végrehajtási tervet, és ha az értékelés eredménye azt mutatja, hogy azok elegendőek a meg nem felelés(ek) kiküszöbölésére, elfogadja a terveket.
 3. 2. szintű megállapítások esetében, ha a szolgáltató elmulaszt az illetékes hatóság számára a megállapítások fényében elfogadható korrekciós intézkedési tervet előterjeszteni vagy ha a szolgáltató az illetékes hatóság által elfogadott vagy kiterjesztett időszakon belül elmulasztja elvégezni a korrekciós intézkedést, a megállapítás 1. szintű megállapítássá minősíthető át, és megtehető az 1. pontban meghatározott intézkedések.
- f) Az 1. vagy 2. szintű megállapításokat nem igénylő esetekben az illetékes hatóság észrevételeket tehet.



1. függelék

SZOLGÁLTATÓI TANÚSÍTVÁNY

EURÓPAI UNIÓ

AZ ILLETÉKES HATÓSÁG ÁLTAL

A SZOLGÁLTATÓ RÉSZÉRE KIÁLLÍTOTT TANÚSÍTVÁNY

[TANÚSÍTVÁNY SZÁMA/KIBOCSÁTÁSI SZÁM]

Az (EU) 2017/373 végrehajtási rendelet alapján az alább meghatározott feltételek mellett a/az [illetékes hatóság] ezennel tanúsítja, hogy

[SZOLGÁLTATÓ NEVE]

[SZOLGÁLTATÓ CÍME]

a csatolt szolgáltatásnyújtási feltételekben felsorolt jogosultságokkal rendelkező szolgáltató.

FELTÉTELEK:

E tanúsítvány a csatolt szolgáltatásnyújtási feltételekben felsorolt szolgáltatások és funkciók feltételeinek és hatókörének figyelembevételével került kiállításra.

E tanúsítvány addig érvényes, amíg a tanúsított szolgáltató megfelel az (EU) 2017/373 végrehajtási rendelet és más alkalmazandó rendeletek rendelkezéseinek, valamint – adott esetben – a szolgáltatói dokumentáció szerinti eljárásoknak.

Amennyiben a szervezet az említett feltételeknek megfelel, a bizonyítvány érvényben marad, kivéve, ha lemondanak róla, korlátozzák, felfüggesztik vagy visszavonják.

A kibocsátás időpontja:

Aláírás:

[Illetékes hatóság]



SZOLGÁLTATÓI

TANÚSÍTVÁNY

SZOLGÁLTATÁSNYÚJTÁSI FELTÉTELEK

A következő szolgáltatói tanúsítványhoz csatolva:

[TANÚSÍTVÁNY SZÁMA/KIBOCSÁTÁSI SZÁM]

[SZOLGÁLTATÓ NEVE]

jogosultságot szerzett az alábbi szolgáltatások nyújtására, illetve funkciók ellátására:

(A nem releváns sorok törölendők.)

Szolgáltatások/funkciók	Szolgáltatás/funkció jellege	Szolgáltatás/funkció hatóköre	Korlátozások (*)
Légiforgalmi szolgálatok (ATS) (***)	Légiforgalmi irányítás (ATC)	Körzeti irányító szolgálat	
		Bevezető irányító szolgálat	
		Repülőtéri irányító szolgálat	
	Repüléstájékoztató szolgálat (FIS)	Repülőtéri repüléstájékoztató szolgálat (AFIS)	
		Útvonali repüléstájékoztató szolgálat (útvonali FIS)	
Tanácsadó szolgálat	n. a.		
Légiforgalmi-áramlás-szervezés (ATFM)	ATFM	Helyi ATFM	
Légtér-gazdálkodás (ASM)	ASM	Helyi ASM (taktikai/3. ASM- szint)	
Feltételek (**)			

Szolgáltatások/funkciók	Szolgáltatás/funkció jellege	Szolgáltatás/funkció hatóköre	Korlátozások (*)
Légiforgalmi szolgálatok (ATS) repülési teszthez (***) (****)	Légiforgalmi irányítás (ATC)	Körzeti irányító szolgálat	
		Bevezető irányító szolgálat	
		Repülőtéri irányító szolgálat	
	Repüléstájékoztató szolgálat (FIS)	Repülőtéri repüléstájékoztató szolgálat (AFIS)	
		Útvonali repüléstájékoztató szolgálat (útvonali FIS)	
Tanácsadó szolgálat	n. a.		
Feltételek (**)			

▼ **B**

Szolgáltatások/funkciók	Szolgáltatás/funkció jellege	Szolgáltatás/funkció hatóköre	Korlátozások (*)
Kommunikációs, navigációs vagy légtérelőrzési szolgáltatások (CNS)	Kommunikáció (C)	Légiforgalmi mozgószolgálat (levegő–föld kommunikáció)	
		Légiforgalmi állandóhelyű szolgálat (föld–föld kommunikáció)	
		Műholdas légiforgalmi mozgószolgálat (AMSS)	
	Navigáció (N)	NDB kisugárzott jel rendelkezésre bocsátása	
		VOR kisugárzott jel rendelkezésre bocsátása	
		DME kisugárzott jel rendelkezésre bocsátása	
		ILS kisugárzott jel rendelkezésre bocsátása	
		MLS kisugárzott jel rendelkezésre bocsátása	
		GNSS kisugárzott jel rendelkezésre bocsátása	
	Légtérelőrzés (S)	Elsődleges légtérelőrzési (PS) adatok rendelkezésre bocsátása	
Másodlagos légtérelőrzési (SS) adatok rendelkezésre bocsátása			
Berendezésfüggő automatikus légtérelőrzési (ADS) adatok rendelkezésre bocsátása			
Feltételek (**)			

▼ **M1**

Szolgáltatások/funkciók	Szolgáltatás/funkció jellege	Szolgáltatás/funkció hatóköre	Korlátozások (*)
Légiforgalmi tájékoztató szolgálat	Légiforgalmi tájékoztatósi termékek (beleértve a terjesztési szolgáltatásokat)	Légiforgalmi tájékoztató kiadvány (AIP)	
		Légiforgalmi tájékoztató körlevél	
		NOTAM	
		AIP adatkészlet	
		Akadály adatkészlet	
		Repülőtéri térképészeti adatkészletek	
	Műszeres repülési eljárások adatkészletei		
Repülés előtti információs szolgáltatások	nem alkalmazandó		
Feltételek (**)			

▼ **B**

Szolgáltatások/funkciók	Szolgáltatás/funkció jellege	Szolgáltatás/funkció hatóköre	Korlátozások (*)
DAT szolgáltatás	1. típus	Az 1. típusú DAT szolgáltatás légiforgalmi adatbázisok rendelkezésre bocsátását teszi lehetővé a következő formátumokban: [általános adatformátumok listája] Az 1. típusú DAT szolgáltatás nem teszi lehetővé légiforgalmi adatbázisoknak közvetlenül a végfelhasználók/légijármű-üzemeltetők számára történő rendelkezésre bocsátását.	

▼ B

Szolgáltatások/funkciók	Szolgáltatás/funkció jellege	Szolgáltatás/funkció hatóköre	Korlátozások (*)
	2. típus	A 2. típusú DAT szolgáltatás lehetővé teszi légi-forgalmi adatbázisoknak közvetlenül a végfelhasználók/légijármű-üzemeltetők számára történő rendelkezésre bocsátását a következő légi alkalmazások/berendezések esetében, amelyek tekintetében bizonyított a kompatibilitás: [Gyártó] tanúsított alkalmazás/berendezés [XXX] modell, [YYY]. rész	
Feltételek (**)			

Szolgáltatások/funkciók	Szolgáltatás/funkció jellege	Szolgáltatás/funkció hatóköre	Korlátozások (*)
Meteorológiai szolgáltatás (MET)	MET	Meteorológiai figyelőszolgálat	
		Repülőtéri meteorológiai irodák	
		Légiforgalmi meteorológiai állomások	
		VAAC	
		WAFC	
		TCAC	
Feltételek (**)			

▼ M1

Szolgáltatások/funkciók	Szolgáltatás/funkció jellege	Szolgáltatás/funkció hatóköre	Korlátozások (*)
Repülési eljárások tervezése	Repülési eljárások tervezése, dokumentálása és validálása (****)	nem alkalmazandó	
Feltételek (**)			

▼ B

Szolgáltatások/funkciók	Szolgáltatás/funkció jellege	Szolgáltatás/funkció hatóköre	Korlátozások (*)
ATM hálózati funkciók	Az európai útvonalhálózat kialakítása	n. a.	
	Szüksős erőforrások	Rádiófrekvencia	
		Válaszjeladó kód	
	ATFM	Központi ATFM	

▼ B

Szolgáltatások/funkciók	Szolgáltatás/funkció jellege	Szolgáltatás/funkció hatóköre	Korlátozások (*)
Feltételek (**)			

A kibocsátás időpontja:

Aláírás: [Illetékes hatóság]

A tagállam/az EASA képviseletében

(*) Az illetékes hatóság által előírt módon.
 (**) Szükség esetén.
 (***) Ha az illetékes hatóság úgy ítéli, további követelményeket kell meghatározni.
 (****) Az ATS kiterjed a riasztószolgálatra.
 (*****) ► **M1** A repülési eljárások tervezése, dokumentálása és validálása karbantartási és időszakos felülvizsgálati tevékenységeket foglal magában. ◀

▼M4*III. MELLÉKLET***Az ATM/ANS-SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ EGYSÉGES
KÖVETELMÉNYEK
(ATM/ANS.OR rész)****▼B****A. ALRÉSZ – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK (ATM/ANS.OR.A)****ATM/ANS.OR.A.001 Hatály**

A 6. cikkkel összhangban ez a melléklet a szolgáltatók által teljesítendő követelményeket határozza meg.

ATM/ANS.OR.A.005 Szolgáltatói tanúsítvány iránti kérelem

- a) A szolgáltatói tanúsítvány kiállítása vagy a meglévő tanúsítvány módosítása iránti kérelmet az illetékes hatóság által meghatározott formában és módon kell benyújtani, figyelembe véve e rendelet alkalmazandó követelményeit.
- b) A 6. cikkkel összhangban a tanúsítvány megszerzéséhez a szolgáltatónak teljesítenie kell a következőket:
1. a 216/2008/EU rendelet 8b. cikkének (1) bekezdésében említett követelmények;
 2. az e mellékletben meghatározott egységes követelmények;
 3. a IV–XIII. mellékletben meghatározott speciális követelmények, melyek attól függően alkalmazandók, hogy a szolgáltató mely szolgáltatást nyújtja vagy tervezni nyújtani.

ATM/ANS.OR.A.010 Korlátozott tanúsítvány iránti kérelem

- a) A b) pont sérelme nélkül, a légitársasági szolgáltató korlátozott tanúsítványt kérelmezhet a szolgáltatásnak azon tagállam joghatósága alá tartozó légtérben való nyújtására, amelyikben elsődlegesen tevékenységeit végzi vagy amelyikben adott esetben bejegyzett székhelye található, abban az esetben, ha a szolgáltatást kizárólag az alábbi kategóriák közül egyre vagy többre vonatkozóan nyújtja vagy tervezni nyújtani:
1. légi járművel folytatott munkavégzés;
 2. általános célú légi közlekedés;
 3. 10 tonnánál kevesebb maximális felszálló tömegű vagy kevesebb mint 20 ülésel rendelkező légi járműre korlátozódó kereskedelmi célú légi közlekedés;
 4. évente 10 000-nél kevesebb műveletszámú kereskedelmi célú légi közlekedés, függetlenül a maximális felszálló tömegtől és a légi jármű üléseinek számától; e rendelkezés értelmében »műveletszám«: egy adott évben az előző három év összes fel- és leszállásai számának átlaga.
- b) Ezenkívül a következő léginavigációs szolgáltatók kérelmezhetnek korlátozott tanúsítványt:
1. a légitársasági szolgáltatók kivételével az olyan léginavigációs szolgáltatók, amelyeknek a szolgáltatókkal vagy a tervezett szolgáltatókkal kapcsolatos bruttó éves forgalma legfeljebb 1 000 000 EUR;

▼B

2. az olyan léginavigációs szolgáltatók, amelyek valamely repülőtéren legfeljebb egy munkahellyel rendszeres repülőtéri repüléstájékoztató szolgálatot látnak el.
- c) Az illetékes hatóság által meghatározottaknak megfelelően, az a) vagy b) 1. pont szerinti korlátozott tanúsítványt kérelmező léginavigációs szolgáltatónak meg kell felelnie a következő követelményeknek:
1. ATM/ANS.OR.B.001 pont: Technikai és működési képesség és alkalmasság;
 2. ATM/ANS.OR.B.005 pont: Irányítási rendszer;
 3. ATM/ANS.OR.B.020 pont: Személyi feltételek;
 4. ATM/ANS.OR.A.075 pont: Nyílt és átlátható szolgáltatás;
 5. a IV., V., VI. és VIII. melléklet, melyek attól függően alkalmazandók, hogy a szolgáltató mely szolgáltatást nyújtja vagy tervezi nyújtani, összhangban a 6. cikkel.
- d) Az illetékes hatóság által meghatározottaknak megfelelően, a b) 2. pont szerinti korlátozott tanúsítványt kérelmező léginavigációs szolgáltatónak meg kell felelnie legalább a c) 1–4. pontban meghatározott követelményeknek és a IV. mellékletben meghatározott speciális követelményeknek.
- e) A korlátozott tanúsítvány kérelmezője kérelmét az illetékes hatósághoz nyújtja be az illetékes hatóság által meghatározott formában és módon.

ATM/ANS.OR.A.015 A repüléstájékoztató szolgálat nyilatkozatai

- a) A 7. cikk értelmében a repüléstájékoztató szolgálat akkor nyilatkozhat a nyújtott szolgáltatáshoz kapcsolódó feladatok ellátására való képességéről és az e feladatok ellátásához szükséges eszközök rendelkezésre állásáról, ha a 216/2008/EU rendelet 8b. cikkének (1) bekezdésén túlmenően teljesíti az alábbi alternatív követelményeket:
1. a repüléstájékoztató szolgálat legfeljebb egy munkahellyel rendszeres repülőtéri repüléstájékoztató szolgálatot lát el vagy tervez ellátni;
 2. a szóban forgó szolgálat ideiglenes jellegű és az illetékes hatósággal egyeztetett időszakra szól a szükséges mértékű repülésbiztonsági garancia érdekében.
- b) A tevékenységeiről nyilatkozatot tevő repüléstájékoztató szolgálat:
1. a műveletek megkezdése előtt az illetékes hatóság rendelkezésére bocsát minden releváns információt az illetékes hatóság által meghatározott formában és módon;
 2. az ATM/ANS.OR.A.020 ponttal összhangban az illetékes hatóság rendelkezésére bocsátja az általa használt alternatív megfelelési módzatok jegyzékét;
 3. betartja az alkalmazandó követelményeket és megfelel a nyilatkozatban megadott információknak;
 4. módosított nyilatkozat útján értesíti az illetékes hatóságot a nyilatkozatot vagy az alkalmazott megfelelési módzatokat érintő minden változásról;

▼ B

5. szolgáltatásait a repülőtéri kézikönyvvel összhangban nyújtja, és megfelel az abban foglalt összes vonatkozó rendelkezésnek.
- c) Mielőtt megszüntetné szolgáltatásait, a tevékenységeiről nyilatkozatot tevő repüléstájékoztató szolgálat az illetékes hatóság által meghatározott határidőn belül értesíti erről az illetékes hatóságot.
- d) A tevékenységeiről nyilatkozatot tevő repüléstájékoztató szolgálatnak meg kell felelnie az alábbi pontokban meghatározott követelményeknek:
1. ATM/ANS.OR.A.001 pont: Hatály;
 2. ATM/ANS.OR.A.020 pont: Megfelelési módozatok;
 3. ATM/ANS.OR.A.035 pont: A megfelelés bizonyítása;
 4. ATM/ANS.OR.A.040 pont: Általános változások;
 5. ATM/ANS.OR.A.045 pont: A funkcionális rendszer változásai;
 6. ATM/ANS.OR.A.050 pont: Támogatás és együttműködés;
 7. ATM/ANS.OR.A.055 pont: Megállapítások és korrekciós intézkedések;
 8. ATM/ANS.OR.A.060 pont: Haladéktalan reagálás a repülésbiztonsági problémákra;
 9. ATM/ANS.OR.A.065 pont: Események jelentése;
 10. ATM/ANS.OR.B.001 pont: Technikai és működési képesség és alkalmasság;
 11. ATM/ANS.OR.B.005 pont: Irányítási rendszer;
 12. ATM/ANS.OR.B.020 pont: Személyi feltételek;
 13. ATM/ANS.OR.B.035 pont: Üzemben tartási kézikönyv;
 14. ATM/ANS.OR.D.020 pont: Felelősség és biztosítási fedezet;
 15. IV. melléklet.
- e) A tevékenységeiről nyilatkozatot tevő repüléstájékoztató szolgálat csak azt követően kezdheti meg működését, hogy megkapta az illetékes hatóságtól a nyilatkozatáról szóló átvételi elismervényt.

ATM/ANS.OR.A.020 Megfelelési módozatok

- a) A szolgáltató az Ügynökség által elfogadott megfelelési módozatokat kiegészítő alternatív megfelelési módozatok (AltMOC) segítségével is megvalósíthatja az e rendelet követelményeinek való megfelelést.

▼B

- b) Amennyiben a szolgáltató alternatív megfelelési módozatokkal kíván élni, azok alkalmazása előtt az illetékes hatóság rendelkezésére kell bocsátania azok teljes körű leírását. A leírásnak tartalmaznia kell a kézikönyvek vagy eljárások minden esetleges kapcsolódó módosítását, valamint egy értékelést, amely igazolja, hogy a végeredmény megfelel e rendelet követelményeinek.

A szolgáltató az illetékes hatóság előzetes jóváhagyása és az erről szóló értesítés kézhezvétele után hajthatja végre az alternatív megfelelési módozatokat, az ATM/ANS.AR.A.015 d) pontnak megfelelően.

ATM/ANS.OR.A.025 A tanúsítvány folyamatos érvényessége

- a) A szolgáltatói tanúsítvány mindaddig érvényes marad, amíg:
1. a szolgáltató megfelel e rendelet alkalmazandó követelményeinek, ideértve azokat is, amelyek az illetékes hatóságok hatáskör-gyakorlását támogató együttműködésre, valamint a megállapítások kezelésére vonatkoznak az ATM/ANS.OR.A.050, illetve az ATM/ANS.OR.A.055 pontban meghatározottak szerint;
 2. a tanúsítványról le nem mond, azt fel nem függesztik vagy be nem vonják.
- b) Bevonás vagy lemondás esetén a tanúsítványt haladéktalanul vissza kell szolgáltatni az illetékes hatóságnak.

ATM/ANS.OR.A.030 A repüléstájékoztató szolgálat nyilatkozatának folyamatos érvényessége

A repüléstájékoztató szolgálat által tett, az ATM/ANS.OR.A.015 pont szerinti nyilatkozat érvényben marad mindaddig, amíg:

- a) a repüléstájékoztató szolgálat megfelel e rendelet alkalmazandó követelményeinek, ideértve azokat is, amelyek az illetékes hatóságok hatáskör-gyakorlását támogató együttműködésre, valamint a megállapítások kezelésére vonatkoznak az ATM/ANS.OR.A.050, illetve az ATM/ANS.OR.A.055 pontban meghatározottak szerint;
- b) a szolgáltató vissza nem vonja a nyilatkozatot vagy az illetékes hatóság nem törli azt a nyilvántartásból.

ATM/ANS.OR.A.035 A megfelelés bizonyítása

A szolgáltató az illetékes hatóság kérésére minden lényeges bizonyítékot rendelkezésre bocsát az e rendelet alkalmazandó követelményeinek való megfelelés igazolására.

ATM/ANS.OR.A.040 Általános változások

- a) A bejelentés és a kezelés:
1. a funkcionális rendszerben bekövetkező vagy azt érintő változások esetében az ATM/ANS.OR.A.045 pont rendelkezéseinek megfelelően végzendő;
 2. a szolgáltatás nyújtásában, a szolgáltató irányítási rendszerében és/vagy biztonságirányítási rendszerében bekövetkező, a funkcionális rendszert nem érintő változások esetében a b) pont rendelkezéseinek megfelelően végzendő.
- b) Az a)2. pontban említett bármely változás a végrehajtás előtt előzetes jóváhagyást igényel, kivéve, ha a változás az illetékes hatóság által jóváhagyott eljárásnak megfelelően kerül bejelentésre és kezelésre az ATM/ANS.AR.C.025 c) ponttal összhangban.

▼B**ATM/ANS.OR.A.045 A funkcionális rendszer változásai**

- a) A funkcionális rendszerében változást tervező szolgáltató:
1. bejelenti az illetékes hatóságnál a változást;
 2. kérésre az illetékes hatóság rendelkezésére bocsát minden olyan további információt, amely lehetővé teszi az illetékes hatóság számára, hogy eldöntse, felülvizsgálja-e a változással kapcsolatos érvelést;
 3. értesíti a tervezett változás által érintett többi szolgáltatót és – ahol erre lehetőség van – légitársasági vállalkozást.
- b) Miután a változást bejelentette, a szolgáltató mindenkor tájékoztatja az illetékes hatóságot az a) 1. és 2. pont szerint rendelkezésre bocsátott információk, valamint a releváns szolgáltatókat és légitársasági vállalkozásokat az a) 3. pont szerint rendelkezésre bocsátott információk lényeges változásairól.
- c) A szolgáltató a változásnak csak azon részeit léptetheti operatív szakaszba, amelyek tekintetében az ATM/ANS.OR.B.010 pontban említett eljárások szerint megkövetelt intézkedések lezárultak.
- d) Amennyiben a változás az ATM/ANS.AR.C.035 pontnak megfelelően az illetékes hatóság felülvizsgálatának hatálya alá tartozik, a szolgáltató a változásnak csak azon részeit léptetheti operatív szakaszba, amelyek tekintetében az illetékes hatóság jóváhagyta az érvelést.
- e) Ha a változás – az a) 3. pontnak megfelelően – más szolgáltatókat és/vagy légitársasági vállalkozásokat is érint, a szolgáltató és a szóban forgó többi szolgáltató egymással együttműködve meghatározzák:
1. az egymás közti és – amennyiben lehetséges – az érintett légitársasági vállalkozásokkal való függőségi viszonyait;
 2. az egynél több szolgáltatóval vagy légitársasági vállalkozással kapcsolatos feltevéseket és kockázatsökkentő intézkedéseket.
- f) Az e) 2. pontban említett feltevések és kockázatsökkentő intézkedések által érintett szolgáltatók a változással kapcsolatos érvelés tekintetében kizárólag a többi szolgáltatóval és – amennyiben lehetséges – légitársasági vállalkozással egyeztetett és összhangba hozott feltevéseket és kockázatsökkentő intézkedéseket alkalmazhat.

ATM/ANS.OR.A.050 Támogatás és együttműködés

A szolgáltató támogatja az illetékes hatóság vagy az annak nevében eljáró minősített szervezet által végzett ellenőrzéseket és auditokat, és együttműködik, amennyiben az az illetékes hatóságok 5. cikk szerinti hatáskörének hatékony és eredményes gyakorlása érdekében szükséges.

ATM/ANS.OR.A.055 Megállapítások és korrekciós intézkedések

Miután az illetékes hatóságtól megkapta a megállapításokról szóló értesítést, a szolgáltató:

- a) azonosítja a meg nem felelés alapvető okát;
- b) korrekciós cselekvési tervet határoz meg, melyet az illetékes hatóság jóváhagy;

▼B

- c) igazolja az illetékes hatóság által elfogadott javító intézkedés végrehajtását az adott hatósággal egyeztetett határidőn belül, az ATM/ANS.AR.C.050 e) ponttal összhangban.

ATM/ANS.OR.A.060 Haladéktalan reagálás a repülésbiztonsági problémákra

A szolgáltató végrehajtja az illetékes hatóság által az ATM/ANS.AR.A.025 c) ponttal összhangban előírt valamennyi repülésbiztonsági intézkedést, ideértve a repülésbiztonsági irányelveket is.

▼M4**ATM/ANS.OR.A.065 Események jelentése**

- a) Felügyeleti rendszerének részeként az ATM/ANS-szolgáltató létrehoz és fenntart egy eseményjelentési rendszert, amely a kötelező és az önkéntes jelentés-tételre is kiterjed. A valamely tagállamban letelepedett ATM/ANS-szolgáltatók biztosítják, hogy a rendszer megfeleljen a 376/2014/EU rendeletben és az (EU) 2018/1139 rendeletben, valamint az e rendeletek alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusokban foglalt követelményeknek.
- b) Az ATM/ANS-szolgáltató jelent az illetékes hatóságnak és bármely más szervezetnek, amely felé a tagállam, amelyben az ATM/ANS-szolgáltató a szolgáltatásait nyújtja, jelentési kötelezettséget írt elő, minden olyan, biztonsággal kapcsolatos eseményt vagy körülményt, amely veszélyezteteti vagy – amennyiben nem kezelik vagy hátrítják el – veszélyeztetheti a légi járművet, az abban tartózkodókat vagy bármely más személyt és különösen minden balesetet vagy súlyos repülőeseményt.
- c) A b) bekezdés sérelme nélkül, az ATM/ANS-szolgáltató jelentést tesz az illetékes hatóság és – amennyiben az eltér az ATM/ANS-szolgáltatótól – a rendszerek és alkatrészek tervezéséért és/vagy fenntartásáért felelős szervezet felé minden működési rendellenességről, műszaki hibáról, a műszaki adatokban szereplő határértékek túllépéséről, valamint minden olyan eseményről és egyéb rendellenes körülményről, amely veszélyeztette vagy veszélyeztethette volna a szolgáltatás biztonságát, noha nem vezetett balesethez vagy súlyos repülőeseményhez.
- d) A 376/2014/EU rendelet és az annak alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusok sérelme nélkül, a jelentéseknek:
1. a lehető leghamarabb, de minden esetben a jelentés tárgyát képező esemény vagy körülmény ATM/ANS-szolgáltató általi észlelését követő legfeljebb 72 órán belül kell elkészülniük, kivéve, ha ezt valamilyen rendkívüli körülmény megakadályozza;
 2. az illetékes hatóság által előírt formában és módon kell elkészülniük;
 3. tartalmazniuk kell a helyzettel kapcsolatos minden olyan információt, amelyről az ATM/ANS-szolgáltatónak tudomása van.
- e) A nem valamely tagállamban letelepedett ATM/ANS-szolgáltatók esetében az első kötelező jelentéseknek:
1. megfelelően védelmezniük kell a bejelentő és a jelentésben említett személyek személyazonosságának titkosságát;
 2. a lehető leghamarabb, de minden esetben az esemény ATM/ANS-szolgáltató általi észlelését követő legfeljebb 72 órán belül kell elkészülniük, kivéve, ha ezt valamilyen rendkívüli körülmény megakadályozza;
 3. az illetékes hatóság által előírt formában és módon kell elkészülniük;
 4. tartalmazniuk kell a helyzettel kapcsolatos minden olyan információt, amelyről az ATM/ANS-szolgáltatónak tudomása van.

▼M4

f) A 376/2014/EU rendelet és az ahhoz kapcsolódó felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusok sérelme nélkül, nyomkövetési jelentést kell készíteni, amely részletezi azokat az intézkedéseket, amelyeket a szervezet a hasonló események jövőbeni előfordulásának megelőzése érdekében tenni kíván, amint ezeket az intézkedéseket azonosították; az ilyen nyomkövetési jelentéseket:

1. azon szervek részére kell megküldeni, amelyeknek – a b) és c) pont szerint – az első jelentést készítették; és
2. az illetékes hatóság által előírt formában és módon kell elkészíteni.

▼B**ATM/ANS.OR.A.070 Készüléti terv**

A szolgáltatónak minden általa biztosított szolgáltatás vonatkozásában rendelkeznie kell készüléti tervvel olyan esetekre, amelyek a szolgáltatás jelentős romlásához vagy megszakításához vezetnek.

ATM/ANS.OR.A.075 Nyílt és átlátható szolgáltatás

- a) A szolgáltató nyílt és átlátható módon nyújtja szolgáltatását. Közzéteszi a szolgáltatásaihoz és azok változásaihoz való hozzáférés feltételeit, valamint eljárást állapít meg a szolgáltatásai felhasználóival való rendszeres, egyedi vagy együttes konzultáció céljából, illetve a szolgáltatásnyújtás egy-egy konkrét változása esetén szükséges konzultáció céljából.
- b) A szolgáltató nem alkalmazhat az uniós jognak ellentmondó módon megkülönböztetést a szolgáltatás felhasználójának vagy felhasználóinak nemzetisége vagy más jellemzője alapján.

▼M1**ATM/ANS.OR.A.080 Légiforgalmi adatok szolgáltatása**

- a) A szolgáltató biztosítja a szolgáltatásaihoz kapcsolódó légiforgalmi adatok kellő időben történő szolgáltatását a légiforgalmi tájékoztató szolgálat számára.
- b) A szolgáltatásaihoz kapcsolódó légiforgalmi adatok közzététele során a szolgáltató köteles:
 - (1) ellenőrizni az adatokat;
 - (2) értesíteni a légiforgalmi tájékoztató szolgálatot az adatok helyességének és teljességének biztosítása érdekében szükséges változtatásokról;
 - (3) értesíteni a légiforgalmi tájékoztató szolgálatot, amennyiben az adatok helytelenek vagy nem megfelelőek.

ATM/ANS.OR.A.085 Légiforgalmi adatok minőségirányítása

A légiforgalmi tájékoztató szolgálat számára történő adatelőállítás, -feldolgozás vagy -átvitel során a szolgáltató köteles:

- a) biztosítani, hogy az 1. függelékben foglalt légiforgalmi adatok megfeleljenek a légiforgalmi adatkatalógus szerinti előírásoknak;
- b) biztosítani a következő minőségi követelmények teljesítését:
 - (1) a légiforgalmi adatok pontossága megfelel a léginavigációs adatkatalógusban meghatározottaknak;
 - (2) a légiforgalmi adatok megbízhatóságát fenntartják;
 - (3) a légiforgalmi adatkatalógusban meghatározott megbízhatósági besorolás alapján eljárásokat vezetnek be annak érdekében, hogy:
 - i. a mindennapi adatok tekintetében elkerüljék a sérülést az adatfeldolgozás teljes folyamata során;
 - ii. a lényeges adatok tekintetében ne forduljon elő sérülés a folyamat egyetlen szakaszában sem, és szükség esetén további eljárások bevonására kerüljön sor az esetleges kockázatok kezelésére a rendszer teljes struktúrájában, az adatok megbízhatóságának ezen a szinten történő még jobb biztosítása érdekében;

▼ M1

- iii. a kritikus adatok tekintetében ne forduljon elő sérülés a folyamat egyetlen szakaszában sem, és további, integritást biztosító eljárások bevonására kerüljön sor a rendszer teljes struktúrájának alapos elemzése során esetleges adatmegbízhatósági kockázatként azonosított hibák hatásainak teljeskörű mérséklése érdekében;
- (4) a légiforgalmi adatok felbontása összhangban áll az adatok tényleges pontosságával;
- (5) biztosítják a légiforgalmi adatok nyomonkövethetőségét;
- (6) biztosítják a légiforgalmi adatok időszerűségét, beleértve az érvényességi idő korlátozásait;
- (7) biztosítják a légiforgalmi adatok teljességét;
- (8) a szolgáltatott adatok formátuma megfelel az előírt követelményeknek;
- c) az adatelőállítás vonatkozásában különleges hivatalos megállapodásokat kötni az olyan adatokat létrehozó féllel, amelyek adatok létrehozására, módosítására vagy törlésére vonatkozó utasításokat tartalmaznak; ezeknek a megállapodásoknak tartalmazniuk kell legalább az alábbiakat:
- (1) a létrehozandó, módosítandó vagy törlendő légiforgalmi adatok egyértelmű leírása;
- (2) az a szerv, amely részére a légiforgalmi adatokat szolgáltatják;
- (3) az adatok rendelkezésre bocsátására megállapított határidő (dátum és időpont);
- (4) az alkalmazandó adatelőállítási jelentés formátuma;
- (5) a továbbítandó légiforgalmi adatok formátuma;
- (6) az adatok felhasználására vonatkozó bármely korlátozás meghatározásának követelménye;
- d) biztosítani olyan adatvalidálási és adatellenőrzési módszerek alkalmazását, amelyek biztosítják, hogy a légiforgalmi adatok megfelelnek az adatminőségi követelményeknek, továbbá:
- (1) az ellenőrzés során biztosítani kell a légiforgalmi adatok sérülésektől mentes átvételét, valamint azt, hogy ne forduljon elő sérülés a teljes légiforgalmi adatfolyam egyetlen szakaszában sem;
- (2) a manuálisan bevitt légiforgalmi adatokat és a légiforgalmi tájékoztatást az esetlegesen bevitt hibák kiszűrése érdekében független ellenőrzésnek kell alávetni;
- (3) amennyiben légiforgalmi adatok felhasználására kerül sor új légiforgalmi adatok nyérése vagy kiszámítása érdekében, akkor a kiindulási adatokat ellenőrizni és validálni kell, kivéve, ha azok ellenőrzött forrásból származnak;
- e) a légiforgalmi adatokat elektronikus úton történő továbbítani;
- f) hivatalos megállapodásokat kötni:
- (1) minden féllel, amely adatokat továbbít számára;
- (2) egyéb szolgáltatókkal vagy repülőtér-üzemeltetőkkel, légiforgalmi adatok és légiforgalmi tájékoztatások cseréje esetén;

▼ C2

- g) biztosítani az AIS.TR.505 a) pontban felsorolt információk kellő időben történő szolgáltatását a légiforgalmi tájékoztató szolgálat számára;

▼ M1

- h) metaadatokat gyűjteni és továbbítani, amelyek tartalmazzák legalább a következőket:
- (1) a légiforgalmi adatok előállításával, átvitelével vagy manipulálásával kapcsolatos bármely tevékenységet végző szervezetek vagy szervek meghatározása;
 - (2) a végzett tevékenység;
 - (3) a tevékenység végzésének dátuma és időpontja;
- i) biztosítani, hogy a légiforgalmi adatfolyamok támogatása vagy automatizálása érdekében alkalmazott eszközök és szoftverek funkciójukat a légiforgalmi adatok és légiforgalmi tájékoztatások minőségének gyengítése nélkül töltsék be;
- j) biztosítani digitális adathiba észlelő módszerek alkalmazását a légiforgalmi adatok átvitele vagy tárolása vagy mindkettő során, az alkalmazandó adatmegbízhatósági szintek támogatása érdekében;
- k) biztosítani, hogy a légiforgalmi adatok átvitele tekintetében megfelelő hitelesítési eljárás alkalmazására kerül sor, melynek révén az átvevők meg tudják állapítani, hogy az adatok ellenőrzött forrásból származnak;
- l) biztosítani az adatelőállítás során, valamint az adatszolgáltatást követően azonosított hibák orvoslását, kijavítását vagy megszüntetését, valamint azt, hogy elsőbbséget kapjon a kritikus és az alapvető légiforgalmi adatokban keletkező hibák kezelése.

ATM/ANS.OR.A.090 A légi navigációra vonatkozó közös referenciarendszerek

A légi navigáció céljából a szolgáltatóknak használniuk kell a következőket:

- a) a Világszintű Geodéziai Rendszert – 1984 (WGS-84) mint vízszintes referenciarendszert;
- b) a középengerszint (MSL) alappontot mint függőleges referenciarendszert;
- c) a Gergely-naptárt és az egyeztetett világidőt (UTC) mint időreferencia-rendszereket.

▼ B**B. ALRÉSZ – IRÁNYÍTÁS (ATM/ANS.OR.B)****ATM/ANS.OR.B.001 Technikai és működési képesség és alkalmasság**

A szolgáltató gondoskodik arról, hogy szolgálatait biztonságosan, hatékonyan, folyamatosan és fenntartható módon, az adott légtér várható általános terheltségi szintjének megfelelően lássa el. E célból megfelelő technikai és működési kapacitással és szakértelemmel rendelkezik.

ATM/ANS.OR.B.005 Irányítási rendszer

- a) A szolgáltató irányítási rendszert vezet be és tart fenn, amely az alábbiakat foglalja magában:
 1. egyértelműen meghatározott felelősségi körök és számonkérhetőség a szervezet minden szintjén, beleértve a felelős vezető közvetlen elszámoltathatóságát;
 2. a szolgáltató repülésbiztonsággal kapcsolatos általános filozófiájának és elveinek leírása, tekintettel szolgáltatása repülésbiztonsági, minőségi és védelmi irányelveire, melyek együttesen képeznek egy, a felelős vezető által aláírt stratégiát;
 3. a szolgáltatói szervezet teljesítményének a teljesítménymutatók és a teljesítménycélok fényében történő ellenőrzésére szolgáló eszközök;
 4. a szolgáltatói szervezeten és annak működési környezetén belül történő, a kidolgozott folyamatokat, eljárásokat és szolgáltatásokat esetlegesen érintő változások azonosítására, valamint szükség esetén e változások figyelembevétele érdekében az irányítási rendszer és/vagy funkcionális rendszer megváltoztatására alkalmas folyamat;

▼B

5. az irányítási rendszer felülvizsgálatára, az irányítási rendszer követelményektől eltérő teljesítményének háttérben álló okok azonosítására, az eltérő teljesítmény következményeinek meghatározására és az okok kiküszöbölésére vagy csökkentésére szolgáló eljárás;
 6. olyan eljárás, amely biztosítja a szolgáltató személyzetének képzettségét és kompetenciáját feladatai ellátása tekintetében, és azt, hogy e feladatokat biztonságos, hatékony, folyamatos és fenntartható módon végezze. Ezzel kapcsolatban a szolgáltató stratégiát dolgoz ki személyzete toborzására és képzésére;
 7. a kommunikáció hivatalos eszközei, melyek biztosítják, hogy a szolgáltató személyzete átfogóan ismerje az irányítási rendszert, lehetővé tesz kritikus információk továbbítását, valamint annak elmagyarázását, milyen okok állnak egyes intézkedések megtétele, bizonyos eljárások bevezetése vagy megváltoztatása mögött.
- b) A szolgáltató dokumentálja az irányítási rendszer valamennyi lényeges folyamatát (többek között azt az eljárást, amely révén a személyzet tagjai megismerkednek feladataikkal), valamint e folyamatok módosítási eljárását.
- c) A szolgáltató létrehoz egy olyan funkciót, amely nyomon követi szervezetének az alkalmazandó követelményeknek való megfelelését, valamint az eljárások megfelelőségét. A megfelelés nyomon követésének részét kell alkotnia egy visszajelző rendszernek, amely a megállapításokról tájékoztatja a felelős vezetőt a szükséges korrekciós intézkedések hatékony végrehajtásának biztosítása érdekében.
- d) A szolgáltató nyomon követi funkcionális rendszerének viselkedését, és ha elégtelen teljesítményt tapasztal, megállapítja annak okait, majd megszünteti azokat vagy – miután meghatározta az elégtelen teljesítmény következményeit – csökkenti azok hatásait.
- e) Az irányítási rendszernek arányosnak kell lennie a szolgáltató méretével és tevékenységeinek összetettségével, tekintettel a tevékenységekkel járó veszélyekre és a kapcsolódó kockázatokra.
- f) Irányítási rendszerén belül a szolgáltató megteremti a kapcsolattartás hivatalos lehetőségét a releváns szolgáltatókkal és légitársaságokkal és légitársaságokkal annak biztosítása érdekében, hogy:
1. a tevékenységeivel járó repülésbiztonsági veszélyek azonosításra és értékelésre kerüljenek, és megtörténjen a kapcsolódó kockázatok megfelelő módon való kezelése és csökkentése;
 2. szolgáltatásait e rendelet követelményeivel összhangban nyújtsa.
- g) Abban az esetben, ha a szolgáltató repülőtér-üzemeltetői tanúsítvánnyal is rendelkezik, gondoskodnia kell arról, hogy irányítási rendszere a tanúsítvány hatálya alá tartozó valamennyi tevékenységre kiterjedjen.

ATM/ANS.OR.B.010 Változáskezelési eljárások

- a) A szolgáltató eljárásokat alkalmaz a funkcionális rendszereit érintő változások kezelése és értékelése céljából, valamint – szükség esetén – a változások hatásainak csökkentése érdekében, esettől függően az ATM/ANS.OR.A.045, ATM/ANS.OR.C.005, ATS.OR.205 és ATS.OR.210 pontnak megfelelően.
- b) Az a) pontban említett eljárásokat vagy az eljárások bármely lényeges módosításait a szolgáltató:
1. jóváhagyásra az illetékes hatóság elé terjeszti;
 2. nem alkalmazza mindaddig, amíg azokat az illetékes hatóság jóvá nem hagyja.

▼ B

c) Ha a b) pontban említett jóváhagyott eljárások egy adott változás esetében nem alkalmasak, a szolgáltató:

1. kérelmezi az illetékes hatóságnál a jóváhagyott eljárástól való eltérést;
2. az illetékes hatóság rendelkezésére bocsátja az eltérésre vonatkozó részletes adatokat az eltérés alkalmazásának indokolásával együtt;
3. nem alkalmazza az eltérést mindaddig, amíg azt az illetékes hatóság jóvá nem hagyja.

ATM/ANS.OR.B.015 Szerződés alapján végzett tevékenységek

a) A szerződés alapján végzett tevékenységek a szolgáltató működési körébe tartozó és tanúsítványának feltételeivel összhangban álló minden olyan tevékenységet magukban foglalnak, amelyet más, ilyen tevékenység végrehajtására maga is tanúsítvánnyal rendelkező vagy – amennyiben tanúsítvánnyal nem rendelkezik – a szolgáltató felügyelete alatt tevékenykedő szervezet hajt végre. A szolgáltató biztosítja, hogy amennyiben tevékenységei bármely részét szerződés útján kiszervezi vagy bémunkában végezteti el, a kiszervezett vagy bémunkában végeztetett tevékenység, rendszer vagy részelem megfeleljen az alkalmazandó követelményeknek.

b) A szolgáltató, ha tevékenységének bármely részét szerződés útján olyan szervezetnek szervezi ki, amely önmagában nem rendelkezik az adott tevékenység végzéséhez szükséges, e rendeletnek megfelelő tanúsítvánnyal, biztosítja, hogy a szerződés alapján dolgozó szervezet a felügyelete alatt tevékenykedjen. A szolgáltató biztosítja, hogy az illetékes hatóság hozzáférhessen a szerződés alapján dolgozó szervezethez, és ellenőrizhesse az e rendelet alkalmazandó követelményeinek való folyamatos megfelelést.

ATM/ANS.OR.B.020 Személyi feltételek

a) A szolgáltató kinevez egy felelős vezetőt, aki jogosult biztosítani azt, hogy minden tevékenységet az alkalmazandó követelményekkel összhangban lehessen finanszírozni és végrehajtani. A felelős vezető felel a hatékony irányítási rendszer kialakításáért és fenntartásáért.

b) A szolgáltató meghatározza a kijelölt tisztségviselőket, különösen a repülésbiztonsággal, a minőséggel, a védelemmel, a pénzügyekkel és a emberi erőforrásokkal összefüggő funkciókért felelős igazgatási személyzet hatáskörét, kötelezettségeit és felelősségeit.

ATM/ANS.OR.B.025 A létesítményekre vonatkozó követelmények

A szolgáltató gondoskodik arról, hogy alkalmas és megfelelő létesítmények álljanak rendelkezésre ahhoz, hogy minden feladatot és tevékenységet az alkalmazandó követelményekkel összhangban lehessen végezni.

ATM/ANS.OR.B.030 Nyilvántartás

a) A szolgáltató létrehoz egy olyan nyilvántartási rendszert, amely valamennyi tevékenysége tekintetében lehetővé teszi a nyilvántartási adatok kívánalmaknak megfelelő tárolását és a megbízható nyomon követést, különös tekintettel az ATM/ANS.OR.B.005 pontban megadott összes elemre.

b) Az a) pontban említett nyilvántartások formáját és az adatmegőrzési időtartamot rögzíteni kell a szolgáltató irányítási rendszerének eljárásaiban.

c) A nyilvántartásokat olyan módon kell tárolni, amely biztosítja a sérülés, megváltoztatás és lopás elleni védelmüket.

ATM/ANS.OR.B.035 Üzemben tartási kézikönyv

a) A szolgáltató az általa végzett szolgálat ellátására vonatkozóan folyamatosan aktualizált üzemben tartási kézikönyvvel rendelkezik, mely az operatív személyzet számára útmutatóul szolgál.

▼ B

- b) A szolgáltató biztosítja, hogy:
1. az üzemben tartási kézikönyv tartalmazza az operatív személyzet számára a kötelezettségek ellátásához szükséges utasításokat és információkat;
 2. az üzemben tartási kézikönyv vonatkozó részei elérhetőek legyenek az érintett személyzet számára;
 3. az operatív személyzet tájékoztatást kapjon az üzemben tartási kézikönyv kötelezettségeket érintő módosításairól oly módon, hogy azokat hatálybalépésüktől kezdve alkalmazni lehessen.

C. ALRÉSZ – A LÉGIFORGALMI SZOLGÁLTATÓKTÓL ELTÉRŐ SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ SPECIÁLIS SZERVEZETI KÖVETELMÉNYEK (ATM/ANS.OR.C)

ATM/ANS.OR.C.001 Hatály

Ez az alrész a légiforgalmi szolgáltatóktól eltérő szolgáltatók által az A. és B. alrészben meghatározottakon túlmenően teljesítendő követelményeket határozza meg.

ATM/ANS.OR.C.005 Repülésbiztonság-támogatási értékelés és a funkcionális rendszer változásaival kapcsolatos garanciák

- a) Az ATM/ANS.OR.A.045 a) 1. pontnak megfelelően bejelentett bármely változás esetén a légiforgalmi szolgáltatóktól eltérő szolgáltató:
1. biztosítja, hogy repülésbiztonság-támogatási értékelésre kerüljön sor a változás teljes hatókörére vonatkozóan, amely magában foglalja:
 - i. a változás által érintett berendezéseket, eljárásokat és emberi tényezőket;
 - ii. a változás által érintett tényezők és a funkcionális rendszer maradék része közötti kapcsolódási pontokat és kölcsönhatásokat;
 - iii. a változás által érintett tényezők és a változás tervezett működési környezete közötti kapcsolódási pontokat és kölcsönhatásokat;
 - iv. a változás életciklusát a meghatározástól a működésig, beleértve az üzembeállítást is;
 - v. a tervezett korlátozott működési módokat;
 2. kellő megbízhatósággal, teljes, dokumentált és helytálló érveléssel alátámasztott bizonyítékot szolgáltat arra, hogy a szolgálat kizárólag úgy viselkedik és továbbra is úgy fog viselkedni, ahogy az a meghatározott összefüggésben előírásra került.
- b) A légiforgalmi szolgáltatóktól eltérő szolgáltató biztosítja, hogy az a) pontban említett repülésbiztonság-támogatási értékelés tartalmazza:
1. annak ellenőrzését, hogy:
 - i. megfelel-e az értékelés a változás a) 1. pontban meghatározott hatókörének;
 - ii. kizárólag úgy viselkedik-e a szolgálat, ahogy az a meghatározott összefüggésben előírásra került;
 - iii. a szolgálat viselkedésének módja megfelel-e e rendelet minden, a megváltozott funkcionális rendszer által nyújtott szolgáltatásra alkalmazandó követelményének, illetve azoknak nem mond-e ellent; valamint
 2. az ahhoz szükséges nyomonkövetési kritériumok meghatározását, hogy bizonyítható legyen: a megváltozott funkcionális rendszer által nyújtott szolgáltatás továbbra is kizárólag úgy viselkedik, ahogy az a meghatározott összefüggésben előírásra került.

▼B**D. ALRÉSZ – A LÉGINAVIGÁCIÓS SZOLGÁLTATÓKRA, A LÉGIFORGALMIÁRAMLÁS-SZERVEZÉST VÉGZŐ SZOLGÁLTATÓKRA ÉS A HÁLÓZATIRÁNYÍTÓKRA VONATKOZÓ SPECIÁLIS SZERVEZETI KÖVETELMÉNYEK (ATM/ANS.OR.D)****ATM/ANS.OR.D.001 Hatály**

Ez az alrész a léginavigációs szolgáltatók (ANS), a légiforgalmiáramlás-szervezést (ATFM) végző szolgáltatók és a hálózati irányító által az A., B. és C. alrészben meghatározottakon túlmenően teljesítendő követelményeket határozza meg.

ATM/ANS.OR.D.005 Üzleti terv, éves terv, teljesítményterv**a. Üzleti terv**

1. A léginavigációs szolgáltatók és a légiforgalmiáramlás-szervezést végző szolgáltatók üzleti tervet készítenek, mely legalább öt éves időszakra szól. Az üzleti terv:
 - i. meghatározza a léginavigációs szolgáltatók és a légiforgalmiáramlás-szervezést végző szolgáltatók általános szándékait és célkitűzéseit, továbbá az ezek elérésére irányuló – általános hosszabb távú terveikkel, valamint az infrastruktúra vagy egyéb technológia fejlesztésére vonatkozó uniós joggal összhangban lévő – stratégiáját;
 - ii. adott esetben tartalmazza a repülésbiztonságra, a kapacitásra, a környezetvédelemre és a költséghatékonyságra vonatkozó, a 390/2013/EU bizottsági végrehajtási rendelet ⁽¹⁾ szerinti teljesítménycélokat.
2. Az 1. pont i. és ii. alpontjában felsorolt adatokat össze kell hangolni az 549/2004/EK rendelet 11. cikkében említett teljesítménytervvel, és – amennyiben ez repülésbiztonsági adatokat érint – a szóban forgó adatoknak összhangban kell lenniük a Chicagói Egyezmény 19. mellékletének 3.1.1. pontjában említett állami repülésbiztonsági programmal (2013. júliusi első kiadás).
3. A léginavigációs szolgáltatóval és a légiforgalmiáramlás-szervezést végző szolgáltatóval szemben elvárás, hogy a jelentős beruházási projekteket repülésbiztonsági és üzleti szempontból indokolni tudják, amely, szükség esetén, magában foglalja az 1. ii. pontban említett teljesítménycélokra gyakorolt várható hatást, valamint az egységes európai égbolt keretében a légiforgalmi szolgáltatásokra vonatkozó kutatási program (SESAR) végrehajtásával kapcsolatos jogi követelményekből eredő beruházások meghatározását.

b) Éves terv

1. A léginavigációs szolgáltató és a légiforgalmiáramlás-szervezést végző szolgáltató éves tervet készítenek a következő évre, mely tovább részletezi az üzleti tervben meghatározottakat, és leírja az előző tervhez képest megfigyelhető változásokat.
2. Az éves terv magában foglalja a szolgáltatások szintjére és minőségére, például a kapacitásra, a repülésbiztonságra, a környezetvédelemre és a költséghatékonyság várható szintjére vonatkozó alábbi rendelkezéseket:
 - i. új infrastruktúra és más fejlesztések kivitelezésével kapcsolatos információk, valamint kimutatás arra vonatkozóan, hogy az említett beruházások hogyan járulnak hozzá a léginavigációs szolgáltató vagy a légiforgalmiáramlás-szervezést végző szolgáltató teljesítményének, és ezen belül ideértve a szolgáltatások szintjének és minőségének a javításához;
 - ii. adott esetben az 549/2004/EK rendelet 11. cikkében említett teljesítménytervvel összhangban lévő teljesítménymutatók, amelyekhez viszonyítva megfelelően értékelhető a szolgáltatók teljesítményének szintje és minősége;

⁽¹⁾ A Bizottság 390/2013/EU végrehajtási rendelete (2013. május 3.) a léginavigációs szolgáltatók és a hálózati funkciók teljesítményrendszerének létrehozásáról (HL L 128., 2013.5.9., 1. o.).

▼ B

iii. a léginavigációs szolgáltató és a légiforgalmiáramlás-szervezést végző szolgáltató által azonosított repülésbiztonsági kockázatok mérséklésére vonatkozó várható intézkedésekkel kapcsolatos információk, ideértve a repülésbiztonsági kockázat ellenőrzésére szolgáló repülésbiztonsági mutatókat és adott esetben a kockázatsökkentő intézkedések becsült költségét;

iv. a léginavigációs szolgáltató és a légiforgalmiáramlás-szervezést végző szolgáltató rövid távon várható pénzügyi helyzete, illetve az üzleti terv várható változásai, továbbá az üzleti tervet befolyásoló hatások.

c) *A tervek teljesítményre vonatkozó része*

A léginavigációs szolgáltatók és a légiforgalmiáramlás-szervezést végző szolgáltatók üzleti terveik és éves terveik teljesítményre vonatkozó részét kérésre hozzáférhetővé teszik a Bizottság számára az illetékes hatóság által a nemzeti joggal összhangban meghatározott feltételekkel.

ATM/ANS.OR.D.010 Védelmi irányítás

a) A léginavigációs szolgáltatók, a légiforgalmiáramlás-szervezést végző szolgáltatók és a hálózatiirányító az ATM/ANS.OR.B.005 pontban előírt irányítási rendszerük szerves részeként védelmi irányítási rendszert hoznak létre, hogy biztosítsák:

1. létesítményeik és személyzetük biztonságát a szolgáltatásnyújtásba való jogellenes beavatkozás megakadályozása érdekében;
2. a kapott, előállított vagy egyéb módon felhasznált működési adatok védelmét annak érdekében, hogy azokhoz csak engedéllyel rendelkezők férhessenek hozzá.

b) A védelelirányítási rendszer meghatározza:

1. a védelmi kockázat elemzésével és csökkentésével, a biztonság nyomon követésével és javításával, a biztonsági vizsgálatokkal és a tanulságok terjesztésével kapcsolatos eljárásokat;
2. a biztonsági előírások megszegésének észlelésére és a személyzet megfelelő biztonsági figyelmeztetésekkel történő riasztására szolgáló eszközöket;
3. a biztonsági rések hatásainak csökkentését és az újbóli bekövetkezést megelőző javító intézkedések és kockázatsökkentő eljárások azonosítását célzó eszközöket.

c) A léginavigációs szolgáltatók, a légiforgalmiáramlás-szervezést végző szolgáltatók és a hálózatiirányító szükség esetén biztosítják a személyzet védelmi ellenőrzését, és a létesítmények, a személyzet és az adatok védelmének biztosítása érdekében egyeztetnek az illetékes polgári és katonai szervekkel.

d) A léginavigációs szolgáltatók, a légiforgalmiáramlás-szervezést végző szolgáltatók és a hálózatiirányító meghozzák a szükséges intézkedéseket rendszereiknek, felhasznált rendszerelemeknek és adataiknak olyan információ- és kiberbiztonsági kockázatokkal szembeni védelmére, amelyek jogosulatlan beavatkozást jelenthetnek a szolgáltatás nyújtásába.

ATM/ANS.OR.D.015 Pénzügyi erő – gazdasági és pénzügyi kapacitás

A léginavigációs szolgáltatók és a légiforgalmiáramlás-szervezést végző szolgáltatók eleget tesznek pénzügyi – például a rögzített és változó működési költségekkel és a tőkebefektetési költségekkel kapcsolatos – kötelezettségeiknek. Megfelelő költségelszámolási rendszert alkalmaznak. Kötelesek az ATM/ANS.OR.D.005 b) pontban említett éves tervvel, valamint a statútumuknak megfelelő mérlegekkel és számlákkal bizonyítani pénzügyi kapacitásukat, valamint rendszeresen alávetni magukat független auditorok általi auditálásnak.

▼B**ATM/ANS.OR.D.020 Felelősség és biztosítási fedezet**

- a) A léginavigációs szolgáltatók, a légiforgalmiáramlás-szervezést végző szolgáltatók és a hálózati irányító az alkalmazandó joggal összhangban megállapodnak a feladataik elvégzésével összefüggő felelősség kérdésének rendezéséről.
- b) A felelősség biztosítása érdekében alkalmazott módszer alkalmas a kérdéses potenciális veszteség és kár fedezésére, figyelembe véve az érintett szolgáltatók és a hálózati irányító jogállását és a rendelkezésre álló kereskedelmi biztosítási fedezet szintjét.
- c) A más szolgáltató szolgáltatásait igénybevevő léginavigációs szolgáltatók, légiforgalmiáramlás-szervezést végző szolgáltatók és hálózati irányító biztosítják, hogy az általuk erre vonatkozóan kötött megállapodás meghatározza a felelősség közöttük történő megosztását is.

ATM/ANS.OR.D.025 Jelentéstételi követelmények

- a) A léginavigációs szolgáltatók és a légiforgalmiáramlás-szervezést végző szolgáltatók tevékenységeikről éves jelentést készítenek az illetékes hatóság részére.
- b) A léginavigációs szolgáltatók és a légiforgalmiáramlás-szervezést végző szolgáltatók esetében az éves jelentésnek ki kell térnie a pénzügyi eredményekre (az 550/2004/EK rendelet 12. cikkének sérelme nélkül), a működtetési teljesítményre, valamint – különösen a biztonság terén – a jelentős tevékenységekre és fejlesztésekre.
- c) A hálózati irányító a 677/2011/EU rendelet 20. cikkével összhangban tevékenységeiről éves jelentést készít a Bizottság és az Ügynökség részére. A jelentésnek ki kell térnie a működtetési teljesítményre, valamint – különösen a biztonság terén – a jelentős tevékenységekre és fejlesztésekre.
- d) Az a) és c) pontban említett éves jelentések legalább a következőket tartalmazzák:
 1. a nyújtott szolgáltatás teljesítményszintjének értékelése;
 2. a léginavigációs szolgáltatók és a légiforgalmiáramlás-szervezést végző szolgáltatók esetében az ATM/ANS.OR.D.005 a) pontban említett üzleti tervben megállapított teljesítménycélokhoz képest elért teljesítmény, az éves terv szerinti teljesítménymutatók segítségével összevetve a tényleges teljesítményt az éves tervben meghatározott teljesítménnyel;
 3. a hálózati irányító esetében a 677/2011/EU rendelet 2. cikkének (24) bekezdésében említett hálózatstratégiai tervben megállapított teljesítménycélokhoz képest elért teljesítmény, az említett rendelet 2. cikkének (23) bekezdésében említett hálózatműködtetési terv szerinti teljesítménymutatók segítségével összevetve a tényleges teljesítményt a hálózatműködtetési tervben meghatározott teljesítménnyel;
 4. a vonatkozó célok és célkitűzések közötti eltérések magyarázata, valamint a tervek és a tényleges teljesítmény között az 549/2004/EK rendelet 11. cikkében említett referencia-időszakban megmutatkozó különbségek kezeléséhez szükséges intézkedések kijelölése;
 5. a működés és az infrastruktúra fejlesztései;
 6. a pénzügyi eredmények, amennyiben azokat az 550/2004/EK rendelet 12. cikkének (1) bekezdése értelmében nem teszik külön közzé;

▼B

7. a szolgáltatások igénybevevőivel folytatott hivatalos konzultációs folyamatról szóló információk;
 8. a humánerőforrás-politikáról szóló információk.
- e) A léginavigációs szolgáltatók, a légiforgalmiáramlás-szervezést végző szolgáltatók és a hálózati irányító éves jelentéseiket kérésre hozzáférhetővé teszik a Bizottság és az Ügynökség számára. Jelentéseiket a nyilvánosság számára is hozzáférhetővé teszik az illetékes hatóság által az uniós és a nemzeti joggal összhangban meghatározott feltételekkel.

▼ M1*1. függelék***LÉGI FORGALMI ADATKATALÓGUS****Bevezetés**

a) A légi forgalmi adatkatalógus az alábbiak szerint rendezett léginavigációs tárgykörökre, tulajdonságokra és altulajdonságokra vonatkozik:

- (1) repülőtéri adatok;
- (2) légtér adatok;
- (3) ATS és egyéb útvonaladatok;
- (4) műszeres repülési eljárásokra vonatkozó adatok;
- (5) rádió navigációs eszközökre/rendszerekre vonatkozó adatok;
- (6) akadály adatok;
- (7) földrajzi helyre vonatkozó adatok.

b) A légi forgalmi adatkatalógus táblázatai a következő oszlopokból állnak:

- (1) tárgykör, amelyre vonatkozóan adatok gyűjthetők;
- (2) tulajdonság: egy tárgykör megállapítható jellemzője, amely további altulajdonságok szerint pontosítható;
- (3) ugyanaz, mint a 2. pont;
- (4) típusok: az adatok különböző típusokba sorolhatók;
- (5) leírás: az adatelem leírása;
- (6) megjegyzések: az adatszolgáltatásra vonatkozó további információkat vagy feltételeket tartalmaznak;
- (7) pontosság: a légi forgalmi adatokra vonatkozó követelmények 95 %-os megbízhatósági szinten alapulnak;
- (8) megbízhatósági besorolás;
- (9) létrehozás típusa: az adatok lehetnek felmérési, számított vagy bejelentett adatok;
- (10) közzétételi felbontás;
- (11) térkép felbontása.

A b) pont (2) és (3) tételére vonatkozó megjegyzés: A katalógus valamely elemének tárgykörként, tulajdonságként vagy altulajdonságként történő besorolása nem jelenti egy bizonyos adatmodell előírását.

A b) pont (7) tételére vonatkozó megjegyzés: A kettős célt szolgáló pontok, pl. a várakozási pont és a megközelítés-megszakítási pont esetében a nagyobb pontosság alkalmazandó. Az akadály és domborzati adatokra vonatkozó pontossági követelmények 90 %-os megbízhatósági szinten alapulnak.

A b) pont (10) tételére vonatkozó megjegyzés: A földrajzi helyzetre vonatkozó adatok (szélesség és hosszúság) közzétételi felbontásai a fokban, percben és másodpercben megadott koordinátákra vonatkoznak. Eltérő formátum alkalmazása esetén (pl. tízesjegy pontossággal megadott fokok digitális adatkészletekhez), vagy ha a hely jelentős mértékben északabbra/délebbre található, a közzétételi felbontásnak összhangban kell állnia a pontossági követelményekkel.

1. Repülőtéri adatok

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
Repülőtér/ helikopter- leszállóhely				Kijelölt terület (beleértve mindenfajta épületet, berendezést és felszerelést) a földön vagy a vízen, amelyet részben vagy teljes egészében légi járművek érkezéséhez, indulásához és földi mozgásához használnak.						
	Kód			A repülőtér/helikopter-leszállóhely kódja						
		ICAO helységeazonosító kód	Szöveg	A repülőtér/helikopter-leszállóhely négybetűs ICAO helységeazonosító kódja, az ICAO Doc 7910. számú, „Helységeazonosító kódok” című kézikönyvben felsoroltak szerint	Ha van					
		IATA kód	Szöveg	Az IATA szabályai szerint valamely helyhez rendelt azonosító (767. számú határozat)	Ha van					
		Egyéb	Szöveg	Helyileg meghatározott repülőtér azonosító, amennyiben eltér az ICAO helységeazonosító kódtól						
	Név		Szöveg	A repülőtér elsődleges hivatalos neve, amelyet az illetékes hatóság ruházott rá						
	Kiszolgált város		Szöveg	A repülőtér/helikopter-leszállóhely által kiszolgált város teljes neve (szabad szöveg)						
	Engedélyezett forgalom típusa									

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
		Nemzetközi/ belföldi	Kódlista	Annak megjelölése, hogy nemzetközi és/vagy belföldi járatok engedélyezettek-e a repülőtérén/ helikopter-leszállóhelyen						
		Műszeres repülési szabályok (IFR)/látva-repülési szabályok (VFR)	Kódlista	Annak megjelölése, hogy IFR és/vagy VFR-repülések engedélyezettek-e a repülőtérén/ helikopter-leszállóhelyen						
		Menetrend szerinti/nem menetrend szerinti	Kódlista	Annak megjelölése, hogy menetrend szerinti és/vagy nem menetrend szerinti járatok engedélyezettek-e a repülőtérén/ helikopter-leszállóhelyen						
		Polgári/ katonai	Kódlista	Annak megjelölése, hogy kereskedelmi jellegű polgári repülés és/vagy általános célú repülés és/vagy katonai célú repülések engedélyezettek-e a repülőtérén/ helikopter-leszállóhelyen						
		Korlátozott használat	Szöveg	Annak megjelölése, hogy a repülőtér vagy a helikopter-leszállóhely nem nyilvános (csak a tulajdonosok használhatják)						
	Helikopter-leszállóhely típusa		Szöveg	A helikopter-leszállóhely típusa (felszíni, emelt, hajófedélzeti vagy helikopterleszálló platform)						
	Irányítás típusa		Szöveg	Annak megjelölése, hogy a repülőtér polgári, katonai vagy közös irányítás alatt áll						

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Engedéllyel rendelkező		Szöveg	Annak megjelölése, hogy a repülőtér rendelkezik/nem rendelkezik az ICAO szabályai vagy a 139/2014/EU rendelet szerinti engedéllyel						
	Engedélyezés dátuma		Dátum	Az engedély illetékes hatóság általi kiadásának a dátuma						
	Engedély lejáratási dátuma		Dátum	A repülőtér engedélye érvénytelenné válásának dátuma						
	Repülőtér-magasság									
		Tengerszinthez viszonyított magasság	Tengerszinthez viszonyított magasság	A leszállási terület legmagasabb pontjának a közepes tengerszinttől mért függőleges távolsága		0,5 m	Alapvető	Felmérési	1 m vagy 1 láb	1 m vagy 1 láb
		Földalak-egyenetlenség	Magasság	Földalak-egyenetlenség a repülőtér / helikopter-leszállóhely magassági helyzetén	Adott esetben	0,5 m	Alapvető	Felmérési	1 m vagy 1 láb	1 m vagy 1 láb
	Referencia-hőmérséklet		Érték	A repülőtéren az év legmelegebb hónapjában mért legmagasabb napi hőmérsékletek havi átlaga; ezt a hőmérsékletet átlagolni kell több éves időszak vonatkozásában.						
	Átlagos alacsony hőmérséklet		Érték	A repülőtér tengerszint feletti magasságán az utolsó öt évben az év leghidegebb hónapjában mért legalacsonyabb hőmérsékletek átlaga		5 fok				

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Mágneses eltérés			A földrajzi észak és a mágneses észak közötti különbség, fokokban kifejezve						
		Szög	Szög	A mágneses eltérés szögértéke		1 fok	Alapvető	Felmérési	1 fok	1 fok
		Dátum	Dátum	Az a dátum, amikor a mágneses eltérés a megfelelő értéket mutatta						
		Éves változás	Érték	A mágneses eltérés éves változásának mértéke						
	Vonatkozási pont			A repülőtér kijelölt földrajzi helye						
		Helyzet	Pont	A repülőtéri referenciapont földrajzi helye		30 m	Mindennapi	Felmérési/ számított	1 s	1 s
		Terület	Szöveg	A repülőtéri referenciapont helye						
		Irány	Szöveg	A repülőtéri referenciapont iránya a repülőtér által kiszolgált város központjától						
		Távolság	Távolság	A repülőtéri referenciapont távolsága a repülőtér által kiszolgált város központjától						
Leszállási irányjelző				A le- és felszállás végrehajtására ténylegesen kijelölt irányt jelző látás utáni segédeszköz						

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Hely		Szöveg	A leszállási irányjelző helye						
	Világítás		Szöveg	A leszállási irányjelző világítása	Ha van					
Másodlagos áramforrás										
	Jellemzők		Szöveg	A másodlagos áramforrás leírása						
	Átkapcsolási idő		Érték	Másodlagos áramforrásra való átkapcsolási idő						
Anemométer				A szél sebességét mérő eszköz						
	Hely		Szöveg	Az anemométer helye						
	Világítás		Szöveg	Az anemométer világítása	Ha van					
Repülőtéri helyleadó (ABN) / azonosító jeladó (IBN)				Repülőtéri helyleadó/azonosító jeladó a repülőtér helyének a levegőből történő megjelölésére						
	Hely		Szöveg	A repülőtéri helyleadó/azonosító jeladó helye	Ha van					
	Jellemzők		Szöveg	A repülőtéri helyleadó/azonosító jeladó leírása						

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Üzemidő		Ütemezés	A repülőtéri helyleadó/azonosító jeladó üzemideje						
Szélirányjelző										
	Hely		Szöveg	A szélirányjelző helye						
	Világítás		Szöveg	A szélirányjelző világítása						
Futópálya menti látástávolság (RVR) megfigyelő hely				RVR megfigyelés helye						
	Helyzet		Pont	RVR megfigyelő helyek földrajzi helye						
Frekvenciatervterület				A földi mozgási terület kijelölt része, ahol a légiforgalmi irányítás vagy a földi irányítás speciális frekvenciát igényel						
	Állomás		Szöveg	A szolgáltatást nyújtó állomás neve						
	Frekvencia		Érték	A szolgáltatást nyújtó állomás frekvenciája						
	Határ		Sokszög	A frekvenciatervterület területhatára						

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
Veszélyes csomópont				A légi jármű-vezetőktől/vezetőktől fokozott figyelmet követelő repülőtéri mozgási terület, ahol viszonylag nagy az ütközés és a futópályasértés veszélye						
	Azonosító		Szöveg	A veszélyes csomópont azonosítója						
	Annotáció		Szöveg	A veszélyes csomóponttal kapcsolatos további információk						
	Geometria		Sokszög	A veszélyes csomópont földrajzi területe						

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
Futópálya				Szárazföldi repülőtér meghatározott négyszögletes területe, amelyet légi járművek fel- és leszállása céljából hoztak létre						
	Kód		Szöveg	A futópálya teljes szöveges jelölője, amelyet a futópálya egyedi azonosítására használnak a repülőtéren/helikopter-leszállóhelyen (pl.: 09/27, 02R/20L, RWY 1)						
	Névleges hosszúság		Távolság	A futópálya bejelentett hosszirányú kiterjedése működési (teljesítmény) számításokhoz.		1 m	Kritikus	Felmérési	1 m vagy 1 láb	1 m
	Névleges szélesség		Távolság	A futópálya bejelentett keresztirányú kiterjedése működési (teljesítmény) számításokhoz		1 m	Alapvető	Felmérési	1 m vagy 1 láb	1 m

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Geometria		Sokszög	A futópályaelem geometriája, futópálya beljebb helyezett területe és futópálya kereszteződés						
	Középvonali pontok									
		Helyzet	Pont	A futópálya középvonalának földrajzi helye a futópálya mindkét végén, a biztonsági megállási területnél (SWY), valamint minden felszállási repülési útvonal terület kezdeténél, és a futópálya, valamint a biztonsági megállási terület lejtésének valamennyi változásánál	A 4 3.8.4.2. számú melléklet szerinti meghatározás	1 m	Kritikus	Felmérési		
		Tengerszínhez viszonyított magasság	Tengerszínhez viszonyított magasság	A megfelelő középvonali pont tengerszínhez viszonyított magassága. Nem precíziós megközelítési eljárások esetén a futópálya mentén bármely jelentős magas vagy alacsony közbenső pont meg kell mérni másfél méter vagy láb pontosságig.		0,25 m	Kritikus	Felmérési		
		Földalak-egyenetlenség	Magasság	Földalak-egyenetlenség a megfelelő középvonali pontnál						
	Futópálya kilépési vonal									
		Kilépésirányító vonal	Vonal	A futópálya kilépési vonal földrajzi helye		0,5 m	Alapvető	Felmérési	1/100 s	1 s
		Szín	Szöveg	A futópálya kilépési vonal színe						

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
		Stílus	Szöveg	A futópálya kilépési vonal stílusa						
		Irányítottság	Kódlista	A futópálya kilépési vonal irányítottsága (egyirányú vagy kétirányú)						
	Felület típusa		Szöveg	A futópálya felületének típusa						
	Szilárdság									
		Burkolatosztályozási szám	Szöveg	Burkolatosztályozási szám						
		Burkolat típusa	Szöveg	Burkolat típusa a légi jármű-osztályozási szám – burkolatosztályozási szám meghatározásához						
		Ágyazat kategória	Szöveg	A futópálya-ágyazati teherbíró képesség kategóriája						
		Megengedett nyomás	Szöveg	A legnagyobb megengedett abroncsnyomás-kategória vagy a legnagyobb megengedett abroncsnyomásérték						
		Értékelési módszer	Szöveg	Az alkalmazott értékelési módszer						

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Futópályasáv			A futópályát, és ha ilyet kijelöltek, a biztonsági megállási területet magába foglaló meghatározott terület: a futópályáról lefutó légi jármű sérülési kockázatának csökkentésére; és a terület felett le- és felszállás végrehajtása alkalmával átrepülő légi jármű védelmére						
		Hosszúság	Távolság	A futópályasáv hosszirányú kiterjedése						
		Szélesség	Távolság	A futópályasáv keresztirányú kiterjedése						
		Felület típusa	Szöveg	A futópályasáv felületének típusa						
	Padka			A szilárd burkolat széléhez csatlakozó, oly módon kiképzett terület, hogy az átmenetet biztosítsa a szilárd burkolat és a szomszédos talajfelület között						
		Geometria	Sokszög	A futópályapadka földrajzi helye						
		Felület típusa	Szöveg	A futópályapadka felületének típusa						
		Szélesség	Távolság	A futópályapadka szélessége		1 m	Alapvető	Felmérési	1 m vagy 1 láb	

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Gázsugár-erózióknak ellenálló padka			A felszállási nekifutás kezdetén a légi jármű hajtómű gázsugár okozta erózióknak ellenálló, a futópálya széléhez csatlakozóan elhelyezett, különlegesen kiképzett felület						
		Geometria	Sokszög	A gázsugár-erózióknak ellenálló padka földrajzi helye						
	Akadálymentes zóna		Szöveg	Akadálymentes zóna megléte I. kategóriás precíziós megközelítésű futópálya esetén	Ha rendelkezésre áll					
	Futópálya-jelzés									
		Típus	Szöveg	Futópálya-jelzés típusa						
		Leírás	Szöveg	Futópálya-jelzés leírása						
		Geometria	Sokszög	A futópálya-jelzés földrajzi helye						
	Futópálya középvonalát jelző fények									
		Hosszúság	Távolság	A futópálya középvonalát jelző fények hosszirányú kiterjedése						
		Elosztás	Távolság	A futópálya középvonalát jelző fények közötti távolság						

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
		Szín	Szöveg	A futópálya középvonalát jelzőfények színe						
		Fényerő	Szöveg	A futópálya középvonalát jelző fények fényereje						
		Helyzet	Pont	Minden egyes, a futópálya középvonalát jelző fény földrajzi helye						
	Futópálya-szegély-fények									
		Hosszúság	Távolság	A futópályaszegély-fények hosszirányú kiterjedése						
		Elosztás	Távolság	A futópályaszegély-fények közötti távolság						
		Szín	Szöveg	A futópályaszegély-fények színe						
		Fényerő	Szöveg	A futópályaszegély-fények fényereje						
		Helyzet	Pont	Minden egyes futópályaszegély-fény földrajzi helye						
	Hivatkozási kód			A hivatkozási kód arra szolgál, hogy egyszerű módszert nyújtson a repülőterek jellemzőire vonatkozó számos előírás összekapcsolásához olyan repülőtéri segédeszközök biztosítása érdekében, amelyek alkalmasak a repülőtéren üzemeltetni kívánt légi járművek számára.						

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
		Szám	Kódlista	A repülőgép-vonatkozási futópálya-hosszúságon alapuló szám						
		Betű	Kódlista	A repülőgép szárnyfesztávolságán és a fő hajtómű külső fesztávolságán alapuló betű						
	Korlátozás		Szöveg	A futópályára vonatkozó korlátozások leírása						
Futópálya irány										
	Kód		Szöveg	A leszállási és felszállási irány teljes szöveges kódja – példák: 27, 35L, 01R						
	Pontos irányszög		Írányszög	A futópálya pontos irányszöge		1/100 fok	Mindennapi	Felmérési	1/100 fok	1 fok
	Típus		Szöveg	A futópálya típusa: precíziós megközelítésű (I., II., III. kategória), nem precíziós megközelítésű / nem műszeres						
	Pályaküszöb			A futópálya leszállásra alkalmas részének kezdete						
		Helyzet	Pont	A pályaküszöb földrajzi helye		1 m	Kritikus	Felmérési	1/100 s	1 s
		Tengerszinthez viszonyított magasság	Tengerszinthez viszonyított magasság	A pályaküszöb tengerszinthez viszonyított magassága		Lásd az 1. megjegyzést				
		Földalak-egyenetlenség	Magasság	WGS-84 földalak-egyenetlenség a pályaküszöb helyzeténél		Lásd a 2. megjegyzést				

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
		Típus	Szöveg	Annak megjelölése, hogy a pályaküszöb beljebb helyezett-e vagy sem; a beljebb helyezett küszöb nem a futópálya végénél elhelyezett küszöb						
		Beljebb helyezés	Távolság	A beljebb helyezett küszöb távolsága	Beljebb helyezett küszöb esetén	1 m	Mindennapi	Felmérési		
	Futópálya vége			Futópálya vége (repülési útvonal összehangolási pont)						
		Helyzet	Pont	Futópálya végének helye az indulás irányában		1 m	Kritikus	Felmérési	1/100 s	1 s
		Tengerszinthez viszonyított magasság	Tengerszinthez viszonyított magasság	A futópálya vég helyzetének a tengerszinthez viszonyított magassága		Lásd a futópálya központi pontjait				
	A futópálya indulási vége (DER)			A felszállásra alkalmasnak nyilvánított terület vége (vagyis a futópálya vége, illetve biztonsági felszálló terület rendelkezésre állása esetén a biztonsági felszálló terület vége)	Az indulási eljárás kezdete					
		Helyzet	Pont	A futópálya indulási végének földrajzi helye						
		Tengerszinthez viszonyított magasság	Tengerszinthez viszonyított magasság	A futópálya indulási végének tengerszinthez viszonyított magassága a futópálya vagy a biztonsági felszálló terület végének a tengerszinthez viszonyított magassága, attól függően, hogy melyik van magasabban						

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Földterési terület			A futópálya-felület küszöbön túl található része, ahol a leszálló repülőgépek először érintik meg a futópályát Tengerszinthez viszonyított magasság						
		Tengerszinthez viszonyított magasság	Tengerszinthez viszonyított magasság	Precíziós megközelítésű futópálya földterési területének a legmagasabb tengerszinthez viszonyított magassága	Precíziós megközelítésű futópálya	0,25 m vagy 0,25 láb				
		Lejtés	Érték	A futópálya földterési területének lejtése						
	Lejtés		Érték	A futópálya lejtése						
	Leszállási és várakozási műveletek (LAHSO)			Leszállási és várakozási műveletek						
		Geometria	Vonal	A leszállási és várakozási műveletek földrajzi helye						
		Védett elem	Szöveg	A védett futópálya vagy gurulóút neve						
	Beljebb helyezett terület			A futópályának a futópálya kezdete és a beljebb helyezett küszöb közötti szakasza						
		Geometria	Sokszög	A beljebb helyezett terület földrajzi helye						
		Burkolatosztályozási szám	Szöveg	A beljebb helyezett terület burkolatosztályozási száma						
		Felület típusa	Szöveg	A beljebb helyezett terület felületének típusa						

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
		Légi járműre vonatkozó korlátozás	Szöveg	Adott légi jármű típusra vonatkozó használati korlátozás						
	Biztonsági megállási terület (SWY)			A rendelkezésre álló felszállási távolság végén a talajon meghatározott derékszögű terület, amelyet úgy alakítottak ki, hogy azon a légi jármű a felszállás megszakitása esetén megállítható legyen						
		Hosszúság	Távolság	A biztonsági megállási terület hosszirányú kiterjedése	Ha van	1 m	Kritikus	Felmérési	1 m vagy 1 láb	1 m
		Szélesség	Távolság	A biztonsági megállási terület szélessége		1 m	Kritikus	Felmérési	1 m vagy 1 láb	1 m
		Geometria	Sokszög	A biztonsági megállási terület földrajzi helye						
		Lejtés	Érték	A biztonsági megállási terület lejtése						
		Felület típusa	Szöveg	A biztonsági megállási terület felületének típusa						
	Biztonsági felszálló terület			Az illetékes hatóság ellenőrzése alatt álló, talaj vagy vízfelszín felett meghatározott derékszögű terület, amelyet úgy választottak vagy alakítottak ki, hogy alkalmas legyen arra, hogy felette egy repülőgép meghatározott magasságig végrehajthassa kezdeti emelkedésének egy részét						
		Hosszúság	Távolság	A biztonsági felszálló terület hosszirányú kiterjedése		1 m	Alapvető	Felmérési	1 m vagy 1 láb	
		Szélesség	Távolság	A biztonsági felszálló terület keresztirányú kiterjedése		1 m	Alapvető	Felmérési	1 m vagy 1 láb	

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
		Talajszelvény		A biztonsági felszálló terület függőleges szelvénye (vagy lejtése)	Ha van					
	Futópálya végbiztonsági terület (RESA)			A futópálya meghosszabbított középvonalára szimmetrikus terület a futópályasáv végén, amelyet elsősorban a futópálya előtt földet érő vagy a futópályán túlfutó repülőgép sérülési kockázatának csökkentése érdekében alakítottak ki						
		Hosszúság	Távolság	A futópálya végbiztonsági terület hosszirányú kiterjedése						
		Szélesség	Távolság	A futópálya végbiztonsági terület keresztirányú kiterjedése						
		Hosszanti lejtés	Érték	A futópálya végbiztonsági terület hosszanti lejtése						
		Keresztirányú lejtés	Érték	A futópálya végbiztonsági terület keresztirányú lejtése						
	Deklarált távolságok									
		Rendelkezésre álló felszállási nekifutási távolság (TORA)	Távolság	A futópálya azon hosszúsága, amelyet a felszálló repülőgép földi nekifutására alkalmasnak és igénybe vehetőnek nyilvánítanak		1 m	Kritikus	Felmérési	1 m vagy 1 láb	1 m
		Rendelkezésre álló felszállási úthossz (TODA)	Távolság	A rendelkezésre álló felszállópálya hosszúsága, valamint a rendelkezésre álló felszállási biztonsági sáv hosszúsága, amennyiben van ilyen		1 m	Kritikus	Felmérési	1 m vagy 1 láb	1 m

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
		Rendelkezésre álló gyorsulásmegállási távolság (ASDA)	Távolság	A rendelkezésre álló felszállópálya hosszúsága, valamint a biztonsági megállási terület hosszúsága, amennyiben van ilyen		1 m	Kritikus	Felmérési	1 m vagy 1 láb	1 m
		Rendelkezésre álló leszállási távolság (LDA)	Távolság	A futópálya azon hosszúsága, amelyet a leszálló repülőgép földi futására alkalmasnak és igénybe vehetőnek nyilvánítanak		1 m	Kritikus	Felmérési	1 m vagy 1 láb	1 m
		Megjegyzések	Szöveg	Megjegyzések, beleértve a futópálya belépési vagy kezdeti pontját, ahol alternatív csökkentett távolságok bejelentésére került sor						
	A futópálya végét jelző fények									
		Szín	Szöveg	A futópálya végét jelző fények színe						
		Helyzet	Pont	A futópálya végét jelző fények földrajzi helye						
	A biztonsági megállási területet jelző fények									
		Hosszúság	Távolság	A biztonsági megállási területet jelző fények hosszirányú kiterjedése						
		Szín	Szöveg	A biztonsági megállási területet jelző fények színe						

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
		Helyzet	Pont	A biztonsági megállási területet jelző fények földrajzi helye						
	Bevezető fényrendszer									
		Típus	Szöveg	A bevezető fényrendszer besorolása, kritériumként alkalmazva a 139/2014/ EU rendeletet és a CS-ADR-DSN előírásait, különös tekintettel a CS ADR-DSN.M.625 és CS ADR-DSN.M.626 előírásokra						
		Hosszúság	Távolság	A bevezető fényrendszer hosszirányú kiterjedése						
		Fényerő	Szöveg	A bevezető fényrendszer relatív fényerejét jelző kód						
		Helyzet	Pont	A bevezető fényrendszer egyes fényeinak földrajzi helye						
	Pályaküszöbfények									
		Szín	Szöveg	A pályaküszöbfények színe						
		Szárny keresztfény (wing bar) színe	Szöveg	A pályaküszöb szárny keresztfények színe						

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
		Helyzet	Pont	Az egyes pályaküszöbfények és szárny keresztfények földrajzi helye						
	A földterési területet jelző fények									
		Hosszúság	Távolság	A futópálya földterési területét jelző fények hosszirányú kiterjedése						
		Helyzet	Pont	Minden egyes, a futópálya földterési területét jelző fény földrajzi helye						
	Vizuális siklópálya kijelölő rendszer									
		A küszöb feletti minimális szemmagasság (MEHT)	Magasság	A küszöb feletti minimális szemmagasság						
		Hely	Pont	A vizuális siklópálya kijelölő rendszer földrajzi helye						
		Szög	Szög	Névleges siklópálya szög(ek)						
		Típus	Szöveg	A vizuális megközelítés kijelölő rendszer típusa (PAPI, A-PAPI stb.)						

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
		Eltolódási szög	Szög	Amennyiben a rendszer tengelye nem párhuzamos a futópálya középvonálával, az eltolódás szöge és iránya (balra vagy jobbra)						
		Eltolódás iránya	Szöveg	Amennyiben a rendszer tengelye nem párhuzamos a futópálya középvonálával, az eltolódás szöge és iránya (balra vagy jobbra)						
	Fékezőszerkezet		Vonal	A futópályát keresztező fékezőszerkezet-kábel földrajzi helye						
	Fékező rendszer			Magas energiaelnyelő képességgel rendelkező anyag a futópálya vagy a biztonsági megállási terület végén, amelyet úgy alakítottak ki, hogy összeroppanjon a repülőgép súlya alatt, miközben az anyag a légi jármű futóművére lassulási erőt fejt ki						
		Geometria	Sokszög	A fékező rendszer földrajzi helye						
		Visszafogás	Távolság	A fékező rendszer általi visszafogás						
		Hosszúság	Távolság	A fékező rendszer hosszirányú kiterjedése						
		Szélesség	Távolság	A fékező rendszer keresztirányú kiterjedése						

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
Rádió-magasságmérő terület										
	Hosszúság		Távolság	A rádió-magasságmérő terület hosszirányú kiterjedése						
	Szélesség		Távolság	A rádió-magasságmérő terület keresztirányú kiterjedése						
	Geometria		Sokszög	A rádió-magasságmérő terület földrajzi helye						
			1. megjegyzés	Nem precíziós megközelítésű futópályák küszöbmagassága		0,5 m	Alapvető	Felmérési	1 m vagy 1 láb	1 m vagy 1 láb
				Precíziós megközelítésű futópályák küszöbmagassága		0,25 m	Kritikus	Felmérési	0,1 m vagy 0,1 láb	0,5 m vagy 1 láb
			2. megjegyzés	WGS-84 földalak-egyenetlenség nem precíziós megközelítések pályaküszöbénél		0,5 m	Alapvető	Felmérési	1 m vagy 1 láb	1 m vagy 1 láb
				WGS-84 földalak-egyenetlenség precíziós megközelítések pályaküszöbénél		0,25 m	Kritikus	Felmérési	0,1 m vagy 0,1 láb	0,5 m vagy 1 láb

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
Végső megközelítési és felszállási terület				Kijelölt terület, amely fölött a függeszkedés vagy a leszállás végső megközelítési manőverét végrehajtják, illetve ahonnan a felszállási manővert megkezdik; az 1. teljesítményosztályú helikopterek esetében a kijelölt terület magában foglalja a felszállás megszakítására rendelkezésre álló területet is.						
	Küszöbpont			A végső megközelítési és felszállási terület kezdete, amely leszálláshoz használható						
		Helyzet	Pont	A végső megközelítési és felszállási terület küszöbpontjának földrajzi helye		1 m	Kritikus	Felmérési	1/100 s	1 s
		Tengerszinthez viszonyított magasság	Tengerszinthez viszonyított magasság	A végső megközelítési és felszállási terület küszöbének tengerszinthez viszonyított magassága		Lásd az 1. megjegyzést				
		Földalak-egyenetlenség	Magasság	WGS-84 földalak-egyenetlenség a végső megközelítési és felszállási terület küszöbének helyzeténél		Lásd a 2. megjegyzést				
	A futópálya indulási vége			A felszállásra alkalmasnak nyilvánított terület vége (vagyis a futópálya vége, illetve biztonsági felszálló terület rendelkezésre állása esetén a biztonsági felszálló terület vége vagy a végső megközelítési és felszállási terület vége)						
		Helyzet	Pont	A futópálya indulási végének földrajzi helye		1 m	Kritikus	Felmérési	1/100 s	1 s
		Tengerszinthez viszonyított magasság	Tengerszinthez viszonyított magasság	A futópálya/végső megközelítési és felszállási terület kezdetének és végének magasságai közül a nagyobb						

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Típus		Szöveg	Végső megközelítési és felszállási terület típusa						
	Megnevezés		Szöveg	A leszállási és felszállási terület teljes szöveges jelölője						
	Hosszúság		Távolság	A végső megközelítési és felszállási terület hosszirányú kiterjedése		1 m	Kritikus	Felmérési	1 m vagy 1 láb	1 m
	Szélesség		Távolság	A végső megközelítési és felszállási terület keresztirányú kiterjedése						
	Geometria		Sokszög	A végső megközelítési és felszállási terület földrajzi helye						
	Lejtés		Érték	A végső megközelítési és felszállási terület lejtése						
	Felület típusa		Szöveg	A végső megközelítési és felszállási terület felületének típusa						
	Pontos irányszög		Írányszög	A végső megközelítési és felszállási terület pontos irányszöge		1/100 fok	Mindennapi	Felmérési	1/100 fok	
	Deklarált távolságok									
		Rendelkezésre álló felszállási úthossz (TODAH)	Távolság	A végső megközelítési és felszállási terület hossza, valamint a helikopter biztonsági felszálló terület hossza (ha rendelkezésre áll)	Továbbá – adott esetben – alternatív csökkentett deklarált távolságok	1 m	Kritikus	Felmérési	1 m vagy 1 láb	

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
		Megszakított felszálláshoz rendelkezésre álló úthossz (RTODAH)	Távolság	A végső megközelítési és felszállási terület hossza, amit 1. teljesítményosztályban üzemben tartott helikopterek számára rendelkezésre állónak és alkalmasnak nyilvánítottak, megszakított felszállás végrehajtásához		1 m	Kritikus	Felmérési	1 m vagy 1 láb	
		Rendelkezésre álló leszállási távolság (LDAH)	Távolság	A végső megközelítési és felszállási terület hossza, valamint bármely további terület, amit helikopterek számára rendelkezésre állónak és alkalmasnak nyilvánítottak leszállási manőver adott magasságból történő végrehajtásához		1 m	Kritikus	Felmérési	1 m vagy 1 láb	
		Megjegyzések	Szöveg	Megjegyzések, beleértve a futópálya belépési vagy kezdeti pontját, ahol alternatív csökkentett távolságok bejelentésére került sor						
	A végső megközelítési és felszállási terület jelölése									
		Leírás	Szöveg	A végső megközelítési és felszállási terület jelöléseinek leírása						
	Bevezető fényrendszer									
		Típus	Szöveg	A bevezető fényrendszer besorolása, kritériumként alkalmazva a 139/2014/EU rendeletet és a CS-ADR-DSN előírásait, különös tekintettel a CS-ADR-DSN.M.625 és CS-ADR-DSN.M.626 előírásokra						

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
		Hosszúság	Távolság	A bevezető fényrendszer hosszirányú kiterjedése						
		Fényerő	Szöveg	A bevezető fényrendszer relatív fényerejét jelző kód						
		Helyzet	Pont	A bevezető fényrendszer egyes fényeinak földrajzi helye						
	Területi fények									
		Leírás	Szöveg	A területi fények leírása						
		Helyzet	Pont	Az egyes területi fények földrajzi helye						
	Célpont fények									
		Leírás	Szöveg	Célpont fények leírása						
		Helyzet	Pont	Az egyes célpont fények földrajzi helye						
Földetérési és elemelkedési terület (TLOF)				Helikopter földet érésére és elemelkedésére alkalmas terület						

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Kód		Szöveg	A földterési és emelkedési terület szöveges jelölője						
	Középpont									
		Helyzet	Pont	A földterési és emelkedési terület küszöbpontjának földrajzi helye		1 m	Kritikus	Felmérési	1/100 s	1 s
		Tengerszinthez viszonyított magasság	Tengerszinthez viszonyított magasság	A földterési és emelkedési terület küszöbének tengerszinthez viszonyított magassága		Lásd az 1. megjegyzést				
		Földalak-egyenetlenség	Magasság	WGS-84 földalak-egyenetlenség a földterési és emelkedési terület középponti helyzeténél		Lásd a 2. megjegyzést				
	Hosszúság		Távolság	A földterési és emelkedési terület hosszirányú kiterjedése		1 m	Kritikus	Felmérési	1 m vagy 1 láb	1 m
	Szélesség		Távolság	A földterési és emelkedési terület keresztirányú kiterjedése		1 m	Kritikus	Felmérési	1 m vagy 1 láb	1 m
	Geometria		Sokszög	A földterési és emelkedési elem földrajzi helye						
	Lejtés		Érték	A földterési és emelkedési terület lejtése						
	Felület típusa		Szöveg	A földterési és emelkedési terület felületének típusa						
	Teherbíró képesség		Érték	A földterési és emelkedési terület teherbíró képessége					1 tonna	

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Vizuális siklópálya kijelölő rendszer típusa		Szöveg	A vizuális siklópálya kijelölő rendszer típusa						
	Jelölés									
		Leírás	Szöveg	A földterési és emelkedési terület jelöléseinek leírása						
Biztonsági terület				A helikopter-leszállóhelyen kijelölt, a földterési és emelkedési terület körülvevő akadálymentes terület, amely nem léginavigációs célokra szolgáló terület, és amelynek célja a földterési és emelkedési területről véletlenül letérő helikoptereket érő károk kockázatának csökkentése						
	Hosszúság		Távolság	A biztonsági terület hosszirányú kiterjedése						
	Szélesség		Távolság	A biztonsági terület keresztirányú kiterjedése						
	Felület típusa		Szöveg	A biztonsági terület felületének típusa						
Helikopter biztonsági felszálló terület				A talaj vagy vízfelszín felett meghatározott terület, amelyet úgy választottak és/vagy alakítottak ki, hogy alkalmas legyen arra, hogy felette 1. teljesítményosztályú helikopterek gyorsuljanak és meghatározott magasságot érjenek el						

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Hosszúság		Távolság	A helikopter biztonsági felszálló terület hosszirányú kiterjedése						
	Talajszelvény		Érték	A helikopter biztonsági felszálló terület függőleges szelvénye (vagy lejtése)						
			1. megjegyzés	Végső megközelítési és felszállási terület küszöb PinS (Point in Space, térbeli pont) megközelítéssel rendelkező vagy azzal nem rendelkező helikopter-leszállóhelyek számára		0,5 m	Alapvető	Felmérési	1 m vagy 1 láb	
				Végső megközelítési és felszállási terület küszöb üzemeltetésre szánt helikopter-leszállóhelyek számára		0,25 m	Kritikus	Felmérési	1 m vagy 1 láb (nem precíziós) 0,1 m vagy 0,1 láb (precíziós)	
			2. megjegyzés	WGS-84 földalak-egyenetlenség végső megközelítési és felszállási terület küszöbnél és a földterési és elemelkedési terület geometriai középpontjában, PinS megközelítéssel rendelkező vagy azzal nem rendelkező helikopter-leszállóhelyek számára		0,5 m	Alapvető	Felmérési	1 m vagy 1 láb	
				WGS-84 földalak-egyenetlenség végső megközelítési és felszállási terület küszöbnél és a földterési és elemelkedési terület geometriai középpontjában, üzemeltetésre szánt helikopter-leszállóhelyek számára		0,25 m	Kritikus	Felmérési	1 m vagy 1 láb (nem precíziós) 0,1 m vagy 0,1 láb (precíziós)	

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
Forgalmi előtér				Szárazföldi repülőtéren kijelölt terület, amely az utasok, posta vagy teheráru küldemények be- és kirakodására, valamint a légi járművek üzemanyaggal történő feltöltésére, parkolására vagy karbantartására szolgál						
	Kód		Szöveg	Adott repülőtér/helikopter-leszállóhely forgalmi előterének meghatározásához használt teljes szöveges név vagy kód						
	Geometria		Sokszög	A forgalmi előtér elem földrajzi helye		1 m	Mindennapi	Felmérési	1/10 s	1 s
	Típus		Szöveg	A forgalmi előtér elsődleges használatának besorolása						
	Légi járműre vonatkozó korlátozás		Szöveg	Adott légi jármű típusra vonatkozó használati korlátozás (tilalom)						
	Felület típusa		Szöveg	A forgalmi előtér felületének típusa						
	Szilárdság									
		Burkolatosztályozási szám	Szöveg	A forgalmi előtér burkolatosztályozási száma						

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
		Burkolat típusa	Szöveg	Légijármű-osztályozási szám – burkolatosztályozási szám meghatározása						
		Ágyazat kategória	Szöveg	A forgalmi előtér ágyazati teherbíró képesség kategóriája						
		Megengedett nyomás	Szöveg	A legnagyobb megengedett abroncsnyomás-kategória vagy a legnagyobb megengedett abroncsnyomásérték						
		Értékelési módszer	Szöveg	A forgalmi előtér teherbíró képességének meghatározására használt értékelési módszer						
	Tengerszínhez viszonyított magasság		Tengerszínhez viszonyított magasság	A forgalmi előtér tengerszínhez viszonyított magassága						
Gurulót				Szárazföldi repülőtéren kijelölt, a légi járművek gurulására és a repülőtér egyes területeinek összekapcsolására létesített út						
	Kód		Szöveg	A gurulót teljes szöveges jelölője						
	Szélesség		Távolság	A gurulót keresztirányú kiterjedése		1 m	Alapvető	Felmérési	1 m vagy 1 láb	
	Geometria		Sokszög	A gurulót elem földrajzi helye						
	Híd		Szöveg	Híd típusa (nincs, felüljáró, aluljáró)						

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Felület típusa		Szöveg	A gurulót felületének típusa						
	Szilárdság									
		Burkolatosztályozási szám	Szöveg	A gurulót burkolatosztályozási száma						
		Burkolat típusa	Szöveg	Légijármű-osztályozási szám – burkolatosztályozási szám meghatározása						
		Ágyazat kategória	Szöveg	A gurulót ágyazati teherbíró képesség kategóriája						
		Megengedett nyomás	Szöveg	A legnagyobb megengedett abroncsnyomás-kategória vagy a legnagyobb megengedett abroncsnyomásérték						
		Értékelési módszer	Szöveg	A gurulót teherbíró képességének meghatározására használt értékelési módszer						
	Légi járművekre vonatkozó korlátozások		Szöveg	Adott légi jármű típusra vonatkozó használati korlátozás (tilalom)						
	Referencia kód betű		Kódlista	A repülőgép szárnyfesztávolságán és a fő hajtómű külső fesztávolságán alapuló betű						

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Hely a szárnyvégek kinyitásához		Pont/sokszög	Hajlítható szárnyvégű repülőgépek fogadására alkalmas repülőterek esetében az a hely, ahol a szárnyvégek kinyithatók						
	Középvonali pontok									
		Helyzet	Pont	A gurulóút középvonali pontjainak földrajzi koordinátái		0,5 m	Alapvető	Felmérési	1/100 s	1/100 s
		Tengerszinthez viszonyított magasság	Tengerszinthez viszonyított magasság	A gurulóút középvonali pontjainak tengerszinthez viszonyított magassága		1 m	Alapvető	Felmérési		
	Padka			A szilárd burkolat széléhez csatlakozó és oly módon kiképzett terület, hogy az átmenetet biztosítson a szilárd burkolat és a szomszédos talajfelület között						
		Geometria	Sokszög	A gurulóútpadka földrajzi helye						
		Felület típusa	Szöveg	A gurulóútpadka felületének típusa						
		Szélesség	Távolság	A gurulóútpadka szélessége		1 m	Alapvető	Felmérési	1 m vagy 1 láb	
	Irányító vonalak									

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
		Geometria	Vonal	Az irányító vonalak földrajzi helye		0,5 m	Alapvető	Felmérési	1/100 s	1/100 s
		Szín	Szöveg	A gurulóút irányító vonalak színe						
		Stílus	Szöveg	A gurulóút irányító vonalak stílusa						
		Szárnyfesz-távolság	Érték	Szárnyfesz-távolság						
		Legnagyobb sebesség	Érték	Legnagyobb sebesség						
		Írány	Szöveg	Írány						
	Közbenső várakozó hely jelző-vonala		Vonal	Közbenső várakozó hely jelzővonala		0,5 m	Alapvető	Felmérési	1/100 s	1 s
	Gurulóút jelölése									
		Leírás	Szöveg	Gurulóút jelölésének leírása						
	Gurulóút szegélyfényei									
		Leírás	Szöveg	Gurulóút szegélyfényeinek leírása						

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
		Helyzet	Pont	Minden egyes gurulót-szegélyfény földrajzi helye						
	A gurulót középvezetést jelző fények									
		Leírás	Szöveg	A gurulót középvezetést jelző fények leírása						
		Helyzet	Pont	Minden egyes, a gurulót középvezetést jelző fény földrajzi helye						
	Megállító keresztfény									
		Leírás	Szöveg	Megállító keresztfény leírása	Ha van					
		Hely	Vonal	Megállító keresztfények helye						
	Futópálya védőfényei									
		Leírás	Szöveg	Futópálya-védőfények és egyéb futópálya-védelmi intézkedések leírása	Ha van					
		Hely	Pont	Megállító keresztfények helye	„A” elrendezés					

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
		Hely	Vonal	Megállító keresztfénysor helye	„B” elrendezés					
	Futópálya várakozási hely			A futópálya, egy akadálykorlátozási felület vagy a műszeres leszállító rendszer (ILS)/mikrohullámú leszállító rendszer (MLS) kritikus/érzékeny terület védelmére kijelölt hely, amelynél a guruló légi járműnek és egyéb járműveknek a repülőtéri irányító torony ettől eltérő engedélyének hiányában meg kell állniuk, és várakozniuk kell						
		Geometria	Vonal	A futópálya várakozási hely földrajzi helye		0,5 m	Alapvető	Felmérési	1/100 s	1 s
		Védett futópálya	Szöveg	Védett futópálya kódja						
		Megállás kategória	Kódlista	Futópálya kategória (0., I., II., III.)						
		Futópálya következik (runway ahead) szöveg	Szöveg	A jelölés szerinti tényleges szöveg; pl.: „RWY AHEAD” vagy „RUNWAY AHEAD”						
	Közbenső várakozó hely	Geometria	Vonal	A közbenső várakozó hely földrajzi helye – a forgalom irányítására szolgáló kijelölt hely, amelynél a repülőtéri irányítótorony utasításának megfelelően a guruló légi jármű és egyéb járművek megállnak és a további gurulásra vonatkozó légiforgalmi irányítói engedélyig várakoznak						

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
Helikopter-gurulóút				Kerekes futóművel rendelkező helikopterek földi mozgásához szánt földi gurulóút						
	Kód		Szöveg	A helikopter-gurulóút teljes szöveges jelölője						
	Középvonali pontok		Pont	A helikopter-gurulóút középvonali pontjainak földrajzi helye		0,5 m	Alapvető	Felmérési/ számított		
	Tengerszinthez viszonyított magasság		Tengerszinthez viszonyított magasság	A helikopter-gurulóút tengerszinthez viszonyított magassága		1 m	Alapvető	Felmérési		
	Szélesség		Távolság	A helikopter-gurulóút keresztirányú kiterjedése		1 m	Alapvető	Felmérési		
	Felület típusa		Szöveg	A helikopter-gurulóút felületének típusa						
	Kereszteződés jelzővonal		Vonal	Helikopter-gurulóút kereszteződés jelzővonal		0,5 m	Alapvető	Felmérési	1/100 s	1 s
	Világítás									
		Leírás	Szöveg	A helikopter-gurulóút fényeinek leírása						
		Helyzet	Pont	A helikopter-gurulóút egyes fényeinek földrajzi helye						

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Jelölés									
		Leírás	Szöveg	A helikopter-gurulóút jelöléseinek leírása						
Helikopter-légigurulóút				A talajszinten kijelölt útvonal helikopterek légi gurulására						
	Kód			A helikopter-légigurulóút teljes szöveges jelölője						
	Középvonali pontok		Pont	A helikopter-légigurulóút középvonali pontjainak földrajzi helye		0,5 m	Alapvető	Felmérési/számított		
	Tengerszinthez viszonyított magasság		Tengerszinthez viszonyított magasság	A helikopter-légigurulóút tengerszinthez viszonyított magassága		1 m	Alapvető	Felmérési		
	Szélesség		Távolság	A helikopter-légigurulóút keresztirányú kiterjedése		1 m	Alapvető	Felmérési		
	Felület típusa		Szöveg	A helikopter-légigurulóút felületének típusa						
	Világítás									
		Leírás	Szöveg	A helikopter-légigurulóút fényeinek leírása						
		Helyzet	Pont	A helikopter-légigurulóút egyes fényeinek földrajzi helye						

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Jelölés									
		Leírás	Szöveg	A helikopter-légigurulóút jelöléseinek leírása						
Helikopter légi közlekedési útvonalak				Kijelölt útvonal helikopterek közlekedésére a helikopter-leszállóhely különböző pontjai között; a gurulási útvonal magában foglalja a helikopter-gurulóutat és a helikopter-légigurulóutat, amelyek középpontjában a gurulási útvonal áll.						
	Kód		Szöveg	A légi közlekedési útvonal teljes szöveges jelölője						
	Geometria		Vonal	A légi közlekedési útvonal földrajzi helye						
	Szélesség		Távolság	A légi közlekedési útvonal keresztirányú kiterjedése		1 m	Alapvető	Felmérési		
INS ellenőrző pont										
	Hely		Pont	INS ellenőrző pont földrajzi helye	Ha rendelkezésre áll	0,5 m	Mindennapi	Felmérési	1/100 s	1/100 s
URH tartományú körsugárzó rádióirányadó (VOR)										

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Hely		Pont	VOR ellenőrző pont földrajzi helye	Ha rendelkezésre áll					
	Frekvencia		Érték	VOR ellenőrző pont frekvenciája						
Magasságmérő ellenőrző pont										
	Hely		Pont	Magasságmérő ellenőrző pont földrajzi helye						
	Tengerszinthez viszonyított magasság		Tengerszinthez viszonyított magasság	Magasságmérő ellenőrző pont tengerszinthez viszonyított magassága						
Légijármű-állóhely				A forgalmi előtéren a légi jármű parkolására kijelölt terület						
	Név		Szöveg	A légijármű-állóhely neve						
	Légijármű-állóhely pontok	Hely	Pont	A légijármű-állóhely pont földrajzi helye		0,5 m	Mindennapi	Felmérési	1/100 s	1/100 s
		Légijármű-típusok	Kódlista	Légijármű-típusok						

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Azonosító jel		Szöveg	Légijármű-állóhely azonosító jelének leírása						
	Vizuális dokkolás/parkolás irányító rendszer		Szöveg	A légijármű-állóhelyen lévő vizuális dokkolás/parkolás irányító rendszer leírása						
	Parkoló terület		Sokszög	A parkoló terület földrajzi helye						
	Utashíd		Kódlista	A légijármű-állóhelynél rendelkezésre álló utashíd						
	Üzemanyag		Kódlista	A légijármű-állóhelynél rendelkezésre álló üzemanyag						
	Földi energiaellátó egység		Kódlista	A légijármű-állóhelynél rendelkezésre álló földi energiaellátó egység						
	Vontatás		Kódlista	A légijármű-állóhelynél rendelkezésre álló vontatás						
	Terminál		Szöveg	Terminálépületre való hivatkozás						
	Felület típusa		Szöveg	A légijármű-állóhely felületének típusa						

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Légi járműre vonatkozó korlátozás		Szöveg	Adott légi jármű típusra vonatkozó használati korlátozás (tilalom)						
	Burkolatosztályozási szám		Szöveg	A légi jármű-állóhely burkolatosztályozási száma						
	Állóhely jelzővonal									
		Geometria	Vonal	Az állóhely-jelzővonal földrajzi helye		0,5 m	Alapvető	Felmérési	1/100 s	
		Tengerszínhez viszonyított magasság	Tengerszínhez viszonyított magasság	A parkolási jelzővonal pontjainak tengerszínhez viszonyított magassága		1 m	Alapvető	Felmérési		
		Irány	Szöveg	Az állóhely-jelzővonal iránya						
		Szárnyfeszítávolság	Érték	Szárnyfeszítávolság						
		Szín	Kódlista	Az állóhely-jelzővonal színe						
		Stílus	Kódlista	Az állóhely-jelzővonal stílusa						

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
Helikopter-állóhely				Helikopterek parkolására szolgáló légi-jármű-állóhely, ahol gurulási műveleteket hajtanak végre, illetve ahol a helikopter földet ér és elemelkedik légi gurulási műveletek céljából						
	Név		Szöveg	Helikopter-állóhely neve						
	Hely		Pont	A helikopter-állóhely pont/INS ellenőrző pontok földrajzi helye		0,5 m	Alapvető	Felmérési	1/100 s	
Jégmentesítő terület				Az a létesítmény, ahol a repülőgépről letisztítják a jeget vagy havat (jégmentesítés), hogy tiszta felületet biztosítsanak, és/vagy ahol a repülőgép tiszta felületeire a felfagyás, a jégkéreg kialakulás és a hó vagy latyak felgyülemelésének korlátozott ideig történő megakadályozása érdekében jégtelenítő anyagot hordanak fel (jégtelenítés)						
	Azonosító		Szöveg	Jégmentesítő terület azonosítója						
	Geometria		Sokszög	Jégmentesítő terület földrajzi helye		1 m	Mindennapi	Felmérési	1/10 s	1 s
	Felület típusa		Szöveg	A jégmentesítő terület felületének típusa						

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Alap azonosítója		Szöveg	A gurulót, a parkoló vagy a forgalmi előtér alapját képező elem neve						
	Légi járműre vonatkozó korlátozás		Szöveg	Adott légi jármű típusra vonatkozó használati korlátozás (tilalom)						

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
Kommunikációs létesítmény										
	Szolgáltatás megnevezése		Szöveg	A nyújtott szolgáltatás meghatározása						
	Hívójel		Szöveg	A kommunikációs létesítmény hívójel						
	Csatorna		Szöveg	A kommunikációs létesítmény csatornája/frekvenciája						
	Bejelentkezési cím		Szöveg	A létesítmény bejelentkezési címe	Szükség szerint					
	Üzemidő		Ütemezés	Az egységet kiszolgáló állomás üzemideje						

2. Légtér adatok

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
ATS légtér				meghatározott kiterjedésű, betűkkel jelölt légtér, amelyen belül meghatározott típusú repülések végezhetők, és amely vonatkozásában külön légiforgalmi szolgálat és működési szabályzat kerül meghatározásra						
	Típus		Szöveg	A 923/2012/EU végrehajtási rendelet (SERA) 4. függeléke szerinti típusú ATS légtér						
	Megnevezés		Szöveg	Az illetékes hatóság által a légtérhez rendelt kód						
	Oldalsó határok		Sokszög	A légtér vízszintes alakját meghatározó felület		Lásd az 1. megjegyzést				
	Függőleges határok									
		Felső határ	Tengerszint feletti magasság	A légtér felső határa						
		Alsó határ	Tengerszint feletti magasság	A légtér alsó határa		50 m	Mindennapi	Számított	50 m vagy 100 láb	50 m vagy 100 láb
	Légtérsz-tály		Kódlista	A légtér osztályozása, amely meghatározza az üzemeltetési szabályokat, a repülési előírásokat és a szolgáltatásokat.						

▼M1

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Átváltási magasság		Tengerszint feletti magasság	Az a magasság, amelyen vagy amely alatt a légi jármű függőleges helyzetét a közepes tengerszint feletti magasságok szerint ellenőrzik						
	Használati órák		Ütemezés	A légtérhasználati órák						
	ATS-egység			Szolgáltató egység						
		Név	Szöveg	A szolgáltatást nyújtó egység neve						
		Hívójel	Szöveg	Az egységet kiszolgáló léginnavigációs állomás hívójele						
		Nyelv	Kódlista	A használt nyelv(ek)re vonatkozó információk, amelyek meghatározzák a használat területét és feltételeit, valamint, adott esetben, az idejét és a helyét						
		Alkalmazás	Szöveg	A területre és a feltételekre, valamint az alkalmazás idejére vonatkozó információk						
		Szolgáltatási órák	Ütemezés	Az egységet kiszolgáló állomás üzemideje						
	Frekvencia									
		Érték	Érték	Az ATS légtér frekvenciája						
		Cél	Szöveg	A frekvencia konkrét céljainak megjelölése						

▼M1

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
			1. megjegyzés	FIR, UIR		2 km	Mindennapi	Bejelentett	1 perc	Az ábrázolás szerint
				Közelkörzeti irányítói körzet, irányítói terület		100 m	Alapvető	Számított	1 s	Az ábrázolás szerint
				Irányítói körzet (CTR)		100 m	Alapvető	Számított	1 s	Az ábrázolás szerint

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
Különleges tevékenységek végzésére szolgáló légtér										
	Típus		Kódlista	A különleges tevékenységek végzésére szolgáló légtér típusa (lásd: 1. megjegyzés)						
	Azonosítás		Szöveg	A légtér egyedi azonosításához adott azonosító						
	Név		Szöveg	A tagállam által kijelölt hatóság által a légtérnek adott név						
	Oldalsó határok		Sokszög	A légtér vízszintes alakját meghatározó felület		Lásd a 2. megjegyzést csak a P., R. és D. területek vonatkozásában				
	Függőleges határok									

▼ M1

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
		Felső határ	Tengerszint feletti magasság	A légtér felső határa						
		Alsó határ	Tengerszint feletti magasság	A légtér alsó határa						
	Korlátozás		Szöveg	A korlátozás típusa vagy a veszély jellege						
	Aktiválás		Szöveg	A rendszerre és az aktiválás módjára vonatkozó bejelentésekkel kapcsolatos információk, valamint a polgári légi járatokhoz kapcsolódó és a légvédelmi azonosítási körzeti eljárásokra alkalmazandó információk						
	Tevékenység ideje		Ütemezés	Az az időintervallum, melynek során a különleges tevékenységre sor kerül						
	Elfogás kockázata		Szöveg	Az elfogás kockázata behatolás esetén						
			1. megjegyzés szerinti típus	Tiltott terület	2. megjegyzés	100 m	Alapvető	Számított	1 s	Az ábrázolás szerint
				Korlátozott légtér		2 km	Mindennapi	Bejelentett	1 perc	Az ábrázolás szerint
				Veszélyes légtér						
				Katonai gyakorlati terület						
				Katonai kiképzési terület						
				Légvédelmi azonosítási körzet						
				Egyéb						

▼M1

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
Egyéb szabályozott légtér										
	Típus		Szöveg	Légtér típusa (csökkentett függőleges minimális elkülönítési távolságok, vészhelyzeti helyzetjel-adó stb.)						
	Azonosítás		Szöveg	A légtér egyedi azonosításához adott azonosító						
	Név		Szöveg	A tagállam által kijelölt hatóság által a légtérnek adott név						
	Oldalsó határok		Sokszög	A légtér vízszintes alakját meghatározó felület						
	Függőleges határok									
		Felső határ	Tengerszint feletti magasság	A légtér felső határa						
		Alsó határ	Tengerszint feletti magasság	A légtér alsó határa						
	Korlátozás		Szöveg	A korlátozás típusa, ha van ilyen						
	Aktiválás		Szöveg	A rendszerre és az aktiválás módjára vonatkozó bejelentésekkel kapcsolatos információk, valamint a polgári légi járatokhoz kapcsolódó és a légvédelmi azonosítási körzeti eljárásokra alkalmazandó információk						
	Tevékenység ideje		Ütemezés	Az az időintervallum, melynek során a különleges tevékenységre sor kerül						

▼ **M1**

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
ATC-szektor										
	Azonosítás		Szöveg	A szektorhoz rendelt azonosító						
	Oldalsó határok		Sokszög	Az ATC-szektor vízszintes alakját meghatározó felület						
	Függőleges határok									
		Felső határ	Tengerszint feletti magasság	A szektor felső határa						
		Alsó határ	Tengerszint feletti magasság	A szektor alsó határa						

▼ **M5****3. ATS és egyéb útvonaladatok**

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
ATS-útvonal				A forgalom lebonyolítására kijelölt, a légiforgalmi szolgálatok biztosítása érdekében meghatározott útvonal						
	Kód		Szöveg	Az e rendelet XI. melléklete (FPD rész) szerint az ATS-útvonalakhoz rendelt kódok						
	Kód előtagja		Szöveg	Az útvonalkód előtagja az 1. megjegyzésben meghatározottak szerint						

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
Egyéb útvonal				A forgalom lebonyolítására kijelölt útvonal, légiforgalmi szolgálat biztosítása nélkül						
	Kód		Szöveg	Az útvonal kódja						
	Típus		Szöveg	Az útvonal típusa (pl.: VFR szerinti ellenőrizetlen navigációs útvonalak)						
	Repülési szabályok		Kódlista	Az útvonalra alkalmazandó repülési szabályokra (IFR/VFR) vonatkozó információk						
Útvonalszakasz										
	Ponttól			Az útvonalszakasz első pontjára való hivatkozás						
		Név	Szöveg	Valamely mérvadó pont kódolt jelölései vagy kódnevei						
		Jelentéstétel	Kódlista	A légiforgalmi/meteorológiai szolgálati jelentéstételi követelmény megjelölése mint „kötelező” vagy „kérésre”						
	Pontig			Az útvonalszakasz második pontjára való hivatkozás						
		Név	Szöveg	Valamely mérvadó pont kódolt jelölései vagy kódnevei						

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
		Jelentéstétel	Kódlista	A légiforgalmi/meteorológiai szolgálati jelentéstételi követelmény megjelölése mint „kötelező” vagy „kérésre”						
	Útirány		Írányszög	Az útszakasz útiránya, VOR radiálja vagy mágneses irányszöge		1/10 fok (terminál érkezés indulás)	Mindennapi (terminál érkezés indulás)	Számított (terminál érkezés indulás)	1 fok (terminál érkezés indulás)	1 fok (terminál érkezés indulás)
	Átkapcsolási pont		Pont	VOR-berendezésektől vett rádió-navigációs jelekkel kijelölt ATS-útvonalon az a pont, amelynél a légi jármű navigációs helymeghatározásának elsődleges viszonyítási alapjaként a mögötte lévő navigációs berendezésről az előtte lévő következő berendezésre várhatóan átkapcsol	VOR radiál esetében					
	Hosszúság		Távolság	A „ponttól” és a „pontig” közötti geodéziai távolság		Lásd a 2. megjegyzést				
	Felső határ		Tengerszint feletti magasság	Az útszakasz felső határa						
	Alsó határ		Tengerszint feletti magasság	Az útszakasz alsó határa						
	Minimális útvonalmagasság (MEA)		Tengerszint feletti magasság	Az utazó szakasz légtér szerkezetének megfelelő, a vonatkozó navigációs berendezések és az ATS-adás kellő vételét és az előírt akadálymentességet biztosító magassága.		50 m	Mindennapi	Számított	50 m vagy 100 láb	50 m vagy 100 láb

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Legkisebb akadálymentes magasság (MOCA)		Tengerszint feletti magasság	A repülés adott szakaszának az előírt akadálymentességet még biztosító legkisebb magassága		50 m	Mindennapi	Számított	50 m vagy 100 láb	50 m vagy 100 láb
	Minimális repülési magasság		Tengerszint feletti magasság	Minimális repülési magasság		50 m	Mindennapi	Számított	50 m vagy 100 láb	50 m vagy 100 láb
	Oldalsó határok		Távolság	Az útvonal oldalsó határai						
	Legkisebb területi magasság (AMA)		Tengerszint feletti magasság	Műszeres meteorológiai körülmények (IMC) esetén használatos legalacsonyabb tengerszint feletti magasság, amely akadálymentességet biztosít egy – általában párhuzamosok és meridiánok által – meghatározott területen						
	Legkisebb irányvezetési magasság (MVA)		Tengerszint feletti magasság	Legkisebb irányvezetési magasság						
	Korlátozások		Szöveg	Területi sebességi és szint/tengerszint feletti magasság korlátozásokra vonatkozó megjelölések, ha meghatároztak ilyeneket						

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Utazómagasságok iránya			Az utazómagasság irányának megjelölése (páros, páratlan, nincs)						
		Előre	Kódlista	Az utazómagasság irányának megjelölése (páros, páratlan, nincs) az útszakasz első pontjától a második pontig						
		Hátra	Kódlista	Az utazómagasság irányának megjelölése (páros, páratlan, nincs) az útszakasz második pontjától az első pontig						
	Rendelkezésre állás		Szöveg	Az útvonal rendelkezésre állására vonatkozó információ						
	Légtérsz-tály		Szöveg	A légtér osztályozása, amely meghatározza az üzemeltetési szabályokat, a repülési előírásokat és a szolgáltatásokat						
	Teljesítményalapú navigációra (PBN) vonatkozó követelmények			Teljesítménykövetelményeken alapuló területi navigáció ATS-útvonalon üzemelő légi járművek számára műszeres megközelítési eljárás esetén vagy kijelölt légtérben	Csak teljesítményalapú navigáció					

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
		Navigációs előírás(ok)	Szöveg	Adott szakaszra vagy szakaszokra alkalmazandó navigációs előírás(ok) megnevezése; a navigációs előírásoknak két fajtája létezik: a) megkövetelt navigációs teljesítményre (RNP) vonatkozó előírások: területi navigáción alapuló navigációs előírások, amelyek tartalmazzák a teljesítményellenőrzésre és riasztásra vonatkozó követelményt, és amelyeket az RNP előtag jelöl; pl.: RNP 4, RNP APCH. b) területi navigációs (RNAV) előírások: területi navigáción alapuló navigációs előírások, amelyek nem tartalmazzák a teljesítményellenőrzésre és riasztásra vonatkozó követelményt, és amelyeket az RNAV-előtag jelöl; pl.: RNAV 5, RNAV 1.						
		Navigációs teljesítménykövetelmények	Szöveg	Az egyes teljesítményalapú navigációs útvonalakra (területi navigáció vagy megkövetelt navigációs teljesítmény) vonatkozó navigációs pontossági követelmény						
		Érzékelőkre vonatkozó követelmények	Szöveg	Az érzékelőkre vonatkozó követelmények megjelölése, beleértve bármely navigációs előírási korlátozást						
	Irányító egység									

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
		Név	Szöveg	A szolgáltatást nyújtó egység neve						
		Csatorna	Szöveg	Az irányító egység működési csatornája/ frekvenciája						
		Bejelentkezési cím	Szöveg	Az irányító ATS-egységbe való adatkapcsolati bejelentkezéshez használt meghatározott kód	Adott esetben					
			1. megjegyzés	U = felső	2. megjegyzés	1/10 km	Mindennapi	Számított	1/10 km vagy 1/10 tengeri mérföld	1 km vagy 1 tengeri mérföld
				H = helikopter		1/100 km	Alapvető	Számított	1/100 km vagy 1/100 tengeri mérföld	1 km vagy 1 tengeri mérföld
				S = szuperszonikus						
				T = TACAN						
				Egyéb						
Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
Fordulópont										
	Azonosítás		Szöveg	A mérvadó ponthoz rendelt nevek, kódolt jelölések vagy kódnevek						

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Helyzet		Pont	A fordulópont földrajzi helye		100 m	Alapvető	Felmérési/ számított	1 s	1 s
	Kialakítás									
		Navigációs berendezés	Szöveg	A VOR/távolságmérő berendezés referenciapontjának állomásazonosítója						
		Írányszög	Írányszög	A VOR/távolságmérő berendezés referenciapontjával bezárt irányszög, ha a fordulópont azzal nem közös elhelyezésű		Lásd a lenti 1. megjegyzést				
		Távolság	Távolság	A VOR/távolságmérő berendezés referenciapontjától való távolság, ha a fordulópont azzal nem közös elhelyezésű		Lásd a lenti 2. megjegyzést				
					1. megjegyzés	1/10 fok	Mindennapi	Számított	1/10 fok	1/10 fok
						1/100 fok	Alapvető	Számított	1/100 fok	1/10 fok
								Számított		
					2. megjegyzés	1/10 km	Mindennapi	Számított	1/10 km vagy 1/10 tengeri mérföld	2/10 km (1/10 tengeri mérföld)
						1/100 km	Alapvető	Számított	1/100 km vagy 1/100 tengeri mérföld	2/10 km (1/10 tengeri mérföld)

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
Várakozás útvonalon				Előre meghatározott manőver, amely a légi járművet adott légtéren belül tartja, miközben az további engedélyre vár						
	Azonosítás		Szöveg	A várakozási eljárás azonosítása						
	Rögzített pont		Szöveg	A várakozási eljárási pont azonosítása		100 m	Alapvető	Felmérési/ számított	1 s	1 s
	Fordulópont		Pont	A várakozási fordulópont földrajzi helye						
	Beérkező útirány		Írányszög	A várakozási eljárás beérkező útiránya						
	Fordulási irány		Szöveg	Az eljárási fordulás iránya						
	Sebesség		Érték	Maximális műszer szerinti sebesség						
	Szint									
		Minimális várakozási szint	Tengerszint feletti magasság	A várakozási eljárás minimális várakozási szintje						
		Maximális várakozási szint	Tengerszint feletti magasság	A várakozási eljárás maximális várakozási szintje						

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Kimenő idő/ távolság		Érték	A várakozási eljárás idő/távolság értéke						
	Irányító egység									
		Név	Szöveg	Az irányító egység megjelölése						
		Frekvencia	Érték	Az irányító egység működési frekvenciája/csatornája						
	Különleges várakozási belépési eljárás		Szöveg	A különleges, VOR/távolságmérő berendezéssel végrehajtott belépési eljárás szöveges leírása	VOR/távolságmérő berendezés szerinti várakozási mintára vonatkozóan megállapított, a kimenő szakasz végénél lévő másodlagos pontra radiális belépés esetén					

4. Műszeres repülési eljárásokra vonatkozó adatok

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
Eljárás										
	Azonosítás									
		Végső megközelítési szakasz vezetése	Kódlista	A Végső megközelítési szakasz vízszintes irányvezetését biztosító rádió navigációs berendezés típusát jelölő név, pl.: ILS, VOR, RNAV stb.	megközelítés					
		futópálya	Szöveg	A leszállási és felszállási irány futópálya kódja, pl.: 27, 35L, 01R						
		Körözés	Kódlista	Annak megjelölése, hogy az eljárás körözéssel megközelítés-e vagy sem	megközelítés					
		Több kód	Szöveg	A rádió navigációs berendezés típusa után következő, egyetlen betűből álló, »z« betűs utótagot kell használni, ha az ugyanahhoz a futópályához tartozó kettő vagy több eljárás nem különböztethető meg egymástól csupán a rádió navigációs berendezés típusa alapján, pl.: VOR y RWY 20 vagy VOR z RWY 20.	megközelítés					
		Navigációs érzékelő korlátozása	Szöveg	Az érzékelőre vonatkozó információ a használat korlátozása esetén	Csak teljesítményalapú navigáció					
		Név	Szöveg	A műszeres repülési eljárás neve						

▼ M1

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Közérthető nyelven megfogalmazott meghatározás									
		Alapvető mutató	Szöveg	Az alapvető mutató annak a mérvadó pontnak a neve vagy kódneve, amelynél a szabványos indulási útvonal véget ér.	SID, STAR					
		Érvényességi mutató	Szöveg	Az érvényességi mutató egy szám 1 és 9 között.	SID, STAR					
		Útvonal jelölő	Szöveg	Az útvonal jelölő az ABC egyik betűje. Az »I« és az »O« betű nem használható.	SID, STAR					
		Vizuális jelölés	Szöveg	Annak megjelölése, hogy az útvonalat a VFR szerint üzemelő légi járművek számára hozták létre	Csak VFR					
	Kódolt megnevezés									
		Mérvadó pont	Szöveg	A mérvadó pont kódolt jelölése vagy kódneve	SID, STAR					
		Érvényességi mutató	Szöveg	Az eljárás érvényességi mutatója	SID, STAR					
		Útvonal jelölő	Szöveg	Az eljárás útvonal jelölője	SID, STAR					
	Eljárás típusa		Kódlista	Az eljárás típusának megjelölése (indulási, érkezési, megközelítési, egyéb)						

▼ M1

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Teljesítményalapú navigáció vagy hagyományos		Kódlista	Annak megjelölése, hogy az eljárás teljesítményalapú navigáció vagy hagyományos	Csak IFR					
	Precízió típusa		Szöveg	A műszeres eljárás típusa; a műszeres megközelítési eljárás fajtái a következők: a) nem precíziós megközelítési (NPA) eljárás: olyan műszeres megközelítési eljárás, amely vízszintes irányvezetést alkalmaz, függőlegesen nem. b) függőleges irányítással végzett megközelítési eljárás (APV): olyan műszeres megközelítési eljárás, amely mind vízszintes, mind függőleges irányvezetést alkalmaz, de nem felel meg a precíziós megközelítési és leszállási műveletekkel szemben támasztott követelményeknek. c) precíziós megközelítési (PA) eljárás: olyan műszeres megközelítési eljárás, amely mind vízszintes, mind függőleges irányvezetést alkalmaz, és betartja a műveleti kategória szerint meghatározott minimumokat.	megközelítés					
	Légijármű-kategória		Kódlista	Annak megjelölése, hogy az eljárás mely légijármű-kategóriákra irányul						
	Mágneses eltérés		Érték	Az eljárás kialakítása során figyelembe vett mágneses eltérés						

▼ M1

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Akadálymentes tengerszint feletti magasság (OCA)			OCA	megközelítés					
		Légijármű-kategória	Kódlista	Légijármű-kategória	megközelítés					
		Megközelítés típusa	Kódlista	Megközelítés típusa (pl.: egyenes, I. kategória, II. kategória, LLZ, körözéses stb.) vagy különleges navigációs berendezés (pl.: csökkenő pontok) vagy különleges navigációs előírás	megközelítés					
		Tengerszint feletti magasság	Tengerszint feletti magasság	A megfelelő akadálymentességi kritériumoknak való megfelelés megállapításakor alkalmazott legkisebb magasság	megközelítés		Alapvető			
		Magasság	Magasság	Az adott pályaküszöb vagy – adott esetben – a repülőtér tengerszinthez viszonyított magassága feletti legkisebb magasság, amelyet a megfelelő akadálymentességi kritériumoknak való megfelelés megállapításakor alkalmaznak	megközelítés		Alapvető			
	Elhatározási szint			Elhatározási szint	megközelítés					
		Légijármű-kategória	Kódlista	Légijármű-kategória	megközelítés					

▼ M1

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
		Megközelítés típusa	Kódlista	Megközelítés típusa (pl.: egyenes, körözéses stb.) vagy különleges navigációs berendezés (pl.: csökkenő pontok) vagy különleges navigációs előírás	megközelítés					
		Tengerszint feletti magasság	Tengerszint feletti magasság	Meghatározott tengerszint feletti magasság háromdimenziós műszeres megközelítési művelet során, amelyen megszakított megközelítést kell kezdeményezni az előírt látási feltételek létrejöttének hiányában	megközelítés					
		Magasság	Magasság	Meghatározott magasság háromdimenziós műszeres megközelítési művelet során, amelyen megszakított megközelítést kell kezdeményezni az előírt látási feltételek létrejöttének hiányában	megközelítés					
	Legalacsonyabb süllyedési magasság (MDA)			MDA	megközelítés					
		Légijármű-kategória	Kódlista	Légijármű-kategória	megközelítés					
		Megközelítés típusa	Kódlista	Megközelítés típusa (pl.: egyenes, körözéses stb.) vagy különleges navigációs berendezés (pl.: csökkenő pontok) vagy különleges navigációs előírás	megközelítés					

▼ M1

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
		Tengerszint feletti magasság	Tengerszint feletti magasság	Kétdimenziós műszeres megközelítési műveletre vagy a körözéssel végrehajtott megközelítési műveletre előírt meghatározott tengerszint feletti magasság, amely alá az előírt látási feltételek létrejöttének hiányában süllyedni tilos	megközelítés					
		Magasság	Magasság	Kétdimenziós műszeres megközelítési műveletre vagy a körözéssel végrehajtott megközelítési műveletre előírt meghatározott magasság, amely alá az előírt látási feltételek létrejöttének hiányában süllyedni tilos	megközelítés					
	Minimális szektormagasság (MSA)			Az alkalmazható legkisebb tengerszint feletti magasság, amely minimum 300 m (1 000 láb) akadálymentes magasságot szolgáltat egy navigációs rádióberendezés középpontú, 46 km (25 tengeri mérföld) sugarú kör szektoron belüli területen elhelyezkedő összes akadály felett	Csak IFR					
		Szakasz kezdőszöge	Szög	Egy szakasz kezdőszöge						
		Szakasz végszöge	Szög	Egy szakasz végszöge						
		Ponton alapuló	Szöveg	Az MSA középpontja						
		Tengerszint feletti magasság	Tengerszint feletti magasság	Az egyes szakaszok minimális tengerszint feletti magassága						

▼ M1

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
		Korlátozások	Szöveg	MSA: az alkalmazható legkisebb tengerszint feletti magasság, amely minimum 300 m (1 000 láb) akadálymentes magasságot szolgáltat egy navigációs rádióberendezés középpontú, 46 km (25 tengeri mérföld) sugarú kör szektoron belüli területen elhelyezkedő összes akadály felett.						
		Sugár	Érték	Az egyes szektorok sugara						
	Közel-forgalmi érkezési magasság (TAA)			Az a használható legalacsonyabb tengerszint feletti magasság, amely a megközelítés kezdőpontja (IAF), vagy ha nincs IAF kijelölve, akkor a közbenső megközelítés pontja (IF) körüli 46 km (25 tengeri mérföld) sugarú kör egy adott íve által határolt területen belül található összes akadály felett legkevesebb 300 m (1 000 láb) akadálymentességet biztosít, amely iv széleit az IF-fel összekötő egyenesek határolják; egy adott megközelítési eljáráshoz tartozó TAA-k együttesének az IF körül 360 fokos fedettséget kell biztosítania.	Csak megközelítési vagy teljesítményalapú navigáció					
		Vonatkozási pont	Szöveg	TAA vonatkozási pont (IAF vagy IF)						
		IAF	Szöveg	TAA IAF vonatkoztatási pont						
		IF	Szöveg	TAA IF vonatkoztatási pont						
		Távolság az IAF-ig	Távolság	A TAA területhatar IAF-tól mért távolsága						
		Tengerszint feletti magasság	Tengerszint feletti magasság	A közel-forgalmi érkezési magasság értéke						

▼ **M1**

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
		Szakasz kezdőszöge	Szög	Egy szakasz kezdőszöge (a TAA referenciapontjával bezárt irányyszög)						
		Szakasz végzőszöge	Szög	Egy szakasz végzőszöge (a TAA referenciapontjával bezárt irányyszög)						
		Kisebb ív	Távolság	Alacsonyabb tengerszint feletti magasságon a belső terület sugara.						
	Navigációs előírás neve		Szöveg	<p>Légi járművekre és a hajózó személyzetre vonatkozó követelmények, amelyek meghatározott légtéren belül a teljesítményalapú navigációs műveletek támogatásához szükségesek; a navigációs előírásoknak két fajtája létezik:</p> <p>a) RNP-előírások: területi navigáción alapuló navigációs előírások, amelyek tartalmazzák a teljesítményellenőrzésre és riasztásra vonatkozó követelményt, és amelyeket az RNP előtag jelöl; pl.: RNP 4, RNP APCH.</p> <p>b) területi navigációs előírások: területi navigáción alapuló navigációs előírások, amelyek nem tartalmazzák a teljesítményellenőrzésre és riasztásra vonatkozó követelményt, és amelyeket az RNAV-előtag jelöl; pl.: RNAV 5, RNAV 1.</p>	Csak teljesítményalapú navigáció					

▼ M1

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Üzemeltetési minimum		Szöveg	Repülőtér üzemeltetési minimuma: egy repülőtér igénybevételekor korlátozásai: a) felszállás, RVR és/vagy látástávolság értékben, valamint, ha szükséges, felhőzet jellemzőkben kifejezve; b) precíziós megközelítés és leszállás, az üzemeltetés kategóriájának megfelelően látástávolság és/vagy RVR-értékben; c) függőleges irányvezetéssel végrehajtott megközelítés és leszállás, látástávolság és/vagy RVR-értékben, valamint elhatározási szint értékben kifejezve; és d) nem-precíziós megközelítés és leszállás, látástávolság és/vagy RVR, valamint legalacsonyabb süllyedési magasság (MDA) értékben, valamint, ha szükséges, felhőzet jellemzőkben kifejezve	Megközelítés, indulás					
	Hőmérséklet									
		Minimum hőmérséklet	Érték	Legalacsonyabb hőmérséklet-referencia	Csak megközelítési vagy teljesítmény-alapú navigáció					
		Legmagasabb hőmérséklet	Érték	Legmagasabb hőmérséklet-referencia	Csak megközelítési vagy teljesítmény-alapú navigáció					
	Távoli magasságmérő forrás		Szöveg	A magasságmérés forrását megjelölő figyelmeztetés	megközelítés					

▼ M1

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Eljárás referenciapont		Szöveg	Repülőtér vagy leszállási pályaküszöb	megközelítés					
	Teljesítményalapú navigációra vonatkozó követelmények			A teljesítményalapú navigációs eljáráshoz kapcsolódó különleges követelmények	Teljesítményalapú navigáció					
			Kódlista	A navigációs előírás meghatározása (RNAV 5, RNP 0.3 stb.)						
		Navigációs előírás	Szöveg	Navigációs érzékelőre vonatkozó bármely korlátozás (globális navigációs műholdrendszer – GNSS – megkövetelése)						
		Funkcionális követelmények	Szöveg	Bármely megkövetelt funkcionalitás, amit a navigációs előírásban opcióként írnak le, vagyis nem szerepel az alapvető navigációs előírásban (rádiófrekvencia megkövetelése)						
Eljárási szakasz					SID, STAR, megközelítés					
	Kezdet		Szöveg	A szakasz kezdőpontjának meghatározása						
	Vége		Szöveg	A szakasz végpontjának meghatározása, illetve a szakasz végének a leírása						

▼ M1

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Végponti funkcionális		Kódlista	Annak megjelölése, hogy a végpont elrepülési pont (olyan fordulópont, amely fordulást követel meg az útvonal vagy eljárás következő szakasza tangenciális elfogásának lehetővé tétele érdekében), vagy pedig átrepülési pont (olyan fordulópont, amelynél a fordulást kezdeményezik az útvonal vagy eljárás következő szakaszához való csatlakozás érdekében)	Teljesítményalapú navigáció					
	A végpont szerepe		Kódlista	A végponti megközelítés-megszakítási pont, szerepének megjelölése, közbenső megközelítés pontja, megközelítés kezdőpontja, befejező megközelítés navigációs berendezése, megközelítés-megszakítási várakozási pont stb.						
	Eljárás tengerszint feletti magassága/magassága		Tengerszint feletti magasság/magasság	A legkisebb tengerszint feletti magasság/magasság felett üzemszerűen alkalmazott meghatározott tengerszint feletti magasság/magasság, amelyet előírt süllyedési gradiensen/fokon történő stabilizált süllyedés végrehajtása érdekében állapítanak meg a közbenső/végső megközelítési szakaszban	Csak a SID, STAR, megközelítés bizonyos szakaszai		Alapvető			
	Legkisebb akadálymentes magasság (MOCA)		Tengerszint feletti magasság	A repülés adott szakaszának az előírt akadálymentességet még biztosító legkisebb magassága	SID, STAR, megközelítés					
	Távolság		Távolság	Az egyes egymást követő mérvadó pontok között a legközelebbi tizedkilométertől vagy tized tengeri mérföldtől való távolság		1/100 km	Alapvető	Számított	1/100 km vagy 1/100 tengeri mérföld	1 km vagy 1 tengeri mérföld

▼ M1

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Pontos irányszög		Írányszög	Az egyes egymást követő mérvadó pontok között a legközelebbi tizedfok felé mutató valódi irány	SID, STAR, megközelítés	1/10 fok	Mindennapi	Számított	1/10 fok	
	Mágneses irányszög		Írányszög	Az egyes egymást követő mérvadó pontok között a legközelebbi tizedfok felé mutató mágneses irány	SID, STAR, megközelítés	1/10 fok	Mindennapi	Számított	1 fok	1 fok
	Gradiens		Érték		Megközelítés, indulás					
	Sebesség		Érték	Sebességkorlátozás adott mérvadó pontnál, 10 csomós egységekben kifejezve, adott esetben						
	Irányítási akadály				Megközelítés, indulás					
		Típus	Szöveg	Annak megjelölése, hogy az akadály meg van-e világítva vagy sem (templom, szélérőmű stb.)						
		Helyzet	Pont	Az irányítási akadály koordinátái		Lásd: 6. pont, »Akadály adatok«.				
		Tengerszínhez viszonyított magasság:	Tengerszínhez viszonyított magasság	Az irányítási akadály tetejének tengerszínhez viszonyított magassága		Lásd: 6. pont, »Akadály adatok«				
Végső megközelítési szakasz				A műszeres megközelítési eljárás azon szakasza, amelyben végrehajtják az összehangolást és a süllyedést a leszállás érdekében	SBAS APCH, GBAS-megközelítés					

▼M1

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	A művelet típusa		Szöveg	A végső eljárási szakaszt típusát jelölő szám (pl. a »0« az egyenes megközelítési eljárás kódja beleértve az eltolt eljárásokat.)						
	Megközelítési teljesítmény jelölő		Szöveg	A megközelítés típusát jelölő szám (»0« az oldalirányú precíziós megközelítés függőleges helyzetajékoztatással (LPV) jelölésére szolgál, az »1« pedig az I. kategóriájú megközelítési eljárást jelöli)						
	SBAS szolgáltató		Szöveg	Adott műholdas pontosító rendszer szolgáltatójának azonosítója	Csak SBAS					
	Referencia-útvonal adatválasztó (RPDS)		Szöveg	Numerikus azonosító, amely egyedi a szórési körzet adott frekvenciáján, és a FAS adatblokk kiválasztására szolgál	Csak GBAS					
	Referencia-útvonal azonosító		Szöveg	Négy karakterből álló azonosító, amely a megfelelő megközelítési eljárás kiválasztásának megerősítésére szolgál						
	Leszállási küszöbpont (LTP) vagy fiktív küszöbpont (FTP)			LTP/FTP						

▼M1

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
		Helyzet	Pont	Az LTP/FTP szélessége és hosszúsága		0,3 m (1 láb)	Kritikus		0,0005'' (0,01'')	
		Ellipszoid magasság	Tengerszinthez viszonyított magasság	Az LTP/FTP magassága a WGS-84 ellipszoid felett		0,25 m	Kritikus		0,1 m	
		Földmérési magasság	Tengerszinthez viszonyított magasság	Az LTP/FTP földalathoz viszonyított magassága közepes tengerszint feletti magasságban (MSL) kifejezve						
	Repülési útvonal összehangolási pont (FPAP)			FPAP						
		Helyzet	Pont	Az FPAP földrajzi szélessége és hosszúsága		0,3 m (1 láb)	Kritikus		0,0005 »(0,01«)	
		Földmérési magasság	Tengerszinthez viszonyított magasság	Az FPAP földalathoz viszonyított magassága közepes tengerszint feletti magasságban (MSL) kifejezve						
	Megközelítési küszöb átrepülési magasság (TCH)		Magasság	A repülési útvonal meghatározott átrepülési magassága az LTP (vagy FTP) felett		0,5 m	Kritikus	Számított	0,05 m	
	Siklópálya szög		Érték	A megközelítési pálya (siklópálya) vízszintes síkkal bezárt szöge, az LTP/FTP-nél érvényes WGS-84 értékkel összhangban meghatározva		0,01°m	Nem alkalmazandó		0,01°m	

▼ M1

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Íránysáv szélessége a küszöbnél		Érték	Az oldalsó íránysáv szélesség félszélessége az LTP/FTP-nél, amely meghatározza azt az oldalirányú eltolódást, amelynél a fogadó teljes mértékű kitérést ér el.		Nem alkalmazandó	Kritikus		0,25 m	
	Deltahossz eltolás		Távolság	A futópálya megállási vége és az FPAP közötti távolság; ez meghatározza azt a helyet, ahol az oldalirányú érzékenység megszakított megközelítési érzékenységgé változik.		Nem alkalmazandó	Nem alkalmazandó		8 m	
	Vízszintes riasztási határérték (HAL)		Érték	HAL	Csak SBAS					
	Függőleges riasztási határérték (VAL)		Érték	VAL	Csak SBAS					
	FAS adatblokk		Szöveg	Megfelelő szoftver eszközzel létrehozott, a FAS adatblokkot leíró bináris sor; a FAS adatblokk egyetlen precíziós megközelítés vagy APV azonosítására és az ahhoz kapcsolódó megközelítés meghatározására szolgáló paramétereiből áll.						
	CRC-maradék		Szöveg	A számított maradék bitek 8 karakterből álló hexadecimális ábrázolása, amely a FAS adatblokk átvitel és tárolás közbeni megbízhatóságának meghatározására szolgál.						

▼M1

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
Eljárási pont										
	Azonosítás		Szöveg	A mérvadó ponthoz rendelt nevek, kódolt jelölések vagy kódnevek						
	Légiforgalmi irányítással kapcsolatos jelentéstételi követelmények		Szöveg	A légiforgalmi/meteorológiai szolgálati jelentéstételi követelmény megjelölése mint »kötelező« vagy »kérésre« vagy »nincs«						
	VFR jelentési pont		Szöveg	Híd vagy templom neve	VFR					
	Helyzet		Pont	A pont földrajzi helye		Lásd az 1. megjegyzést				
	Típus		Szöveg	A pont típusa, mint például navigációs berendezés, fordulópont						
	Kialakítások									
		Navigációs berendezés	Szöveg	A VOR/távolságmérő berendezés referenciapontjának állomásazonosítója						
		Írányszög	Írányszög	A VOR/távolságmérő berendezés referenciapontjával bezárt irányszög, ha a fordulópont azzal nem közös elhelyezésű		Lásd a 2. megjegyzést				

▼ M1

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
		Távolság	Távolság	A VOR/távolságmérő berendezés referenciapontjától való távolság, ha a fordulópont azzal nem közös elhelyezésű		1/100 km	Alapvető	Számított	1/100 km vagy 1/100 tengeri mérföld	2/10 km (1/10 tengeri mérföld)
					1. megjegyzés	100 m	Alapvető	Felmérési/számított	1 s	1 s
						3 m	Alapvető	Felmérési/számított	1/10 s	1 s
					2. megjegyzés	1/10 fok	Mindennapi	Számított	1/10 fok	1/10 fok
						1/10 fok	Alapvető	Számított	1/10 fok	1/10 fok

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
Várakozási eljárás				Előre meghatározott manőver, amely a légi járművet adott légtéren belül tartja, miközben az további engedélyre vár						
	Azonosítás		Szöveg	A várakozási eljárás azonosítása						
	Rögzített pont		Pont	Földrajzi hely, amely várakozási eljárás hivatkozási pontjával szolgál		Ugyanaz, mint az eljárási pont				

▼M1

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Beérkező irány		Irány	Beérkező valós irány					1/10 fok	
	Kimenő irány		Irány	Kimenő valós irány					1/10 fok	
	Szakasz távolsága		Távolság	A szakasz kimenő távolsága					1/10 km vagy 1/10 tengeri mérföld	
	Szakasz ideje		Érték	A szakasz kimenő ideje						
	Korlátozó radiál		Szög	Korlátozó radiál a VOR-tól/távolság-mérő berendezéstől, amelyen a várakozás alapul						
	Fordulási irány		Érték	Az eljárási fordulás iránya						
	Minimális tengerszint feletti magasság		Tengerszint feletti magasság	Minimális várakozási szint a legközelebbi magasabb (50 m vagy 100 láb)/repülési szintig		50 m	Mindennapi	Számított	50 m vagy 100 láb/repülési szint	
	Maximális tengerszint feletti magasság		Tengerszint feletti magasság	Maximális várakozási szint a legközelebbi magasabb (50 m vagy 100 láb)/repülési szintig					50 m vagy 100 láb/repülési szint	
	Sebesség		Érték	Maximális műszer szerinti sebesség					10 csomó	
	Mágneses eltérés									
		Szög	Szög	Az eljárás rádiónavigációs berendezésének mágneses eltérése						

▼ M1

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
		Dátum	Dátum	Az a dátum, amikor a mágneses eltérés a megfelelő értéket mutatta						
	Navigációs előírás neve		Szöveg	A navigációs előírás neve – a légi járművekre és a hajózó személyzetre vonatkozó követelmények, amelyek meghatározott légtéren belül a navigációs alkalmazás támogatásához szükségesek	Területi navigáció/RNP					

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
Helikopteres eljárás sajátosságai										
	Helikopteres eljárás címe (RNAV 263)		Szöveg	A helikopteres eljárás azonosítása						
	Helikopter-leszállóhely átrepülési magasság (HCH)		Magasság	Helikopter-leszállóhely átrepülési magasság			Alapvető		1 m vagy 1 láb	1 m vagy 1 láb
	Kezdeti indulási pont (IDF)		Pont	Kezdeti indulási pont	indulás					

▼ M1

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Megközelítés-megszakítási pont		Pont	Megközelítés-megszakítási pont	megközelítés					
	Közvetlen látható szakasz			PinS (térbeli pont) megközelítés esetén: a repülés azon része, amely a térbeli pontot közvetlenül a leszállási hellyel kapcsolja össze; PinS (térbeli pont) indulás esetén: a repülés azon része, amely a leszállási helyet közvetlenül a kezdeti kiindulási ponttal kapcsolja össze						
		Útirány	Vonal							
		Távolság	Távolság							
		Írányszög	Szög							
		Átrepülési magasság	Magasság							
	Manőverezési látható szakasz (VS)			Védett PinS VS a következő manőverekhez: a) PinS (térbeli pont) megközelítés esetén: vizuális manőver a megközelítés-megszakítási ponttól a helikopter-leszállóhely vagy a leszállóhely körül nem közvetlenül a megközelítés-megszakítási pont irányából történő leszállás érdekében; és b) PinS (térbeli pont) indulás esetén: nem közvetlenül a kezdeti kiindulási pont irányába történő felszállás, amelyet vizuális manőver követ a kezdeti kiindulási pont műszeres szakaszához való csatlakozás érdekében	Megközelítés indulás					
		Középvonal	Szög	A felszállási emelkedési felület középvonala	indulás					

▼M1

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
		Manőverezési terület	Sokszög	Az a terület, ahol a légi jármű-vezetőnek vizuális manőverezést kell végrehajtania	megközelítés, indulás					
		Manőverezést tiltó terület	Sokszög	Olyan terület, ahol tilos a manőverezés	megközelítés, indulás					
		Belépési útírány	Vonal	Védett PinS VS a következő manőverekhez: a) PinS (térbeli pont) megközelítés esetén: vizuális manőver a megközelítés-megszakítási ponttól a helikopter-leszállóhely vagy a leszállóhely körül nem közvetlenül a megközelítés-megszakítási pont irányából történő leszállás érdekében; és b) PinS (térbeli pont) indulás esetén: nem közvetlenül a kezdeti kiindulási pont irányába történő felszállás, amelyet vizuális manőver követ a kezdeti kiindulási pont műszeres szakaszához való csatlakozás érdekében	megközelítés, indulás					
	Felszín feletti magasság			Felszín feletti magasság diagram	megközelítés					
		Sugár	Távolság							
		Felszín feletti magasság	Magasság							
	»Továbbhaladás vizuálisan« szöveg		Szöveg	Szöveg, amely jelzi, hogy az eljárásban szerepel a »Továbbhaladás vizuálisan« utasítás						

▼M1

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	»Továbbhaladás VFR szerint« szöveg		Szöveg	Szöveg, amely jelzi, hogy az eljárásban szerepel a »Továbbhaladás VFR szerint« utasítás						
	Vizuális szakasz süllyedési szög (VSDA)		Érték	VSDA						
	Belépési útirány									
		Hosszúság	Távolság							
		Szélesség	Távolság							
		Írányszög	Szög							

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
Szöveges formátumú légitforgalmi tájékoztatás				A térképeken tett megjegyzések (szöveges formátumú légitforgalmi tájékoztatás)						
	Nincs összehangolva a műszeres és a vizuális siklópálya kijelölés		Szöveg							

▼M1

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Megközelítés-megszakítási leírás		Szöveg	Az eljárás megközelítés-megszakítási leírása						
	SID/STAR útvonal leírás		Szöveg	A SID vagy a STAR eljárás szöveges leírása						
	Megközelítés-megszakítási emelkedési gradiens		Érték	A megközelítési eljárás megközelítés-megszakítási emelkedési gradiensének értéke						
	H. kategória megjegyzés		Szöveg							
	D. kategória nagy		Szöveg							
	Engedélyezés szükséges (AR)		Szöveg	Annak megjelölése, hogy RNP-engedélyezés szükséges						
	Mértékegységek		Szöveg							
	Helyette GNSS									
	Kommunikációs hiba		Szöveg	Kommunikációs hiba leírása						
	Felügyelet/radar szükséges									

▼ **M1**

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	SID közeli akadály megjegyzés		Szöveg	Annak megjelölése, ha bárhol olyan közeli akadályok vannak, amelyeket nem vettek figyelembe a közzétett eljárás tervezési gradiensének meghatározása során						
	Eltolás iránya									
	PDG 3 % felett									

▼ **M5**

5. Rádiónavigációs berendezésekre/rendszerekre vonatkozó adatok

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
Rádiónavigációs berendezés										
	Típus		Szöveg	Rádiónavigációs berendezés típusa						
	Azonosítás		Szöveg	A navigációs berendezés egyértelmű azonosításához megadott kód						
	Név		Szöveg	A navigációs berendezéshez rendelt szöveges név						

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	ILS-létesítmények osztályozása		Kódlista	Az ILS besorolása funkcionális és teljesítőképessége alapján	ILS					
	GBAS-létesítmények osztályozása		Kódlista	A GBAS földi alrendszer besorolása funkcionális és teljesítőképessége alapján	GBAS					
	GBAS megközelítési létesítmények jelölése		Kódlista	A GBAS szolgáltatási volumenére és teljesítményére vonatkozó követelményeken alapuló besorolás minden egyes támogatott megközelítés esetében	GBAS					
	Működési terület		Szöveg	Annak megjelölése, hogy a navigációs berendezés útvonal-repülési (E), repülőtéri (A) vagy kettős (AE) célokat szolgál						
	A kiszolgált repülőtér/helikopterleszállóhely		Szöveg	A kiszolgált repülőterek/helikopterleszállóhelyek ICAO helységazonosító kódja vagy neve						

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	A kiszolgált futópálya		Szöveg	A kiszolgált futópálya kódja						
	Üzemeltető szervezet		Szöveg	A létesítményt üzemeltető szervezet neve						
	A támogatott műveletek típusa		Kódlista	A támogatott műveletek típusa az ILS/MLS, az alapvető GNSS, a műholdas pontosító rendszer (SBAS), valamint a földi bázisú kiegészítő rendszer (GBAS) vonatkozásában						
	Helymegosztás		Szöveg	Arra vonatkozó információ, hogy a navigációs berendezés együtt került elhelyezésre más navigációs berendezéssel						
	Üzemidő		Ütemezés	A rádió navigációs berendezés üzemideje						
	Mágneses eltérés			A földrajzi észak és a mágneses észak közötti különbség, fokokban kifejezve						
		Szög	Szög	A rádió navigációs berendezés mágneses eltérése	ILS/NDB	Lásd a lenti 1. megjegyzést				
		Dátum	Dátum	Az a dátum, amikor a mágneses eltérés a megfelelő értéket mutatta						
	Állomás mágneses elhajlása		Szög	A navigációs berendezés nulla fokos radiálja és a földrajzi észak közötti, az állomás kalibrálásának időpontjában meghatározott iránykülönbség	VOR/ILS/MLS					

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Nulla irányszögű irány		Szöveg	Az állomás által megadott „nulla irányszög” iránya, pl.: mágneses észak, földrajzi észak stb.	VOR					
	Frekvencia		Érték	A rádiónavigációs berendezés frekvenciája vagy hangolási frekvenciája						
	Csatorna		Szöveg	A rádiónavigációs berendezés csatornaszáma	Távolságmérő berendezés vagy GBAS					
	Helyzet		Pont	A rádiónavigációs berendezés földrajzi helye		Lásd a lenti 2. megjegyzést				
	Tengerszínhez viszonyított magasság		Tengerszínhez viszonyított magasság	A távolságmérő berendezés adóantennájának tengerszínhez viszonyított magassága vagy a GBAS-referenciapont tengerszínhez viszonyított magassága	Távolságmérő berendezés vagy GBAS	Lásd a lenti 3. jegyzetet				
	Ellipszoid magasság		Magasság	A GBAS-referenciapont ellipszoid magassága	GBAS					
	Irányásvadó iránya									
		Irányszög	Irányszög	Irányásvadó irányásvonala	ILS irányásvadó	1/100 fok	Alapvető	Felmérési	1/100 fok (ha valós)	1 fok
		Típus	Szöveg	Az irányásvadó irányának típusa, valós vagy mágneses	ILS irányásvadó					
	Nulla irányszögű irány		Irányszög	MLS nulla irányszögű irány	MLS	1/100 fok	Alapvető	Felmérési	1/100 fok (ha valós)	1 fok

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Szög		Szög	ILS siklópályaszöge vagy MLS normál siklópályaszöge	ILS GP/MLS					
	RDH		Érték	Az ILS referenciapont magasságának értéke (ILS RDH)	ILS GP	0,5 m	Kritikus	Számított		
	Az irány-sávadó antenna távolsága a futópálya végétől		Távolság	Az ILS irány-sávadó és a futópálya/végső megközelítési és felszállási terület vége közötti távolság	ILS irány-sávadó	3 m	Mindennapi	Számított	1 m vagy 1 láb	Az ábrázolás szerint
	Az ILS siklópálya antenna és a pályaküszöb közötti távolság		Távolság	Az ILS siklópálya antenna és a pályaküszöb közötti távolság a középvonal mentén	ILS GP	3 m	Mindennapi	Számított	1 m vagy 1 láb	Az ábrázolás szerint
	Az ILS jeladó és a pályaküszöb közötti távolság		Távolság	Az ILS jeladó és a pályaküszöb közötti távolság	ILS	3 m	Alapvető	Számított	1 m vagy 1 láb	2/10 km (1/10 tengeri mérföld)
	Az ILS távolságmérő berendezés antennája és a pályaküszöb közötti távolság		Távolság	Az ILS távolságmérő berendezés antennája és a pályaküszöb közötti távolság a középvonal mentén	ILS	3 m	Alapvető	Számított	1 m vagy 1 láb	Az ábrázolás szerint
	Az MLS irányszög antenna távolsága a futópálya végétől		Távolság	Az MLS irányszög antenna távolsága a futópálya / végső megközelítési és felszállási terület végétől	MLS	3 m	Mindennapi	Számított	1 m vagy 1 láb	Az ábrázolás szerint

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Az MLS-magassági szög antenna távolsága a pályaküszöbtől		Távolság	Az MLS-magassági szög antenna távolsága a pályaküszöbtől a közép-vonal mentén	MLS	3 m	Mindennapi	Számított	1 m vagy 1 láb	Az ábrázolás szerint
	Az MLS távolságmérő berendezés (DME) antennája és a pályaküszöb közötti távolság		Távolság	Az MLS DME/P antennája és a pályaküszöb közötti távolság a közép-vonal mentén	MLS	3 m	Alapvető	Számított	1 m vagy 1 láb	Az ábrázolás szerint
	Jel polarizáció		Kódlista	GBAS-jel polarizáció (GBAS/H vagy GBAS/E)	GBAS					
	Kijelölt működési tartomány (DOC)		Szöveg	Kijelölt működési tartomány vagy standard szolgáltatási volumen, mint a navigációs berendezés/GBAS-referenciapontjától számított sugarú körzetben belüli tartomány vagy szolgáltatási volumen, magasság, és szakaszok, szükség esetén						
			1. megjegyzés		ILS irány-sávadó	1 fok	Alapvető	Felmérési	1 fok	
					NDB	1 fok	Mindennapi	Felmérési	1 fok	
								Felmérési		
			2. megjegyzés		Repülőtéri navigációs berendezés	3 m	Alapvető	Felmérési	1/10 s	Az ábrázolás szerint

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
					GBAS-referenciapont	1 m		Felmérési		
					Útvonali	100 m	Alapvető	Felmérési	1 s	
								Felmérési		
			3. megjegyzés		DME	30 m (100 láb)	Alapvető	Felmérési	30 m (100 láb)	30 m (100 láb)
					DME/P	3 m	Alapvető	Felmérési	3 m (10 láb)	
					GBAS-referenciapont	0,25 m	Alapvető		1 m vagy 1 láb	

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
GNSS				Globális helyzet- és időmeghatározó rendszer, amely egy vagy több műhold-konstellációt, légi jármű vevőket és rendszer integritás ellenőrzést foglal magában, amelyet szükség szerint kiterjesztenek a tervezett üzemeltetésre vonatkozóan előírt navigációs teljesítmény támogatása érdekében						
	Név		Szöveg	A GNSS elem neve (GPS, GBAS, GLONASS, EGNOS, MSAS, WAAS stb.)						

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Frekvencia		Érték	A GNSS frekvenciája	Szükség szerint					
	Szolgáltatási terület		Sokszög	A GNSS szolgáltatási terület földrajzi helye						
	A lefedett terület		Sokszög	A GNSS által lefedett terület földrajzi helye						
	Üzemeltető hatóság		Szöveg	A létesítményt üzemeltető hatóság neve						
Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
Légiforgalmi földi fények				A tagállamok által mérvadóként kiválasztott földrajzi helyzetek jelölésére elhelyezett földi fények vagy egyéb fényjeladók, a légi járművön található fények kivételével						
	Típus		Szöveg	Jeladó típusa						
	Kód		Szöveg	A jeladó egyértelmű azonosításához megadott kód						
	Név		Szöveg	A város neve vagy a jeladó egyéb azonosítója						
	Fényerő		Érték	A jeladó fényének ereje					1000 cd	
	Jellemzők		Szöveg	A jeladó jellemzőire vonatkozó információk						

▼ M5

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Üzemidő		Ütemezés	A jeladó üzemideje						
	Helyzet		Pont	A jeladó földrajzi helyzete						
Tengeri fények										
	Helyzet		Pont	A jeladó földrajzi helyzete						
	Láthatósági tartomány		Távolság	A jeladó láthatósági tartománya						
	Jellemzők		Szöveg	A jeladó jellemzőire vonatkozó információk						

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
Különleges navigációs rendszer				Különleges navigációs rendszerekhez kapcsolódó állomások (DECCA, LORAN stb.)						
	Típus		Szöveg	A rendelkezésre álló szolgáltatás típusa (fő jelzés, segédjelzés, szín)						
	Kód		Szöveg	A különleges navigációs rendszer egyértelmű azonosításához megadott kód						
	Név		Szöveg	A különleges navigációs rendszerhez rendelt szöveges név						
	Frekvencia		Érték	A különleges navigációs rendszer frekvenciája (csatorna száma, impulzussűrűség, ismétlődési arány, adott esetben)						

▼ **M5**

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Üzemidő		Ütemezés	A különleges navigációs rendszer üzemideje						
	Helyzet		Pont	A különleges navigációs rendszer földrajzi helyzete		100 m	Alapvető	Felmérési/ számított		
	Üzemeltető szervezet		Szöveg	A létesítményt üzemeltető szervezet neve						
	Létesítmény-lefedettség		Szöveg	A különleges navigációs rendszer létesítmény-lefedettsége						

▼ **M1**

6. Akadály adatok

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
Akadály				Minden rögzített helyzetű vagy mozgatható akadály vagy ezek részei						
	Akadály azonosító		Szöveg	Az akadály egyedi azonosítója						
	Üzemeltető/ tulajdonos		Szöveg	Az üzemeltető vagy tulajdonos neve vagy elérhetőségi adatai						
	A geometria típusa		Kódlista	Annak megjelölése, hogy az akadály pont, vonal vagy sokszög						
	Vízszintes helyzet		Pont vagy vonal vagy sokszög	Az akadály vízszintes helyzete		Lásd a lenti 1. megjegyzést				

▼ M1

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Vízszintes kiterjedés		Távolság	Az akadály vízszintes kiterjedése						
	Tengerszínhez viszonyított magasság		Tengerszínhez viszonyított magasság	Az akadály legmagasabb pontjának tengerszínhez viszonyított magassága		Lásd a lenti 2. megjegyzést				
	Magasság		Magasság	Az akadály föld feletti magassága						
	Típus		Szöveg	Az akadály típusa						
	Dátum és időbélyegző		Dátum	Az akadály létrehozásának dátuma és időpontja						
	Műveletek		Szöveg	A mozgatható akadályok jellemző műveletei						
	Hatékonyság		Szöveg	Ideiglenes típusú akadályok hatékonysága						
	Világítás									
		Típus	Szöveg	Világítás típusa						
		Szín	Szöveg	Az akadály világításának színe						
	Jelölés		Szöveg	Az akadály megjelölésének típusa						
	Anyag		Szöveg	Az akadály elsődleges felületi anyaga						
			1. megjegyzés	Az 1. körzetben lévő akadályok		50 m	Mindennapi	Felmérési	1 s	Az ábrázolás szerint

▼ M1

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
				A 2. körzetben lévő akadályok (ideértve a 2a., 2b., 2c., 2d., a felszállási repülési útvonal területet, valamint az akadály-határolt felületeket)		5 m	Alapvető	Felmérési	1/10 s	1/10 s
				A 3. körzetben lévő akadályok		0,5 m	Alapvető	Felmérési	1/10 s	1/10 s
				A 4. körzetben lévő akadályok		2,5 m	Alapvető	Felmérési		
			2. megjegyzés	Az 1. körzetben lévő akadályok		30 m	Mindennapi	Felmérési	1 m vagy 1 láb	3 m (10 láb)
				A 2. körzetben lévő akadályok (ideértve a 2a., 2b., 2c., 2d., a felszállási repülési útvonal területet, valamint az akadály-határolt felületeket)		3 m	Alapvető	Felmérési	1 m vagy 1 láb	1 m vagy 1 láb
				A 3. körzetben lévő akadályok		0,5 m	Alapvető	Felmérési	0,1 m vagy 0,1 láb vagy 0,01 m	1 m vagy 1 láb
				A 4. körzetben lévő akadályok		1 m	Alapvető	Felmérési	0,1 m	

7. Földrajzi adatok

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
Épületek				Épületek (üzemeltetési jelentőségű) és egyéb feltűnő/kiemelkedő (repülőtéri) objektumok						
	Név		Szöveg	Az épület neve						
	Geometria		Sokszög	Az épület földrajzi helyzete						

▼ M1

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
Beépített területek				Városokkal, falvakkal lefedett területek						
	Név		Szöveg	A beépített terület neve						
	Geometria		Pont/sokszög	A beépített terület földrajzi helyzete						
Vasutak				Minden, meghatározó tereptárgy értékkel bíró vasút						
	Név		Szöveg	A vasút neve						
	Geometria		Vonal	A vasút földrajzi helyzete						
Autópályák és utak				Minden, meghatározó tereptárgy értékkel bíró autópálya és út						
	Név		Szöveg	Autópályák és utak neve						
	Geometria		Vonal	Autópályák és utak földrajzi helyzete						
Meghatározó tereptárgy				Természetes és kulturális meghatározó tereptárgyak, úgymint hidak, jelentős távvezetékek, állandó drótkötélpálya-felépítmények, szélérőművek, bányaszerkezetek, várak, romok, töltések, csővezetékek, szirtek, szakadékok, sziklák, homokdűnék, különálló világítótornyok és világítóhajók, amikor azok fontossággal bírnak a vizuális légi navigáció szempontjából						

▼M1

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Jellemzők		Szöveg	A meghatározó tereptárgy leírása						
	Geometria		Vonal	A vasút földrajzi helyzete						
Politikai határok				Nemzetközi politikai határok						
	Geometria		Vonal	A nemzetközi politikai határok földrajzi helye						
Vízrajz				Minden vízi objektum, úgymint partvonalak, tavak, folyók és patakok (ideértve a nem állandó jellegűeket is), sóstavak, gleccserek és jégsapkák						
	Név		Szöveg	A vízi objektum neve						
	Geometria		Vonal/ sokszög	A vízi objektum földrajzi helye						
Erdős területek				Erdős területek						
	Geometria		Sokszög	Az erdős terület földrajzi helye						
Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
Kiszolgáló utak				A repülőtéri földi felület kiszolgáló járművek által használt része						

▼ M1

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Geometria		Sokszög	A kiszolgáló utak földrajzi helye						
	Az objektum alapja		Szöveg	Az érintett objektumtípus meghatározása						
	Azonosító alap		Szöveg	A magában foglaló gurulót, a parkolóhely vagy a forgalmi előtér neve						
Építési terület				A repülőtéri terület építés alatt álló része						
	Geometria		Sokszög	Az építési terület földrajzi helye						
Légi járművek mozgására alkalmatlan terület				Légi járművek mozgására alkalmatlan területek						
	Geometria		Sokszög	Ábrázolt mozgási terület, amely légi járművek számára tartósan alkalmatlan, és ezt egyértelműen jelölik						
Ellenőrzésirányítási pont				Megjelölt ellenőrzésirányítási pont						
	Azonosító szám		Szöveg	Különleges egyedi azonosító, amelyet az adatszolgáltató tartósan valamely objektum elemhez rendel						
	Hely		Pont	Az ellenőrzésirányítási pont földrajzi helye						

▼M1

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Tengerszinthez viszonyított magasság		Tengerszinthez viszonyított magasság	Az ellenőrzésirányítási pont tengerszinthez viszonyított magassága						
Repülőtéri felszíni útvonalhálózati csomópont				A repülőtéri felszíni útvonalhálózat meghatározó grafikon csúcspontja						
	Azonosító hálózat		Szöveg	Az ASRN objektumhoz kapcsolódó egy vagy több objektum nevének meghatározott listájából álló logikus név						
	Azonosító küszöb		Szöveg	Az objektum elem neve						
	Azonosító szám		Szöveg	Különleges egyedi azonosító, amelyet az adatszolgáltató tartósan valamely objektum elemhez rendel						
	Terminál hivatkozás		Szöveg	Az objektum elemhez kapcsolódó terminálpépület						
	Csomópont típus		Szöveg	A csomópont típusa						
	Megállás kategória		Szöveg	A várakozási hely kis látótávolságú műveleti kategóriája						
	Helyzet		Pont	A felszíni útvonalhálózati csomópont földrajzi helye						
A felszíni útvonalhálózati csomópont éle				Egy grafikon csomópontjai közötti kapcsolat, amely meghatározza a felszíni útvonalhálózati csomópontot						

▼ M1

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Azonosító hálózat		Szöveg	Az ASRN objektumhoz kapcsolódó egy vagy több objektum nevének meghatározott listájából álló logikus név						
	Írány		Szöveg	A megfelelő objektum elem egyirányú vagy kétirányú irányítottsága						
	1. csomóponti hivatkozás		Szöveg	Az élgeometria kezdőpontjának megfelelő felszíni útvonalhálózati csomópont azonosító száma						
	2. csomóponti hivatkozás		Szöveg	Az élgeometria végpontjának megfelelő felszíni útvonalhálózati csomópont azonosító száma						
	Éltípus		Szöveg	Az él típusa						
	Él származtatása		Szöveg	Az élgeometria származtatási módszere						
	Geometria		Vonal	A felszíni útvonalhálózati csomóponti él földrajzi helye						

▼ **M1****A »Típus« című 4. oszlopban említett adattípusok**

Típus	Leírás	Adatelemek
Pont	A matematikai ellipszoidhoz képest megadott (szélességi és hosszúsági) koordináták halmaza, amely meghatározza a Föld felszínén lévő valamely pont helyzetét	Földrajzi szélesség Földrajzi hosszúság Vízszintes referenciarendszer Mértékegységek Az elért vízszintes pontosság
Vonal	Lineáris objektumot meghatározó pontok sorozata	Pontok sorozata
Sokszög	A sokszöget határoló pontok sorozata; az első és az utolsó pont ugyanaz	Pontok zárt sorozata
Magasság	Valamely szintnek, pontnak vagy pontként értelmezett tárgyának egy meghatározott alapponttól mért függőleges távolsága	Numerikus érték Függőleges referenciarendszer Mértékegységek Elért függőleges pontosság
Tengerszint feletti magasság	Valamely szintnek, pontnak vagy pontként értelmezett tárgyának az átlagos tengerszinttől mért függőleges távolsága	Numerikus érték Függőleges referenciarendszer Mértékegységek Elért függőleges pontosság
Tengerszinthez viszonyított magasság	A Föld felszínén lévő vagy ahhoz rögzített pontnak vagy szintnek a tengerszinttől mért függőleges távolsága	Numerikus érték Függőleges referenciarendszer Mértékegységek Elért függőleges pontosság
Távolság	► C2 Lineáris érték ◀	Numerikus érték Mértékegységek Elért pontosság
Szög/irányszög	Szögtértek	Numerikus érték Mértékegységek Elért pontosság
Érték	A fentiekben nem felsorolt bármely mért, deklarált vagy származtatott érték	Numerikus érték Mértékegységek Elért pontosság
Dátum	Adott napot vagy hónapot meghatározó naptári dátum	Szöveg
Ütemezés	Ismétlődő időtartam, amely egy vagy több, ciklikusan előforduló intervallumból vagy különleges dátumokból áll (pl. munkaszüneti napok)	Szöveg
Kódlista	Előre meghatározott szövegsorok vagy értékek csoportja	Szöveg
Szöveg	Szabad szöveg	Karakterek sorozata korlátozások nélkül

▼B*IV. MELLÉKLET***A LÉGFORGALMI SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ SPECIÁLIS KÖVETELMÉNYEK****(ATS rész)****A. ALRÉSZ – A LÉGFORGALMI SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ KIEGÉSZÍTŐ SZERVEZETI KÖVETELMÉNYEK***1. SZAKASZ – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK***ATS.OR.100 Tulajdonjog**

a) A légiforgalmi szolgáltató értesíti az illetékes hatóságot a következőkről:

1. jogállása, tulajdonosi szerkezete és az eszközei ellenőrzését jelentősen befolyásoló intézkedések;
2. a léginavigációs szolgálatok ellátásával nem foglalkozó szervezetekkel fenntartott kapcsolatok, beleértve a közvetlenül végzett vagy kapcsolódó vállalkozások révén folytatott, a várható bevétel több mint 1 %-át eredményező kereskedelmi tevékenységeket is; értesíti továbbá a hatóságot a teljes részvénytulajdonának legalább 10 %-át érintő változásokról.

b) A légiforgalmi szolgáltató minden tőle telhető intézkedést megtesz, hogy elkerülje az összeférhetlenséget, amely aláásná a pártatlan és objektív szolgáltatásnyújtást.

ATS.OR.105 Nyílt és átlátható szolgáltatásnyújtás

A III. melléklet ATM/ANS.OR.A.075 pontjában meghatározottakon túlmenően, a légiforgalmi szolgáltató nem követhet olyan magatartást, amelynek célja vagy eredménye a verseny akadályozása, korlátozása vagy torzítása, vagy amely az alkalmazandó uniós vagy nemzeti jogszabályok értelmében erőfölénnyel való visszaélést jelent.

▼M1**ATS.OR.110 A repülőtér-üzemeltetők és a légiforgalmi szolgálatok közötti együttműködés**

A légiforgalmi szolgáltató megállapodásokat hoz létre annak a repülőtérnek az üzemeltetőjével, ahol légiforgalmi szolgáltatásokat nyújt, a nyújtott tevékenységek és szolgáltatások megfelelő összehangolása, valamint a vonatkozó adatok és információk cseréjének biztosítása érdekében.

ATS.OR.115 Katonai egységek és légiforgalmi szolgáltatók közötti együttműködés

A 2150/2005/EK rendelet 6. cikkének sérelme nélkül, a légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy ATS-egységei rutinszerűen vagy kérésre, a jóváhagyott helyi eljárásoknak megfelelően tájékoztatják a megfelelő katonai egységeket, és eljuttatják hozzájuk a vonatkozó repülési tervet és a polgári légi járművekre vonatkozó egyéb adatokat azok azonosításának megkönnyítése érdekében.

ATS.OR.120 Meteorológiai szolgálatok és légiforgalmi szolgáltatók közötti együttműködés

a) Annak érdekében, hogy a légi járművek a legfrissebb meteorológiai információkat kapják meg a légi járművekkel végzett műveletekhez, a légiforgalmi szolgáltató megállapodásokat hoz létre a kapcsolódó meteorológiai szolgálattal abból a célból, hogy a légiforgalmi szolgáltató személyzet:

▼ **M1**

- (1) a kijelző műszerek használatán túlmenően jelentést tegyen a légiforgalmi szolgáltató személyzet által észlelt vagy a légi járművek által közölt egyéb ilyen meteorológiai elemekről, a megállapodás szerint;
 - (2) a lehető leghamarabb jelentést tegyen a légiforgalmi szolgáltató személyzet által észlelt vagy a légi járművek által közölt, a repülés szempontjából jelentős meteorológiai jelenségekről, amelyek nem szerepeltek a repülőtéri meteorológiai jelentésben;
 - (3) a lehető leghamarabb jelentést tegyen a kitörést megelőző vulkáni tevékenységre, vulkáni kitörésekre vonatkozó releváns információkról, valamint a vulkáni hamufelhőre vonatkozó információkról. Továbbá a körzeti irányító központok és a repüléstájékoztató központok kötelesek jelenteni az információkat a kapcsolódó meteorológiai figyelőszolgálat és a vulkanikus hamu tájékoztató központok felé.
- b) A légiforgalmi szolgáltatónak gondoskodnia kell a körzeti irányító központok, a repüléstájékoztató központok és a kapcsolódó meteorológiai figyelőszolgálatok közötti szoros együttműködés fenntartásáról úgy, hogy a NOTAM és SIGMET üzenetekben foglalt, vulkáni hamura vonatkozó információk egybehangzóak legyenek.

ATS.OR.125 Légiforgalmi tájékoztató szolgálat és légiforgalmi szolgáltatók közötti együttműködés

- a) A légiforgalmi szolgáltató a megfelelő légiforgalmi tájékoztató szolgálat rendelkezésére bocsátja a közzeendő légiforgalmi információkat, amelyek szükségesek az ilyen légiforgalmi szolgáltatások használatának engedélyezéséhez.
- b) Annak érdekében, hogy a légiforgalmi tájékoztató szolgálatok hozzájussanak a naprakész repülés előtti tájékoztatást lehetővé tevő információkhoz, és repülés közbeni tájékoztatást tudjanak nyújtani, a légiforgalmi szolgáltató és a légiforgalmi tájékoztató szolgálat intézkedéseket tesz annak érdekében, hogy a felelős légiforgalmi tájékoztató szolgálatokkal a lehető legrövidebb időn belül közölje a következőket:
 - (1) a repülőtéri körülményekre vonatkozó információk;
 - (2) a felelősségi körükbe tartozó kapcsolódó létesítmények, szolgáltatások és navigációs berendezések működési állapota;
 - (3) a légiforgalmi szolgáltató személyzet által megfigyelt vagy légi jármű által jelentett vulkanikus tevékenység előfordulása;
 - (4) a működés szempontjából jelentősnek ítélt minden további információ.
- c) A felelősségi körébe tartozó léginavigációs rendszerek módosításainak bevezetése előtt a légiforgalmi szolgáltató:
 - (1) biztosítja az érintett légiforgalmi tájékoztató szolgálattal (szolgálatokkal) való szoros együttműködést;
 - (2) megfelelően figyelembe veszi, hogy a légiforgalmi tájékoztató szolgálatnak mennyi időre van szüksége a közzétételre szánt kapcsolódó anyagok előkészítéséhez, elkészítéséhez és kiadásához;
 - (3) az információkat kellő időben az érintett légiforgalmi tájékoztató szolgálatok rendelkezésére bocsátja.
- d) A légiforgalmi szolgáltató köteles betartani az előre meghatározott, nemzetközileg elfogadott légiforgalmi tájékoztatás szabályozási és ellenőrzési rendszere (AIRAC) szerinti hatálybalépési dátumokat a 14 napos postázási időn felül, amikor a légiforgalmi tájékoztató szolgálatoknak átadja a nyers információkat vagy adatokat, illetve mindkettőt az AIRAC szerinti ciklus alapján.

▼ **M3****ATS.OR.127 A légiforgalmi szolgáltatók általi koordináció a U-space légtérben**

A légiforgalmi szolgáltatók:

- a) az ellenőrzött légtérben létesített azon U-space légteret illetően, amely tekintetében szolgáltatás nyújtására kijelölték őket, megkülönböztetéstől mentesen rendelkezésre bocsátják az (EU) 2021/664 bizottsági végrehajtási rendeletben⁽¹⁾ említett közös információs szolgáltatások részeként szükséges, a pilótával rendelkező légi járművekre vonatkozó releváns forgalmi adatokat;
- b) létrehozzák a szóban forgó adatok rendelkezésre bocsátását lehetővé tevő, a megfelelő légiforgalmi szolgálati egységek, U-space szolgáltatók és adott esetben kizárólagos közös információs szolgáltatók közötti koordinációs eljárásokat és kommunikációs eszközöket.

▼ **M1****ATS.OR.130 Az óra-idő a légiforgalmi szolgálatoknál**

- a) A légiforgalmi szolgálat biztosítja, hogy az ATS-egységek megfelelő órákkal rendelkezzenek, amelyek az időt órákban, percekben és másodpercekben mutatják, és amelyek tisztán láthatóak az adott egység valamennyi üzemeltetési állásból.
- b) A légiforgalmi szolgálat biztosítja az ATS-egységek óráinak és egyéb időrögzítő készülékeinek ellenőrzését az UTC szerinti helyes idő jelzése érdekében plusz vagy mínusz 30 másodperc pontosságig. Amennyiben az ATS-egység adatkapcsolat-kommunikációt használ, szükség szerint ellenőrizni kell az órákat és egyéb időrögzítő készülékeket az UTC szerinti helyes idő jelzése érdekében plusz vagy mínusz 1 másodperc pontosságig.
- c) A helyes időt hiteles órajel állomástól kell kérni, illetve ha ez nem lehetséges, akkor egy másik egységtől, amely a helyes időt ilyen állomástól kapta.

ATS.OR.135 Vészhelyzeti intézkedések

A légiforgalmi szolgálat vészhelyzeti terveket dolgoz ki a III. melléklet ATM/ANS.OR.A.070 pontjában előírtak szerint, szorosan együttműködve a légtér szomszédos részeiben történő szolgáltatásnyújtásért felelős légiforgalmi szolgáltatókkal, valamint – adott esetben – az érintett légtérfelhasználókkal.

ATS.OR.140 Rendszerek és berendezések meghibásodása és szabálytalansága

A légiforgalmi szolgáltató megfelelő eljárásokat alakít ki az ATS-egységek számára annak érdekében, hogy azonnal jelezzék a kommunikációs, navigációs és felügyeleti rendszerek vagy bármely egyéb, biztonsági szempontból jelentős rendszer vagy berendezés meghibásodását vagy szabálytalanságát, ami kedvezőtlenül befolyásolhatja a repülési műveletek biztonságát vagy hatékonyságát vagy a légiforgalmi szolgáltatások nyújtását, illetve mindkettőt.

ATS.OR.145 A légiforgalmi irányító szolgálat működése

A légiforgalmi szolgáltató biztosítja a légi járművek mozgásaira vonatkozó információknak és az ilyen légi járművek számára kiadott légiforgalmi irányítási engedélyek nyilvántartásának olyan megjelenítését, amely gyors elemzést tesz lehetővé a légi forgalom hatékony áramlásának fenntartása érdekében, a légi járművek közötti megfelelő elkülönítés biztosításával.

ATS.OR.150 Az irányítási felelősség és a rádió-összeköttetés átadása

A légiforgalmi szolgálat a járatok irányításával kapcsolatos felelősség átadására vonatkozó eljárásokat vezet be, ideértve a rádió-összeköttetés átadását és az irányításátadási pontokat, eseti megállapodások vagy – adott esetben – üzembentartási kézikönyvek formájában.

⁽¹⁾ A Bizottság (EU) 2021/664 végrehajtási rendelete 2021. április 22. a U-space szabályozási keretéről (HL L 139, 2021.4.23., 161 o.).

▼ B**2. SZAKASZ – A SZOLGÁLTATÁS BIZTONSÁGA****ATS.OR.200 Biztonságirányítási rendszer**

A légitforgalmi szolgáltató biztonságirányítási rendszerrel (SMS) rendelkezik, amely szerves részét alkothatja az ATM/ANS.OR.B.005 pontban előírt irányítási rendszernek, és amely a következő elemekből áll:

1. *Repülésbiztonsági stratégia és célkitűzések*
 - i. A repülésbiztonság irányítása iránti elkötelezettség és felelősség, mely integrálandó a repülésbiztonsági stratégiába;
 - ii. a biztonságirányítási rendszer létrehozását és fenntartását érintő repülésbiztonsági felelősségi körök és a repülésbiztonságra vonatkozó döntések meghozatalával kapcsolatos jogkör;
 - iii. a hatékony biztonságirányítási rendszer létrehozásáért és fenntartásáért felelős biztonsági vezető kinevezése;
 - iv. a vészhelyzeti intézkedési tervek koordinációja a szolgáltatások nyújtása során a légitforgalmi szolgáltatóval kapcsolatban álló más szolgáltatókkal és légitölekedési vállalkozásokkal;
 - v. a biztonságirányítási rendszer dokumentációja, amely leírja a biztonságirányítási rendszer minden elemét, kapcsolódó eljárásait és az eredményeit.

2. *Repülésbiztonsági kockázatok kezelése*

- i. A szolgáltatásokkal járó veszélyek azonosítására szolgáló eljárás, amely a repülésbiztonsági adatgyűjtés reaktív, proaktív és prediktív módszereinek kombinációján alapul;
- ii. az azonosított veszélyekkel kapcsolatos repülésbiztonsági kockázatok elemzését, értékelését és kezelését biztosító eljárás;
- iii. eljárás annak biztosítására, hogy e veszélyeknek a lehetőségekhez mérten minél kisebb legyen a szerepe a légitölekedési balesetek előfordulásának kockázatában.

3. *Repülésbiztonsági garancia*

- i. A repülésbiztonsági teljesítmény nyomon követésére és mérésére szolgáló eszközök a szervezet repülésbiztonsági teljesítményének ellenőrzése és a repülésbiztonsági kockázatkezelés hatékonyságának validálása céljából;
- ii. olyan eljárás, amely egyfelől a szolgáltatással járó repülésbiztonsági kockázatok szintjét befolyásoló változások azonosítására, másfelől az e változásokból fakadó repülésbiztonsági kockázatok azonosítására és kezelésére szolgál;
- iii. a biztonságirányítási rendszer hatékonyságának nyomon követésére és értékelésére szolgáló eljárás, amely lehetővé teszi a biztonságirányítási rendszer általános teljesítményének folyamatos javítását.

4. *A repülésbiztonság előmozdítása*

- i. Olyan képzési program, amely biztosítja a személyzet képzettségét és kompetenciáját a biztonságirányítási rendszerrel kapcsolatos feladatai ellátása tekintetében;
- ii. a biztonsággal kapcsolatos kommunikáció, amely biztosítja, hogy a személyzet átfogóan ismerje az irányítási rendszer végrehajtását.

ATS.OR.205 Repülésbiztonsági értékelés és a funkcionális rendszer változásaival kapcsolatos garanciák

- a) Az ATM/ANS.OR.A.045 a) 1. pontnak megfelelően bejelentett bármely változás esetén a légitforgalmi szolgáltató:
 1. biztosítja, hogy repülésbiztonsági értékelésre kerüljön sor a változás teljes hatókörére vonatkozóan, amely magában foglalja:
 - i. a változás által érintett berendezéseket, eljárásokat és emberi tényezőket;

▼B

- ii. a változás által érintett tényezők és a funkcionális rendszer többi része közötti kapcsolódási pontokat és kölcsönhatásokat;
 - iii. a változás által érintett tényezők és a változás tervezett működési környezete közötti kapcsolódási pontokat és kölcsönhatásokat;
 - iv. a változás életciklusát a meghatározástól a működésig, beleértve az üzembeállítást is;
 - v. a funkcionális rendszer tervezett korlátozott működési módjait; valamint
2. kellő megbízhatósággal, teljes, dokumentált és helytálló érveléssel alátámasztott bizonyítékokat szolgáltat arra, hogy az ATS.OR.210 pont alkalmazásával azonosított repülésbiztonsági kritériumok érvényesek, és teljesülnek az adott időben és a későbbiek során is.
- b) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy az a) pontban említett repülésbiztonsági értékelés tartalmazza:
- 1. a veszélyek azonosítását;
 - 2. az ATS.OR.210 pontnak megfelelően a változásokra alkalmazandó repülésbiztonsági kritériumok meghatározását és indokolását;
 - 3. a változással kapcsolatos hatásokra vonatkozó kockázatelemzést;
 - 4. a változással járó kockázat értékelését és – ha szükséges – e kockázat csökkentését úgy, hogy a változás megfeleljen az alkalmazandó repülésbiztonsági kritériumoknak;
 - 5. annak ellenőrzését, hogy:
 - i. megfelel-e az értékelés a változás a) 1. pontban meghatározott hatókörének;
 - ii. a változás megfelel-e az alkalmazandó repülésbiztonsági kritériumoknak;
 - 6. az ahhoz szükséges nyomonkövetési kritériumok meghatározását, hogy bizonyítható legyen: a megváltozott funkcionális rendszer által nyújtott szolgáltatás továbbra is megfelel az alkalmazandó repülésbiztonsági kritériumoknak.

ATS.OR.210 Repülésbiztonsági kritériumok

- a) A légiforgalmi szolgáltató művelettipusok és érdekelti csoportok szerint differenciálva meghatározza, hogy a funkcionális rendszerrel kapcsolatos változás – a bevezetéséből fakadó kockázatok elemzése alapján – biztonsági szempontból elfogadható-e.
- b) Egy változás elfogadhatóságát pontosan meghatározott és ellenőrizhető biztonsági kritériumok szerint kell értékelni, és minden egyes kritériumot a repülésbiztonsági kockázat mennyiségi szintjében vagy a repülésbiztonsági kockázathoz kapcsolódó egyéb mértékegységben kell kifejezni.
- c) A légiforgalmi szolgáltató gondoskodik arról, hogy:
- 1. a repülésbiztonsági kritériumok indokoltak legyenek az adott változás esetében, figyelembe véve a változás típusát;
 - 2. a repülésbiztonsági kritériumok teljesülése esetén a funkcionális rendszer a változást követően előreláthatóan ugyanolyan biztonságos lesz, mint amilyen a változás előtt volt, ellenkező esetben a légiforgalmi szolgáltató érveléssel szolgál annak igazolására, hogy:
 - i. a biztonság ideiglenes csökkenését kiegyenlíti majd a biztonság jövőbeni javulása; vagy
 - ii. a biztonság tartós csökkentése más előnyös következményekkel jár;
 - 3. a repülésbiztonsági kritériumok együttesen biztosítsák, hogy a változás ne jelentsen elfogadhatatlan kockázatot a szolgálat biztonságára nézve;

▼B

4. a repülésbiztonsági kritériumok – amennyire ez megvalósítható – minden esetben a biztonság javítását szolgálják.

ATS.OR.215 A légiforgalmi irányítók engedélyezésére és orvosi tanúsítására vonatkozó követelmények

A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy a légiforgalmi irányítók az (EU) 2015/340 rendelettel összhangban megfelelő szakszolgálati engedéllyel és érvényes egészségügyi minősítéssel rendelkezzenek.

3. SZAKASZ – A LÉGIFORGALMI IRÁNYÍTÁST VÉGZŐ SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK BIZONYOS EMBERI TÉNYEZŐK TEKINTETÉBEN**ATS.OR.300 Hatály**

Ez a szakasz a légiforgalmi irányítást végző szolgáltató által teljesítendő, az emberi teljesítőképességgel kapcsolatos követelményeket határozza meg annak érdekében, hogy:

- a) megelőzze és csökkentse annak kockázatát, hogy a légiforgalmi irányító szolgálatot olyan légiforgalmi irányítók lássák el, akik a pszichoaktív anyagok használata terén problémákkal küzdenek;
- b) megelőzze és csökkentse a stressz negatív hatását a légiforgalmi irányítókra, biztosítva a biztonságos légiforgalmat;
- c) megelőzze és csökkentse a fáradtság negatív hatását a légiforgalmi irányítókra, biztosítva a biztonságos légiforgalmat.

ATS.OR.305 A légiforgalmi irányítást végző szolgáltatók felelőssége a pszichoaktív anyagoknak a légiforgalmi irányítók által történő problémás használatával kapcsolatban

- a) A légiforgalmi irányítást végző szolgáltató stratégiát és hozzá tartozó eljárásokat dolgoz ki és hajt végre annak biztosítása érdekében, hogy a pszichoaktív anyagok problémás használata ne befolyásolja a légiforgalmi irányító szolgálat nyújtását.
- b) A 95/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben⁽¹⁾ és az egyének vizsgálatára alkalmazandó nemzeti szabályozásban meghatározott rendelkezések sérelme nélkül, a légiforgalmi irányítást végző szolgáltató objektív, átlátható és megkülönböztetésmentes eljárást dolgoz ki és hajt végre azon esetek feltárására, amikor a légiforgalmi irányítók problémáik vannak a pszichoaktív anyagok használata terén. Ez az eljárás figyelembe veszi az (EU) 2015/340 rendelet ATCO.A.015 pontjában meghatározott rendelkezéseket.
- c) A b) pontban említett eljárást az illetékes hatóság hagyja jóvá.

ATS.OR.310 Stressz

Az ATS.OR.200 pontnak megfelelően a légiforgalmi irányítást végző szolgáltató:

- a) stratégiát dolgoz ki és tart fenn a légiforgalmi irányítói stressz kezelésére, és ezen belül kritikusesemény-stresszt kezelő programot hajt végre;
- b) a légiforgalmi irányítókat az (EU) 2015/340 rendelet I. melléklete D. alrészének 3. és 4. szakaszával összhangban – az emberi tényezőkkel kapcsolatos képzést kiegészítő – stressz megelőzéssel kapcsolatos képzési és tájékoztató programokban részesíti, ideértve a kritikusesemény-stressz megelőzését is.

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 95/46/EK irányelve (1995. október 24.) a személyes adatok feldolgozása vonatkozásában az egyének védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról (HL L 281., 1995.11.23., 31. o.).

▼ B**ATS.OR.315 Fáradság**

Az ATS.OR.200 pontnak megfelelően a légiforgalmi irányítást végző szolgáltató:

- a) stratégiát dolgoz ki és tart fenn a légiforgalmi irányítói fáradság kezelésére;
- b) a légiforgalmi irányítókat az (EU) 2015/340 bizottsági rendelet I. melléklete D. alrészének 3. és 4. szakaszával összhangban – az emberi tényezőkkel kapcsolatos képzést kiegészítő – fáradságmegelőzéssel kapcsolatos tájékoztató programokban részesíti.

ATS.OR.320 A légiforgalmi irányítók szolgálati beosztási rendszere(i)

- a) A légiforgalmi irányítást végző szolgáltató a légiforgalmi irányítók foglalkozási fáradságával kapcsolatos kockázatok kezelésére egy olyan szolgálati beosztási rendszert dolgoz ki, hajt végre és követ nyomon, amelyben a szolgálati és pihenőidők biztonságos módon váltakoznak. A légiforgalmi irányítást végző szolgáltató a szolgálati beosztási rendszerben meghatározza a következő elemeket:

1. az egymást követő, szolgálattal töltött munkanapok maximális száma;
2. az egy szolgálati időre jutó maximális óraszám;
3. a légiforgalmi irányító szolgálat szünetek nélkül történő nyújtásának maximális időtartama;
4. a szolgálati idők és szünetek aránya a légiforgalmi irányító szolgálat nyújtásakor;
5. a pihenőidők minimális időtartama;
6. az egymást követő, adott esetben éjszakába nyúló szolgálati idők maximális száma az érintett légiforgalmi irányítási egység üzemórától függően;
7. az éjszakába nyúló szolgálati időt követő pihenőidő minimális időtartama;
8. a szolgálati beosztási cikluson belüli pihenőidők minimális száma.

- b) A szolgálati beosztási rendszerből adódó, fáradsággal kapcsolatos kockázatok azonosítása és csökkentése érdekében a légiforgalmi irányítást végző szolgáltató mind a rendszer kidolgozásakor, mind annak alkalmazása során egyeztet a szolgálati beosztási rendszer hatálya alá tartozó légiforgalmi irányítókkal, vagy adott esetben azok képviselőivel.

▼ M1**4. SZAKASZ – A TÁVKÖZLÉSRE VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK****ATS.OR.400 Légi mozgószolgálat (levegő-föld összeköttetés) – általános előírások**

- a) A légiforgalmi szolgáltató hangalapú kommunikációt vagy adatkapcsolatot használ – vagy mindkettőt – a légiforgalmi szolgáltatásokra irányuló levegő-föld összeköttetés során.
- b) Ha légiforgalmi irányító és légi jármű-vezető közötti közvetlen kétirányú beszédüzemű kommunikációra vagy adatsere használatára kerül sor légiforgalmi irányító szolgálat nyújtása érdekében, a légiforgalmi szolgáltatónak rögzítő berendezéseket kell biztosítania minden ilyen levegő-föld összeköttetési csatornán.
- c) Ha közvetlen levegő-föld kétirányú beszédüzemű vagy adatkapcsolati kommunikáció használatára kerül sor repüléstájékoztató szolgálat nyújtása érdekében, beleértve az AFIS-t is, az illetékes hatóság ettől eltérő rendelkezése hiányában a légiforgalmi szolgáltatónak rögzítő berendezéseket kell biztosítania minden ilyen levegő-föld összeköttetési csatornán.

▼ C1**ATS.OR.405 Az URH vészhelyzeti frekvencia használata és rendelkezésre állása**

a) A 3d. cikkben leírtak szerint az URH vészhelyzeti frekvencia (121,500 MHz) az alábbiak bármelyike szerinti tényleges vészhelyzeti célokra használható:

▼ M1

- (1) szabad csatorna biztosítása a vészhelyzetben lévő légi járművek és valamely földi állomás között, amikor a rendes csatornákat más légi járművek számára használják;
- (2) nemzetközi légi járatok által általában nem használt URH kommunikációs csatorna biztosítása a légi járművek és a repülőterek között vészhelyzeti körülmények felmerülése esetén;
- (3) közös URH kommunikációs csatorna biztosítása – akár katonai, akár polgári – légi járművek között, valamint ilyen légi járművek és a földi kiszolgálás között, amelyek közös kutatási és mentési műveletekben vesznek részt, mielőtt szükség esetén a megfelelő frekvenciára váltanak;
- (4) levegő-föld összeköttetés biztosítása a légi járművekkel, amikor a fedélzeti berendezés meghibásodása miatt nem használhatók a szokásos csatornák;
- (5) csatorna biztosítása a vészhelyzeti helyzetjeladók (ELT) működése számára, valamint a kutatási és mentési műveletekben részt vevő mentőjármű és légi járművek között;
- (6) közös URH csatorna biztosítása polgári légi járművek és elfogást végző légi járművek vagy elfogást irányító egységek közötti, valamint polgári vagy elfogást végző légi járművek és ATS-egységek közötti kommunikációhoz polgári légi jármű elfogása esetén.

b) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja a 121,500 MHz-es frekvenciát:

- (1) minden körzeti irányító központnál és repüléstájékoztató központnál;
- (2) repülőtéri irányítótoronyoknál és nemzetközi repülőtereket, valamint nemzetközi kiterő repülőtereket kiszolgáló bevezető irányító egységeknél;
- (3) az illetékes hatóság által kijelölt bármely további helyen, ahol szükségesnek tartják ennek a frekvenciának a rendelkezésre bocsátását a segélyhívások azonnali vétele vagy az a) pontban meghatározott célok érdekében.

ATS.OR.410 Légi mozgószolgálat (levegő-föld összeköttetés) – repüléstájékoztató szolgáltatás

a) A légiforgalmi szolgáltató a gyakorlatban megvalósítható mértékben és az illetékes hatóság által jóváhagyott módon biztosítja, hogy a levegő-föld összeköttetési létesítmények lehetővé tegyék a kétirányú kommunikációt a repüléstájékoztató központ és a megfelelő felszereléssel rendelkező, a repüléstájékoztató körzeten belül bárhol repülő légi járatok között.

b) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy a levegő-föld összeköttetési létesítmények lehetővé tegyék a közvetlen, gyors, folyamatos és légköri zavar nélküli kétirányú kommunikációt az AFIS-egység és az ATS.TR.110 a) 3. pont szerinti légtérben repülő, megfelelő felszereléssel rendelkező légi járatok között.

▼ **M1****ATS.OR.415 Légi mozgószolgálat (levegő-föld összeköttetés) – körzeti irányító szolgálat**

A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy a levegő-föld összeköttetési létesítmények lehetővé tegyék a kétirányú kommunikációt a körzeti irányító szolgálatot nyújtó egység és a megfelelő felszereléssel rendelkező, az irányítói területen vagy területeken belül bárhol repülő légi járatok között.

ATS.OR.420 Légi mozgószolgálat (levegő-föld összeköttetés) – bevezető irányító szolgálat

- a) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy a levegő-föld összeköttetési létesítmények lehetővé tegyék a közvetlen, gyors, folyamatos és légköri zavar nélküli kétirányú kommunikációt a bevezető irányító szolgálatot nyújtó egység és az irányítása alatt álló, megfelelő felszereléssel rendelkező légi járatok között.
- b) Amennyiben a bevezető irányító szolgálatot nyújtó egység különálló egységként működik, a levegő-föld összeköttetést a kizárólagos használatára biztosított kommunikációs csatornákon kell lebonyolítani.

ATS.OR.425 Légi mozgószolgálat (levegő-föld összeköttetés) – repülőtéri irányító szolgálat

- a) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy a levegő-föld összeköttetési létesítmények lehetővé tegyék a közvetlen, gyors, folyamatos és légköri zavar nélküli kétirányú kommunikációt a repülőtéri irányítótorny és az érintett repülőtér 45 km-es (25 tengeri mérföldes) körzetén belül bármely távolságban repülő, megfelelő felszereléssel rendelkező légi járatok között.
- b) Amennyiben a körülmények indokolják, a légiforgalmi szolgáltató külön kommunikációs csatornákat biztosít a munkaterületen mozgó forgalom irányításához.

ATS.OR.430 Légiforgalmi állandóhelyű szolgálat (föld-föld összeköttetés) – általános rész

- a) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja közvetlen beszéd útján megvalósuló kommunikáció vagy adatkapcsolat-kommunikáció használatát – vagy mindkettőt – a légiforgalmi szolgáltatásokra irányuló föld-föld összeköttetés során.
- b) Ha az ATC koordinációs célokat szolgáló kommunikáció automatizálással támogatott, a légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy az ilyen automatizált koordináció meghíúsulását egyértelműen jelzik az átdó egységnél a légi járatok koordinálásáért felelős légiforgalmi irányítónak vagy irányítóknak.

ATS.OR.435 Légiforgalmi állandóhelyű szolgálat (föld-föld összeköttetés) – repüléstájékoztató körzeten belüli kommunikáció

- a) ATS-egységek közötti kommunikáció
 - (1) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy a repüléstájékoztató központ rendelkezzen a felelősségi körébe tartozó területen szolgáltatást nyújtó alábbi egységekkel való kommunikációhoz szükséges eszközökkel:
 - i. a körzeti irányító központ;
 - ii. bevezető irányító szolgálatok;
 - iii. repülőtéri irányítótornyok;
 - iv. AFIS-egységek.
 - (2) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy a körzeti irányító központ – azonfelül, hogy összeköttetésben áll a repüléstájékoztató központtal az 1. pontban meghatározottak szerint – rendelkezzen a felelősségi körébe tartozó területen szolgáltatást nyújtó alábbi egységekkel való kommunikációhoz szükséges eszközökkel:
 - i. bevezető irányító szolgálatok;

▼ **M1**

- ii. repülőtéri irányítótoronyok;
 - iii. AFIS-egységek;
 - iv. légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodái, amennyiben azokat külön létrehozzák.
- (3) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy a bevezető irányító szolgálat – azonfelül, hogy összeköttetésben áll a repüléstájékoztató központtal és a körzeti irányító központtal az 1. és a 2. pontban meghatározottak szerint – rendelkezzen az alábbiakkal való kommunikációhoz szükséges eszközökkel:
- i. a kapcsolódó repülőtéri irányítótorony vagy -toronyok;
 - ii. az érintett AFIS-egység vagy -egységek;
 - iii. a kapcsolódó légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodái, amennyiben azokat külön létrehozzák.
- (4) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy a repülőtéri irányítótorony vagy az AFIS-egység – azonfelül, hogy összeköttetésben áll a repüléstájékoztató központtal, a körzeti irányító központtal és a bevezető irányító szolgálattal az 1., a 2. és a 3. pontban meghatározottak szerint – rendelkezzen a kapcsolódó légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodáival – amennyiben azokat külön létrehozzák – való kommunikációhoz szükséges eszközökkel.
- b) ATS-egységek és egyéb egységek közötti kommunikáció
- (1) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy a repüléstájékoztató központ és a körzeti irányító központ rendelkezzen a felelősségi körükbe tartozó területeken szolgáltatást nyújtó alábbi egységekkel való kommunikációhoz szükséges eszközökkel:
- i. megfelelő katonai egységek;
 - ii. a központot kiszolgáló meteorológiai szolgálat vagy szolgálatok;
 - iii. a központot kiszolgáló légiforgalmi telekommunikációs állomás;
 - iv. megfelelő légijármű-üzembentartók irodái;
 - v. a mentés-összehangoló központ vagy – ilyen központ hiányában – bármely egyéb megfelelő vészhelyzeti szolgálat;
 - vi. a központot kiszolgáló nemzetközi NOTAM-iroda.
- (2) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy a bevezető irányító szolgálat, a repülőtéri irányítótorony és az AFIS-egység rendelkezzen a felelősségi körükbe tartozó területeken szolgáltatást nyújtó alábbi egységekkel való kommunikációhoz szükséges eszközökkel:
- i. megfelelő katonai egységek;
 - ii. mentő- és vészhelyzeti szolgálatok (ideértve a mentőket, tűzoltókat stb.);
 - iii. az érintett egységet kiszolgáló meteorológiai szolgálat;
 - iv. az érintett egységet kiszolgáló légiforgalmi telekommunikációs állomás;
 - v. az előtér-irányítói szolgáltatást nyújtó egység, amennyiben azt külön létrehozzák.

▼ **M1**

(3) A b) 1. i. és a b) 2. i. pontban előírt kommunikációs eszközöknek rendelkezéseket kell tartalmazniuk az érintett ATS-egység és az ATS-egység felelősségi körébe tartozó területen belül végrehajtott elfogási műveletek irányításáért felelős katonai egység(ek) közötti gyors és megbízható kommunikációra vonatkozóan, a 923/2012/EU végrehajtási rendelet mellékletének 11. szakaszában foglalt kötelezettségek teljesítése érdekében.

c) A kommunikációs eszközök leírása

(1) Az a) pontban, a b) 1. i. pontban, valamint a b) 2. i., a b) 2. ii. és a b) 2. iii. pontban előírt kommunikációs eszközöknek az alábbiakra vonatkozó rendelkezéseket kell tartalmazniuk:

i. csak közvetlen beszéd útján vagy adatkapcsolat-kommunikációval együtt végzett kommunikáció, melynek során a radar vagy ADS-B használatával történő irányítás átadása céljából az összeköttetés azonnal létrejön, míg egyéb célok érdekében az összeköttetés általában 15 másodpercen belül jön létre;

ii. nyomtatott közlés, amikor szükséges az írásban történő rögzítés; az ilyen kommunikáció során az üzenet továbbítási idő legfeljebb 5 perc.

(2) A c) 1. pontban nem említett esetekben a kommunikációs eszközöknek az alábbiakra vonatkozó rendelkezéseket kell tartalmazniuk:

i. csak közvetlen beszéd útján vagy adatkapcsolat-kommunikációval együtt végzett kommunikáció, melynek során az összeköttetés általában 15 másodpercen belül létrejön;

ii. nyomtatott közlés, amikor szükséges az írásban történő rögzítés; az ilyen kommunikáció során az üzenet továbbítási idő legfeljebb 5 perc.

(3) Minden esetben, amikor automatikus adatátvitelre van szükség az ATS-egységek számítógépei felé, azokból, vagy mindkét irányban, automatikus rögzítésre alkalmas eszközöket kell biztosítani.

(4) A b) 2. i., ii. és iii. pontban előírt kommunikációs eszközöknek rendelkezéseket kell tartalmazniuk a konferenciabeszélgetések érdekében megszervezett, közvetlen beszéd útján megvalósuló kommunikációra vonatkozóan, melynek során az összeköttetés általában 15 másodpercen belül létrejön.

(5) Az ATS-egységek közötti, valamint az ATS-egységek és a b) 1., valamint a b) 2. pontban leírt egyéb egységek közötti közvetlen beszéd útján megvalósuló kommunikációhoz vagy adatkapcsolat-kommunikációhoz szükséges eszközöket minden esetben automatikus rögzítéssel kell ellátni.

ATS.OR.440 Légiforgalmi állandóhelyű szolgálat (föld-föld összeköttetés) – repüléstájékoztató körzetek közötti kommunikáció

a) A légiforgalmi szolgálat biztosítja, hogy a repüléstájékoztató központok és a körzeti irányító központok rendelkezzenek kommunikációs eszközökkel az összes szomszédos repüléstájékoztató központtal és körzeti irányító központtal való kommunikációhoz. Ezeknek a kommunikációs eszközöknek minden esetben rendelkezéseket kell tartalmazniuk az állandó nyilvántartásba vételre alkalmas formájú közleményekre, valamint az ICAO körzeti léginavigációs megállapodásokban meghatározott továbbítási időkkal összhangban történő közlésre vonatkozóan.

b) A légiforgalmi szolgálat biztosítja, hogy a szomszédos irányítói területeket kiszolgáló körzeti irányító központok ezenfelül rendelkezéseket tartalmazzanak a közvetlen beszéd útján megvalósuló kommunikációra, valamint az adatkapcsolat-kommunikációra vonatkozóan automatikus rögzítés biztosításával, melynek során az ATS felügyeleti adatok felhasználásával történő irányítás átadása céljából az összeköttetés azonnal létrejön, míg egyéb célok érdekében az összeköttetés általában 15 másodpercen belül jön létre.

▼ **M1**

- c) Amennyiben a kijelölt útiránytól való eltérés esetén történő elfogások szükségességének megszüntetése vagy csökkentése érdekében azt az érintett államok közötti megállapodás előírja, a légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy a szomszédos repüléstájékoztató központok, illetve a b) pontban említettektől eltérő körzeti irányítóközpontok közötti kommunikációs eszközök:
- (1) rendelkezéseket tartalmazzanak a csak közvetlen beszéd útján vagy adatkapcsolattal együtt megvalósuló kommunikációra vonatkozóan;
 - (2) tegyék lehetővé, hogy a kommunikáció általában 15 másodpercen belül létrejöhessen;
 - (3) rendelkezzenek automatikus rögzítéssel.
- d) Különleges körülmények fennállása esetén az érintett légiforgalmi szolgáltató minden esetben biztosítja a szomszédos ATS-egységek összekapcsolását.
- e) Amennyiben a helyi körülmények között szükség van arra, hogy a légi járművek számára az indulás előtt engedélyezzék a belépést valamely ellenőrzött légtérbe, az érintett légiforgalmi szolgáltatók biztosítják, hogy a légi járművek számára az engedélyt kiadó ATS-egységek kapcsolatban álljanak a szomszédos ellenőrzött légtérrel kiszolgáló légiforgalmi irányító egységgel.
- f) A d) és az e) pont szerinti kapcsolatok létrehozását támogató kommunikációs eszközöknek rendelkezéseket kell tartalmazniuk a csak közvetlen beszéd útján vagy adatkapcsolattal együtt megvalósuló kommunikációra vonatkozóan automatikus rögzítés biztosításával, melynek során az ATS felügyeleti adatok felhasználásával történő irányítás átadása céljából az összeköttetés azonnal létrejön, míg egyéb célok érdekében az összeköttetés általában 15 másodpercen belül jön létre.
- g) Minden esetben, amikor automatikus adatcserére van szükség a légiforgalmi szolgáltatók számítógépei között, automatikus rögzítésre alkalmas eszközöket kell biztosítani.

ATS.OR.445 Kommunikáció a repülőtéri munkaterületeken mozgó, légi járművektől eltérő járművek irányítása vagy kezelése érdekében

- a) Amennyiben úgy ítélik meg, hogy a vizuális jelzések rendszere nem elegendő, a légiforgalmi szolgáltató kétirányú rádió-távbeszélő kommunikációs eszközöket biztosít a következő szolgálatok bármelyike számára:
- (1) a repülőtéri irányító szolgálat számára a munkaterületen mozgó járművek irányítása érdekében;
 - (2) az AFIS számára a munkaterületen mozgó járművek kezelése érdekében, amennyiben ilyen szolgáltatás nyújtására kerül sor az ATS.TR.305 f) ponttal összhangban.
- b) A repülőtéri munkaterületeken mozgó, légi járművektől eltérő járművek irányítására vagy kezelésére szolgáló külön kommunikációs csatornák szükségességét biztonsági értékelés alapján kell megállapítani.
- c) A b) pontban említett valamennyi csatornán automatikus rögzítő eszközöket kell biztosítani.

ATS.OR.450 A felügyeleti adatok automatikus rögzítése

A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy az elsődleges és másodlagos radarberendezésekből vagy egyéb rendszerekből (pl. ADS-B, ADS-C), származó, a légiforgalmi szolgálatok által segítségképpen felhasznált felügyeleti adatok automatikusan rögzítésre kerüljenek a balesetek és események kivizsgálása, a kutatásmentés, valamint a légiforgalmi szolgálatok és felügyeleti rendszerek értékelése és képzés során történő felhasználás érdekében.

▼ M1**ATS.OR.455 A rögzített információk és adatok megőrzése**

- a) A légiforgalmi szolgáltató legalább 30 napig megőrzi:
- (1) a kommunikációs csatornák felvételeit, az ATS.OR.400 b) és c) pontban előírtak szerint;
 - (2) a rögzített adatokat és közléseket, az ATS.OR.435 c) 3. és 5. pontban előírtak szerint;
 - (3) az automatikus rögzítéseket, az ATS.OR.440 pontban előírtak szerint;
 - (4) a rögzített közléseket, az ATS.OR.445 pontban előírtak szerint;
 - (5) a rögzített adatokat, az ATS.OR.450 pontban előírtak szerint;
 - (6) a papír alapú repülés-nyilvántartást, az elektronikus repülés-nyilvántartási és koordinációs adatokat.
- b) Amennyiben az a) pontban foglalt nyilvántartások és naplók balesetek és események kivizsgálása szempontjából relevánsak, azokat hosszabb ideig meg kell őrizni, amíg egyértelművé nem válik, hogy azokra többé már nem lesz szükség.

ATS.OR.460 Háttérbeszélgetések és hangkörnyezet rögzítése

- a) Az illetékes hatóság ettől eltérő rendelkezése hiányában az ATS-egységeket olyan készülékekkel kell felszerelni, amelyek felveszik a légiforgalmi irányító vagy a repüléstájékoztató szolgáltatást nyújtó tisztviselő vagy – adott esetben – az AFIS-tisztviselő munkahelyein zajló háttérbeszélgetéseket és a hangkörnyezetet, és amelyek képesek arra, hogy megőrizzék legalább az üzemidő utolsó 24 órájában rögzített információkat.
- b) Az ilyen felvételek csak a kötelezően jelentendő balesetek és események kivizsgálásához használhatók fel.

5. SZAKASZ – TÁJÉKOZTATÁSRA VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK**ATS.OR.500 Meteorológiai tájékoztatás – Általános előírások**

- a) A légiforgalmi szolgáltató gondoskodik arról, hogy az aktuális és az előre jelzett időjárási körülményekről naprakész információk álljanak az adott ATS-egységek rendelkezésére, amennyiben azok szükségesek feladataik ellátásához.
- b) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy a repülőtér közelében és különösen a felszállás utáni emelkedési és a megközelítési területeken előforduló időjárási jelenségek helyével, függőleges kiterjedésével, irányával és mozgási sebességével kapcsolatban rendelkezésre álló részletes információk a megfelelő ATS-egységek részére átadásra kerüljenek.
- c) Az a) és b) pont szerinti információkat a légiforgalmi szolgálatot ellátó személyzet részéről minimális mértékű értelmezést igénylő formában, és az érintett ATS-egységek igényeinek megfelelő gyakorisággal kell rendelkezésre bocsátani.

ATS.OR.505 A körzeti irányító központoknak és repüléstájékoztató központoknak nyújtott meteorológiai információk

- a) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy a körzeti irányító központok és a repüléstájékoztató központok hozzájussanak az V. melléklet MET.OR.245 f) pontjában előírt meteorológiai információkhoz, különös tekintettel valamely időjárási elem kedvezőtlenre fordulására vagy várható kedvezőtlenre fordulására, mihelyest az megállapítható. Az említett jelentéseknek és előrejelzéseknek a repüléstájékoztató körzetre vagy az irányítói területre, valamint az illetékes hatóság által előírt egyéb területekre kell vonatkozniuk.

▼ M1

- b) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy a repüléstájékoztató központok és a körzeti irányító központok megfelelő időközönként megkapják az aktuális légkörnyomás-adatokat az érintett repüléstájékoztató központ vagy körzeti irányító központ által meghatározott helyekre vonatkozóan a magasságmérők beállításához.

ATS.OR.510 A bevezető irányító szolgálatot ellátó egységeknek nyújtott meteorológiai információk

- a) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységek megkapják a hozzájuk tartozó légtérre és repülőterekre vonatkozó meteorológiai információkat, az V. melléklet MET.OR.242 b) pontjában előírtak szerint.
- b) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy több anemométer alkalmazása esetén az azokhoz kapcsolt kijelzőket egyértelműen megjelöljék az egyes anemométerek által ellenőrzött futópálya és futópályaszakasz azonosítása érdekében.
- c) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységek megkapják az aktuális légkörnyomás-adatokat a bevezető irányító szolgálatot ellátó egység által meghatározott helyekre vonatkozóan a magasságmérők beállításához.
- d) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy a végső megközelítéshez, valamint le- és felszálláshoz bevezető irányító szolgálatot ellátó egységek rendelkezzenek egy vagy több felszíniszel-kijelzővel. Az egy vagy több kijelzőt ugyanahhoz az egy vagy több megfigyelési helyhez kell kapcsolni, és ugyanarról az egy vagy több érzékelőről kell táplálni, mint a repülőtéri irányítótornyban vagy az AFIS-egységben vagy mindkettőben, és a meteorológiai állomáson lévő (amennyiben van ilyen állomás) megfelelő, egy vagy több kijelzőt.
- e) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy a végső megközelítéshez, valamint le- és felszálláshoz az olyan repülőtereken bevezető irányító szolgálatot ellátó egységek, amelyeken a futópálya menti látástávolság értékeket műszerekkel mérik, rendelkezzenek az aktuális futópálya menti látástávolság értékek kiolvasását lehetővé tévő egy vagy több kijelzővel. Az egy vagy több kijelzőt ugyanahhoz az egy vagy több megfigyelési helyhez kell kapcsolni, és ugyanarról az egy vagy több érzékelőről kell táplálni, mint a repülőtéri irányítótornyban vagy az AFIS-egységben vagy mindkettőben, és a meteorológiai állomáson lévő (amennyiben van ilyen állomás) megfelelő, egy vagy több kijelzőt.
- f) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy a végső megközelítéshez, valamint le- és felszálláshoz olyan repülőtereken bevezető irányító szolgálatot ellátó egységek, amelyeken a felhőalap magasságát műszerekkel mérik, rendelkezzenek az aktuális felhőalap-magasság értékek kiolvasását lehetővé tévő egy vagy több kijelzővel. A kijelzőket ugyanahhoz a megfigyelési helyhez vagy helyekhez kell kapcsolni, és ugyanarról az egy vagy több érzékelőről kell táplálni, mint a repülőtéri irányítótornyban vagy az AFIS-egységben vagy mindkettőben, és a meteorológiai állomáson lévő (amennyiben van ilyen állomás) megfelelő egy vagy több kijelzőt.
- g) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy a végső megközelítéshez, valamint le- és felszálláshoz bevezető irányító szolgálatot ellátó egységek hozzájussanak azokhoz a rendelkezésre álló információkhoz, amelyek a légi járművet a megközelítési vagy a felszállási útvonalon vagy körözéses megközelítés közben hátrányosan befolyásoló szélnyírásra vonatkoznak.

ATS.OR.515 A repülőtéri irányítótornyok és AFIS-egységek részére nyújtott meteorológiai információk

- a) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy a repülőtéri irányítótornyok és – az illetékes hatóság ettől eltérő rendelkezése hiányában – az AFIS-egységek megkapják a hozzájuk tartozó repülőtérre vonatkozó meteorológiai információkat, az V. melléklet MET.OR.242 a) pontjában előírtak szerint.

▼ **M1**

- b) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy a repülőtéri irányítótoronyok és az AFIS-egységek megkapják az aktuális légkörnyomás-adatokat a magasságmérők beállításához, az érintett repülőtér vonatkozásában.
- c) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy a repülőtéri irányítótoronyok és az AFIS-egységek rendelkezzenek egy vagy több felszínészél-kijelzővel. Az egy vagy több kijelzőt ugyanahhoz az egy vagy több megfigyelési helyhez kell kapcsolni, és ugyanarról az egy vagy több érzékelőről kell táplálni, mint a meteorológiai állomáson lévő (amennyiben van ilyen állomás) megfelelő egy vagy több kijelzőt. Több érzékelő alkalmazása esetén az azokhoz kapcsolt kijelzőket egyértelműen meg kell jelölni az egyes érzékelők által ellenőrzött futópálya és futópályaszakasz azonosítása érdekében.
- d) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy az olyan repülőtereken lévő repülőtéri irányítótoronyok és ATIS-egységek, ahol a futópálya menti látástávolság értékeket műszerekkel mérik, rendelkezzenek az aktuális futópálya menti látástávolság értékek kiolvasását lehetővé tévő kijelzővel vagy kijelzőkkel. Az egy vagy több kijelzőt ugyanahhoz az egy vagy több megfigyelési helyhez kell kapcsolni, és ugyanarról az egy vagy több érzékelőről kell táplálni, mint a meteorológiai állomáson lévő (amennyiben van ilyen állomás) megfelelő egy vagy több kijelzőt.
- e) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy az olyan repülőtereken lévő repülőtéri irányítótoronyok és ATIS-egységek, ahol a felhőalap magasságát műszerekkel mérik, rendelkezzenek az aktuális felhőalap-magasság értékek kiolvasását lehetővé tévő egy vagy több kijelzővel. A kijelzőket ugyanahhoz az egy vagy több megfigyelési helyhez kell kapcsolni, és ugyanarról az egy vagy több érzékelőről kell táplálni, mint a repülőtéri irányítótoronyban és az AFIS-egységben, valamint a meteorológiai állomáson lévő (amennyiben van ilyen állomás) megfelelő egy vagy több kijelzőt.
- f) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy a repülőtéri irányítótoronyok és az ATIS-egységek hozzájussanak azokhoz a rendelkezésre álló információkhoz, amelyek a megközelítési vagy a felszállási útvonalon lévő vagy körözéses megközelítést végrehajtó légi járműveket, valamint a leszállás utáni gurulás vagy a felszállási nekifutás során a futópályán lévő légi járműveket hátrányosan befolyásoló szélnyírásra vonatkoznak.
- g) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy a repülőtéri irányítótoronyok és az ATIS-egységek és/vagy egyéb megfelelő egységek megkapják a repülőtéri figyelmeztetéseket az V. melléklet MET.OR.215 b) pontjában foglaltak szerint.

ATS.OR.520 A repülőtéri körülményekre és a kapcsolódó létesítmények működési állapotára vonatkozó információk

A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy a repülőtéri irányítótoronyok, az ATIS-egységek és a vezető irányító szolgálatot ellátó egységek folyamatos tájékoztatást kapjanak a mozgási terület működés szempontjából jelentősnek ítélt állapotáról, ideértve az ideiglenes veszélyeket, valamint bármely, a hozzájuk tartozó repülőtéren vagy repülőtereken lévő kapcsolódó létesítmény működési állapotáról, a repülőtér-üzemeltető jelentése alapján.

ATS.OR.525 A navigációs szolgálatok működési állapotára vonatkozó információk

- a) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy az ATS-egységek folyamatos és naprakész tájékoztatást kapjanak a felelősségi területükön végrehajtott felszállási, indulási, megközelítési és leszállási eljárásokhoz elengedhetetlenül szükséges rádió navigációs szolgálatok és vizuális segédeszközök működési állapotáról, valamint a földi mozgáshoz elengedhetetlenül szükséges rádió navigációs szolgálatok és vizuális segédeszközök működési állapotáról.

▼ M1

- b) A légiforgalmi szolgáltató megfelelő megállapodásokat köt a III. melléklet ATM/ANS.OR.B.005 f) pontjával összhangban az ezen pont a) alpontjában foglalt, GNSS szolgáltatásokra vonatkozó információk rendelkezésre bocsátásának biztosítása érdekében.

ATS.OR.530 A fékhatásra vonatkozó információk továbbítása

Ha a légiforgalmi szolgáltató beszédüzemű kommunikáció útján olyan különleges légijelentést kap a fékhatásról, amely nem felel meg annak, amit számára jelentettek, haladéktalanul tájékoztatnia kell a megfelelő repülőtér-üzemeltetőt.

▼ B**B. ALRÉS Z – A LÉGIFORGALMI SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ MŰSZAKI KÖVETELMÉNYEK***1. SZAKASZ – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK***▼ M1****ATS.TR.100 A légiforgalmi szolgálatok (ATS) célja**

A légiforgalmi szolgálatok célja:

- a) a légi járművek összeütközésének megelőzése;
- b) a munkaterületen a légi járműveknek az ott található akadályokba való ütközésének megelőzése;
- c) a légi forgalom rendezett áramlásának biztosítása;
- d) tanácsadás és hasznos tájékoztatások nyújtása a repülések biztonságos és hatékony végrehajtása érdekében;
- e) a megfelelő szervezetek értesítése, ha valamely légi jármű kutató-mentő jellegű segítségre szorul, valamint szükség esetén segítségnyújtás e szervezetek számára.

ATS.TR.105 A légiforgalmi szolgálatok részlegei

A légiforgalmi szolgálatok az alábbiakban meghatározott szolgálatokat foglalják magukban:

- a) légiforgalmi irányító szolgálat az ATS.TR.100 a), b) és c) pontban foglalt célok teljesítése érdekében; ez a szolgálat a következő három részre tagolódik:
 - (1) körzeti irányító szolgálat: légiforgalmi irányító szolgálat ellátása az ellenőrzött repülések tekintetében – kivéve az ilyen repüléseknek az ezen pont 2. és 3. alpontjában leírt részeit – az ATS.TR.100 a) és c) pontban meghatározott célok teljesítése érdekében;
 - (2) bevezető irányító szolgálat: légiforgalmi irányító szolgálat ellátása az ellenőrzött repülések érkezéshez és induláshoz kapcsolódó részei tekintetében, az ATS.TR.100 a) és c) pontban meghatározott célok teljesítése érdekében; valamint
 - (3) repülőtéri irányító szolgálat: légiforgalmi irányító szolgálat ellátása a repülőtéri forgalom tekintetében – kivéve a repüléseknek az ezen pont 2. alpontjában leírt részeit – az ATS.TR.100 a), b) és c) pontban meghatározott célok teljesítése érdekében.
- b) repüléstájékoztató szolgálat vagy a légiforgalmi tanácsadó szolgálat, illetve mindkettő az ATS.TR.100 d) pontban meghatározott célok teljesítése érdekében;
- c) riasztószolgálat az ATS.TR.100 e) pontban meghatározott célok teljesítése érdekében.

▼ M1**ATS.TR.110 ATS-egységek létrehozása**

- a) A légiforgalmi szolgáltatásokat az alábbiak szerint létrehozott egységek nyújtják:
- (1) repüléstájékoztató központokat kell létrehozni, amelyek repüléstájékoztató szolgálatot és riasztószolgálatot látnak el a repüléstájékoztató körzeteken belül, kivéve, ha az ilyen szolgálatok adott repüléstájékoztató körzeten belül történő ellátásának felelősségét az ilyen feladat ellátásához megfelelő létesítményekkel rendelkező légiforgalmi irányító egység viseli;
 - (2) légiforgalmi irányító egységeket kell létrehozni, amelyek légiforgalmi irányító szolgálatot, repüléstájékoztató szolgálatot és riasztószolgálatot látnak el az irányítói területeken és irányítói körzeteken belül, valamint az ellenőrzött repülőtereken;
 - (3) AFIS-egységeket kell létrehozni, amelyek repüléstájékoztató szolgálatot és riasztószolgálatot látnak el AFIS-repülőtereken, valamint az ilyen repülőterekhez kapcsolódó légtérben.
- b) Létre kell hozni a légiforgalmi szolgálatok egy vagy több bejelentő irodáját, és egyéb intézkedéseket kell megállapítani a légiforgalmi szolgálatokat érintő jelentések és az indulás előtt benyújtott repülési tervek átvétele céljából.

ATS.TR.115 Az ATS-egységek azonosítása

- a) Az ATS-egységeket egyértelműen kell elnevezni, az alábbiak szerint:
- (1) a körzeti irányító központokat vagy a repüléstájékoztató központokat rendszerint valamely közeli város, térbeli objektum vagy terület nevével kell jelölni;
 - (2) a repülőtéri irányítótoronyokat vagy bevezető irányító egységeket rendszerint annak a repülőtérenk a nevével kell jelölni, amelyen szolgáltatásokat nyújtanak, vagy pedig valamely közeli város, térbeli objektum vagy terület nevével;
 - (3) Az AFIS-egységeket rendszerint annak a repülőtérenk a nevével kell jelölni, amelyen szolgáltatásokat nyújtanak, vagy pedig valamely közeli város, térbeli objektum vagy terület nevével.
- b) Az ATS-egységek és -szolgálatok nevét az alábbi utótagok valamelyikével kell kiegészíteni:
- (1) körzeti irányító központ – CONTROL;
 - (2) bevezető irányító szolgálat – APPROACH;
 - (3) érkezések bevezető radarirányítása – ARRIVAL;
 - (4) indulások bevezető radarirányítása – DEPARTURE;
 - (5) légiforgalmi irányító egység (általában) ATS légtérelenőrző szolgálat ellátása esetén – RADAR;
 - (6) repülőtéri irányítás – TOWER;
 - (7) földi mozgás irányítás – GROUND;
 - (8) engedély kiadása – DELIVERY;
 - (9) repüléstájékoztató központ – INFORMATION;
 - (10) AFIS-egység – INFORMATION.

▼ **M1****ATS.TR.120 Az ATS-egységek közötti kommunikáció nyelve**

Amennyiben az ATS-egységek közötti kommunikáció nem egy kölcsönösen elfogadott nyelven valósul meg, az ilyen kommunikációhoz az angol nyelvet kell használni.

ATS.TR.125 A légi járművek függőleges helyzetének kifejezése

a) Az olyan területeken áthaladó repülések esetén, ahol átváltási magasság van megállapítva, a légi jármű függőleges helyzetét – az alábbi b) pontban megadott esetet kivéve – az átváltási magasságon vagy az alatt tengerszint feletti magasságként, az átváltási magasságon vagy a felett pedig repülési szintként kell megadni. Az átváltási rétegen áthaladva a függőleges helyzetet emelkedés közben repülési szintként, süllyedés közben pedig tengerszint feletti magasságként kell megadni.

b) Ha egy olyan légi jármű, amely már engedélyt kapott a leszállásra, vagy ha egy AFIS-repülőtéren egy olyan légi jármű, amely azt a tájékoztatást kapta, hogy a futópálya rendelkezésre áll leszálláshoz, a repülőtér tengerszint feletti magasságán mért légköri nyomás (QFE) segítségével végzi a megközelítést, a légi jármű függőleges helyzetét a repülőtér tengerszint feletti magassága feletti magasságként kell kifejezni a repülés azon szakaszában, amelyben a QFE-érték használható, ezzel szemben a pályaküszöb magassága feletti magasságként kell kifejezni a következő esetekben:

(1) műszeres futópályák esetében, ha a pályaküszöb legalább 2 m-re (7 lábra) van a repülőtér tengerszint feletti magassága alatt;

(2) precíziós megközelítésű futópályák esetében.

ATS.TR.130 Az átváltási szint meghatározása

a) A megfelelő ATS-egység a megfelelő időtartamra vonatkozóan, QNH-jelentések (magasságmérő részskála beállítása a tengerszinthez viszonyított magasság földön történő megállapítására) alapján megállapítja az átváltási szintet, amelyet olyan területeken kell alkalmazni, ahol átváltási magasság került megállapításra, és szükség esetén előrejelzést ad a közepes tengerszinten mért légnyomásról.

b) Az átváltási szintnek az átváltási magasság felett kell lennie oly módon, hogy az átváltási magasságon és az átváltási szinten egyidejűleg repülő légi járművek között legalább névleges 300 m (1 000 láb) értékű függőleges minimális elkülönítési távolságot kell biztosítani.

ATS.TR.135 IFR-repülések minimális utazómagassága

a) A légiforgalmi irányító egységek nem jelölhetnek meg a tagállamok által meghatározott minimális repülési magasságok alatti utazómagasságokat, az illetékes hatóság által külön engedélyezett eseteket kivéve.

b) A légiforgalmi irányító egységek:

(1) meghatározzák az egy vagy több legalacsonyabb használható repülési szintet a felelősségi körükbe tartozó teljes irányítói terület vagy annak részei vonatkozásában;

(2) kijelölik a repülési szinteket ezen az egy vagy több szinten vagy ezek felett;

(3) kérésre megadják a légi jármű-vezetőknek az egy vagy több legalacsonyabb használható repülési szintet.

ATS.TR.140 Magasságmérő-beállításra vonatkozó információk nyújtása

a) A megfelelő ATS-egységek kérésre minden esetben továbbítják a közlekedő légi járművek számára annak a legalacsonyabb repülési szintnek a meghatározásához szükséges információkat, amely biztosítja a terep felett a megfelelő akadálymentességet azokon az útvonalakon vagy útvonalszakaszokon, amelyekre vonatkozóan kérték az információt.

▼ M1

- b) A repüléstájékoztató központok és a körzeti irányítóközpontok kérésre megfelelő számú QNH-jelentést vagy előrejelzett légnyomás értéket továbbítanak a légi járműveknek a felelősségi körükbe tartozó és a szomszédos repüléstájékoztató körzetekre és irányítói területekre vonatkozóan.
- c) A hajózó személyzet számára kellő időben meg kell adni az átváltási szintet, még mielőtt süllyedés közben elérnék azt.
- d) Ha nem ismert, hogy a légi jármű célzott adás keretében már megkapta-e az információt, a QNH magasságmérő-beállítás értékét bele kell foglalni:
 - (1) a süllyedési engedélybe, amikor először engedélyeznek egy, az átváltási szint alatti magasságra való süllyedést;
 - (2) a megközelítési engedélybe vagy a forgalmi körbe való belépési engedélybe;
 - (3) induló légi jármű esetében a gurulási engedélybe.
- e) Az ATS.TR.125 b) pontban leírt QFE magasságmérő-beállítás értékét kérésre vagy a helyi intézkedésekkel összhangban rendszeresen meg kell adni a légi járműveknek.
- f) A megfelelő ATS-egységek a légi járművek számára megadott magasságmérő-beállítási értékeket a legközelebbi egész hektopascal értékre lefelé kerekítik.

ATS.TR.145 A látvarepülési szabályok szerinti műveletek felfüggesztése a repülőtéren és annak közelében

- a) Az alábbi egységek, személyek vagy hatóságok a repülőtéren és annak közelében végzett bármely VFR-műveletet, illetve az összes VFR-műveletet felfüggeszthetik minden esetben, amikor az ilyen intézkedés biztonsági okokból indokolt:
 - (1) a bevezető irányító egység vagy a megfelelő körzeti irányító központ;
 - (2) a repülőtéri irányítótorony;
 - (3) az illetékes hatóság.
- b) Amennyiben a repülőtéren és annak közelében végzett bármely VFR-műveletet vagy az összes VFR-műveletet felfüggesztik, a repülőtéri irányítótorony köteles az alábbi eljárások szerint eljárni:
 - (1) várakoztatja az összes VFR szerinti indulást;
 - (2) visszahívja az összes VFR szerinti helyi repülést vagy engedélyt szerezni különleges VFR-műveletekhez;
 - (3) értesíti a bevezető irányító egységet vagy – adott esetben— a körzeti irányító központot a megtett intézkedésről;
 - (4) szükség esetén vagy kérésre értesíti az összes üzemeltetőt vagy azok kijelölt képviselőit az ilyen intézkedés megtételének okairól.

ATS.TR.150 Légiforgalmi földi fények

A légiforgalmi szolgáltató eljárásokat vezet be a légiforgalmi földi fények üzemeltetésére vonatkozóan, függetlenül attól, hogy azok a repülőtéren vagy annak közelében helyezkednek el vagy sem.

ATS.TR.155 ATS légtérelenőrző szolgálat

- a) A légiforgalmi szolgáltatónak a légiforgalmi szolgáltatások nyújtása során lehetősége van ATS légtérelenőrző rendszerek használatára. Ebben az esetben a légiforgalmi szolgáltató meghatározza azokat a feladatokat, amelyek vonatkozásában ATS légtérelenőrzési információkat használ fel.

▼ **M1**

- b) ATS légtérelenőrző szolgálat ellátása során a légiforgalmi szolgáltató:
- (1) gondoskodik arról, hogy a felhasznált egy vagy több ATS légtérelenőrző rendszer biztosítsa a légtérelenőrzési információk – köztük a helyzetjelzések – folyamatosan frissített megjelenítését;
 - (2) légiforgalmi irányító szolgálat ellátása során:
 - i. meghatározza az ATS légtérelenőrző szolgáltatásokban egyidejűleg részesülő légi járművek számát, amely még biztonságosan kezelhető az adott körülmények között;
 - ii. a légiforgalmi irányítók számára mindenkor teljeskörű és naprakész információkat nyújt az alábbiakkal kapcsolatban:
 - A) a felelősségi területen megállapított minimális repülési magasságok;
 - B) az ATS.TR.130 és az ATS.TR.135 pont szerint meghatározott legalacsonyabb használható egy vagy több repülési szint;
 - C) a taktikai irányvezetésen és közvetlen útvonalon alapuló eljárások – köztük a szükséges hőmérséklet-korrekció vagy az alacsony hőmérsékletek által a minimális magasságokra gyakorolt hatás korrigálására szolgáló módszer – tekintetében megállapított minimális magasságok.
- c) Azoknak a funkcióknak megfelelően, amelyekhez a légiforgalmi szolgálat ellátása során ATS légtérelenőrzési információk felhasználására kerül sor, a légiforgalmi szolgáltató eljárásokat vezet be az alábbiakra vonatkozóan:
- (1) légi járművek azonosításának megállapítása;
 - (2) helymeghatározási információk nyújtása légi járművek számára;
 - (3) légi járművek irányvezetése;
 - (4) navigációt segítő szolgáltatás nyújtása légi járművek számára;
 - (5) adott esetben a kedvezőtlen időjárásra vonatkozó információk nyújtása;
 - (6) légi járművek irányításának átadása;
 - (7) egy vagy több ATS légtérelenőrző rendszer meghibásodása;
 - (8) SSR-transzponder meghibásodása, a 923/2012/EU végrehajtási rendelet mellékletének 13. szakasza szerint;
 - (9) ATS légtérelenőrzésen alapuló, biztonsággal kapcsolatos riasztások és figyelmeztetések, amennyiben sor kerül ilyenekre;
 - (10) az ATS légtérelenőrző szolgálat megszakítása vagy megszüntetése.
- d) A légi járműnek nyújtott ATS légtérelenőrző szolgáltatás megkezdése előtt meg kell állapítani a légi jármű azonosítását és tájékoztatni kell a légi jármű vezetőjét. Ezt követően az azonosítást fenn kell tartani az ATS légtérelenőrző szolgáltatás megszüntetéséig. Amennyiben az azonosítás a későbbiek során elveszik, erről tájékoztatni kell a légi jármű-vezetőt, és adott esetben megfelelő utasításokat kell kiadni.
- e) Amennyiben a megfigyelés szerint egy azonosított ellenőrzött repülés ismeretlen légi jármű pályáját keresztezi és ütközési veszély áll fenn, az ellenőrzött repülést végző légi jármű vezetőjét lehetőség szerint:
- (1) tájékoztatni kell az ismeretlen légi járműről, és ha a légi jármű-vezető kéri, vagy amennyiben a légi irányító véleménye szerint a helyzet megkívánja, elkerülő intézkedést kell javasolni; valamint

▼ M1

- (2) tájékoztatni kell arról, ha a pályák már nem keresztezik egymást.
- f) Az illetékes hatóság ettől eltérő rendelkezése hiányában a légiforgalmi irányító számára kijelzett, a barometrikus magasságból származtatott információkat minden megfelelően felszerelt ATS-egységnek legalább egyszer ellenőriznie kell az érintett légi járművel való első kapcsolatfelvétel alkalmával, vagy ha ez nem lehetséges, a lehető legrövidebb időn belül.
- g) Csak ellenőrzött barometrikus magasságból származtatott információk használhatók fel annak meghatározására, hogy a légi jármű végrehajtotta az alábbi tevékenységek valamelyikét:
- (1) szint tartása;
 - (2) szint elhagyása;
 - (3) szinten történő áthaladás emelkedés vagy süllyedés közben;
 - (4) szint elérése.

ATS.TR.160 Légi forgalmi szolgáltatások nyújtása repülési teszthez

Az illetékes hatóság az ATS-egységek által az ezen B. alrészben foglalt feltételeken és eljárásokon túlmenően vagy azok helyett alkalmazandó feltételeket és eljárásokat határozhat meg a légi forgalmi szolgáltatások repülési teszthez történő nyújtására vonatkozóan.

*2. SZAKASZ – LÉGIFORGALMI IRÁNYÍTÓ SZOLGÁLAT***ATS.TR.200 Alkalmazás**

Légiforgalmi irányító szolgálatot kell biztosítani:

- a) az A, B, C, D és E osztályú légtérben végrehajtott összes IFR-repüléshez;
- b) a B, C és D osztályú légtérben végrehajtott összes VFR-repüléshez;
- c) az összes különleges VFR-repüléshez;
- d) a repülőtéri forgalom egésze részére az ellenőrzött repülőtereken.

ATS.TR.205 Légiforgalmi irányító szolgálat ellátása

A légiforgalmi irányító szolgálat ATS.TR.105 a) pontban leírt részeit a különböző egységek a következők szerint látják el:

- a) a körzeti irányító szolgálatot a következő egységek valamelyike:
 - (1) körzeti irányító központ;
 - (2) a bevezető irányító szolgálatot ellátó egység korlátozott kiterjedésű irányítói körzetben vagy irányítói területen, amelyet elsősorban bevezető irányító szolgálat ellátására jelöltek ki, és ahol nem hoztak létre körzeti irányító központot;
- b) a bevezető irányító szolgálatot a következő egységek valamelyike:
 - (1) bevezető irányító egység, ha szükséges vagy kívánatos külön egység létrehozása;
 - (2) repülőtéri irányítótorny vagy körzeti irányító központ, ha szükséges vagy kívánatos egyetlen egység felelősségi körébe összevonni a bevezető irányító szolgálat feladatait és a repülőtéri irányító szolgálat vagy a körzeti irányító szolgálat feladatait;
- c) a repülőtéri irányító szolgálatot: a repülőtéri irányítótorny.

▼ **M1****ATS.TR.210 A légiforgalmi irányító szolgálat működése**

a) A légiforgalmi irányító szolgálat ellátásához a légiforgalmi irányító egységnek:

- (1) információval kell rendelkeznie az összes légi jármű tervezett mozgásáról és az attól való eltérésről, és aktuális adatokkal kell rendelkeznie minden légi jármű tényleges haladásáról;
- (2) a kapott adatok alapján meg kell határoznia az általa ismert légi járművek egymáshoz viszonyított helyzetét;
- (3) engedélyeket, utasításokat és/vagy tájékoztatást kell kiadnia az irányítása alatt álló légi járművek közötti összeütközés elkerülése, valamint a rendezett légi forgalom elősegítése és fenntartása céljából;
- (4) szükség szerint egyeztetnie kell az engedélyeket a többi irányító egységgel az alábbi esetekben:
 - i. amennyiben ennek hiányában a légi jármű keresztezheti a más egységek irányítása alatt lévő forgalmat;
 - ii. mielőtt átadja a légi jármű irányítását az említett más egységeknek.

b) Az ATS-egység által kiadott engedélyeknek biztosítaniuk kell az elkülönítést az alábbi esetekben:

- (1) az A és B osztályú légtérben minden repülés között;
- (2) a C, D és E osztályú légtérben az IFR-repülések között;
- (3) a C osztályú légtérben az IFR-repülések és a VFR-repülések között;
- (4) az IFR-repülések és a különleges VFR-repülések között;
- (5) az illetékes hatóság ettől eltérő rendelkezése hiányában a különleges VFR-repülések között.

Ha a légi jármű-vezető kéri, és a másik légi jármű vezetője beleegyezik, valamint ha az illetékes hatóság így írta elő, az első bekezdés 2. pontjában felsorolt esetekben a D és E osztályú légtérben a repülés számára engedély adható a saját elkülönítés fenntartásával a repülés egy adott szakaszára 3 050 m (10 000 láb) magasság alatt, az emelkedés vagy a süllyedés idejére nappal, látva repülésre alkalmas időjárási viszonyok között.

c) Az ATS.TR.255 pont szerinti párhuzamos vagy egymással közel párhuzamos futópályákon végzett műveletek, valamint azon esetek kivételével, amikor a repülőterek közelében csökkentett minimális elkülönítési távolságokat lehet alkalmazni, a légiforgalmi irányító egység által alkalmazott elkülönítést legalább az alábbiak egyikeként kell megállapítani:

- (1) a függőleges elkülönítési távolságot olyan módon kell megállapítani, hogy eltérő repülési szintet rendelnek a 923/2012/EU végrehajtási rendelet mellékletének 3. függelékében található, az utazómagasságokat felsoroló táblázatból azzal az eltéréssel, hogy a repülési szintek ott előírt útirány-szöghöz rendelését nem kell alkalmazni, ha a vonatkozó légiforgalmi tájékoztató kiadványban vagy a légiforgalmi irányítás által kiadott engedélyben más szerepel. A minimális függőleges elkülönítési távolságnak 410-es repülési szintig névleges 300 m (1 000 láb) értékűnek, e szint felett pedig névleges 600 m (2 000 láb) értékűnek kell lennie. Geometria magassági adatok nem használhatók a függőleges elkülönítési távolság megállapításához;

▼ **M1**

- (2) a vízszintes elkülönítési távolságot az alábbiak egyikével kell megállapítani:
- i. hosszirányú elkülönítéssel, azaz időben vagy távolságban kifejezett térköz tartásával az azonos, összetartó vagy ellentétes irányú útvonalon repülő légi járművek között;
 - ii. oldalirányú elkülönítéssel, azaz a légi járművek eltérő útvonalakon vagy különböző földrajzi területek felett tartásával.
- d) Ha a légiforgalmi irányító felismeri, hogy a két légi jármű elkülönítése érdekében alkalmazott típusú elkülönítés vagy minimum nem tartható fenn, a légiforgalmi irányító másik típusú elkülönítést vagy másik minimumot állapít meg még az éppen alkalmazott minimális elkülönítési távolság megsértése előtt.

ATS.TR.215 Minimális elkülönítési távolságok kiválasztása és bejelentése az ATS.TR.210 c) pont alkalmazásához

- a) A légtér egy adott részében alkalmazandó minimális elkülönítési távolságok kiválasztását a légiforgalmi szolgáltatások nyújtásáért felelős légiforgalmi szolgálatnak kell elvégeznie, és az illetékes hatóságnak kell jóváhagynia.
- b) Az egyik légtérből a szomszédos légtérbe áthaladó forgalom, valamint azon útvonalak esetében, amelyeknek a szomszédos légterekkel közös határtól mért távolsága nem éri el az adott körülmények között alkalmazandó minimális elkülönítési távolságot, a minimális elkülönítési távolságokat a szomszédos légterekben a légiforgalmi szolgálat ellátásáért felelős légiforgalmi szolgáltatóknak egymással konzultálva kell kiválasztaniuk.
- c) A kiválasztott minimális elkülönítési távolságok adatairól és alkalmazási területéről tájékoztatni kell:
- (1) az érintett ATS-egységeket;
 - (2) légiforgalmi tájékoztató kiadványok útján a légi jármű-vezetőket és a légi járművek üzemeltetőit, ha az elkülönítés a légi jármű által használt meghatározott navigációs berendezésen vagy meghatározott navigációs módszereken alapul.

ATS.TR.220 Keltett turbulencia miatti elkülönítés alkalmazása

- a) A légiforgalmi irányító egységeknek a keltett turbulencia miatti minimális elkülönítési távolságokat a következő körülmények valamelyikének fennállása esetén kell alkalmazniuk a légi járművekre a megközelítési és az indulási repülési fázisokban:
- (1) egy légi jármű közvetlenül egy másik légi jármű mögött repül azonos tengerszint feletti magasságon vagy kevesebb mint 300 m-rel (1 000 láb) alatta;
 - (2) mindkét légi jármű ugyanazt a futópályát használja, vagy két, egymástól kevesebb mint 760 m-re (2 500 láb) lévő, egymással párhuzamos futópályát használ;
 - (3) egy légi jármű közvetlenül egy másik légi jármű mögött repül keresztbe azonos tengerszint feletti magasságon vagy kevesebb mint 300 m-rel (1 000 láb) alatta.
- b) Az a) pont nem alkalmazandó érkező, VFR-repülésekre és érkező, IFR-repülésekre, amelyek vizuális megközelítést hajtanak végre, amikor a légi jármű bejelentette az előtte, a látókörén belül lévő légi járművet, és azt az utasítást kapta, hogy kövesse és folyamatosan biztosítsa saját elkülönítését ettől a légi járműtől. Ezekben az esetekben a légiforgalmi irányító egység a keltett turbulenciára vonatkozó figyelmeztetést ad ki.

ATS.TR.225 Irányítási felelősség

- a) Ellenőrzött repülés adott időben csak egy légiforgalmi irányító egység irányítása alatt állhat.

▼ **M1**

- b) A légtér valamely adott blokkján belül üzemelő összes légi jármű irányításáért való felelősséget egyetlen légiforgalmi irányítási egységre kell ruházni. Ugyanakkor egy légi járműnek vagy légi járművek egy csoportjának irányítását át lehet ruházni más légiforgalmi irányító egységekre is, feltéve, hogy biztosítva van az összes érintett légiforgalmi irányító egység összehangolása.

ATS.TR.230 Az irányítási felelősség átadása

- a) Az átadás helye vagy ideje

Egy légi jármű irányításáért való felelősség egyik légiforgalmi irányító egység által egy másiknak történő átadására a következők szerint kerül sor:

- (1) Két, körzeti irányító szolgálatot ellátó egység között

A légi jármű irányításáért való felelősséget az adott irányítói körzeten belül körzeti irányító szolgálatot ellátó egység a szomszédos irányítói körzeten belül körzeti irányító szolgálatot ellátó egységnek a közös irányítói terület határának átlépése időpontjában, a légi járművet irányító körzeti irányító központ számításai szerint, vagy pedig a két egység által korábban elfogadott másik ponton vagy időpontban adja át.

- (2) Körzeti irányító szolgálatot ellátó egység és bevezető irányító szolgálatot ellátó egység között, vagy két, bevezető irányító szolgálatot ellátó egység között

A légi jármű irányításáért való felelősséget az egyik egység a másik egységnek, vagy fordítva, a két egység által elfogadott másik ponton vagy időpontban adja át.

- (3) Bevezető irányító szolgálatot ellátó egység és repülőtéri irányítótorny között

- i. Érkező légi jármű – Az érkező légi jármű irányításáért való felelősséget az eseti engedélyben és – adott esetben – az üzemeltetési kézikönyvben meghatározottak szerint a bevezető irányító szolgálatot ellátó egység a repülőtéri irányítótornynak adja át akkor, amikor a légi jármű helyzete az alábbiak egyikének felel meg:

A) a repülőtér közelében van, és:

- a) úgy ítélik meg, hogy a megközelítés és a leszállás végrehajtására a talaj vizuális észlelésével fog sor kerülni, vagy

b) zavartalan látás utáni időjárási körülményeket (VMC) ért el;

B) egy előírt ponton vagy szinten van;

C) leszállt.

- ii. Induló légi jármű – Az induló légi jármű irányításáért való felelősséget az eseti engedélyben és – adott esetben – az üzemeltetési kézikönyvben meghatározottak szerint a repülőtéri irányítótorny a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységnek adja át:

A) ha látás utáni időjárási körülmények állnak fenn a repülőtér közelében:

- a) mielőtt a légi jármű elhagyja a repülőtér környékét, vagy

b) mielőtt a légi jármű műszeres időjárási körülmények (IMC) közé kerül, vagy

c) egy előírt ponton vagy szinten;

▼ **M1**

B) ha műszeres időjárás körülmények állnak fenn a repülőtér közelében:

a) közvetlenül azt követően, hogy a légi jármű a levegőbe emelkedett, vagy

b) egy előírt ponton vagy szinten.

(4) Ugyanazon légiforgalmi irányító egységen belüli irányítási szektorok vagy pozíciók között

A légi jármű irányításáért való felelősséget az irányítási szektor vagy pozíció egy ugyanazon légiforgalmi irányító egységen belüli másik irányítási szektornak vagy pozíciónak az ATS-egység utasításaiban meghatározott ponton, szinten vagy időpontban adja át.

b) Az átadás összehangolása

(1) A légi jármű irányításáért való felelősség nem adható át egyik légiforgalmi irányító egység által a másiknak az átvevő irányító egység hozzájárulása nélkül, amit a 2., 3., 4. és 5. pontban foglaltak szerint kell megszerezni.

(2) Az átadó irányító egység közli az átvevő irányító egységgel az adott repülési terv megfelelő részeit, valamint a kért átadással kapcsolatos irányítási adatokat.

(3) Amennyiben az irányítás átadása ATS légtérelenőrző rendszerek használatával történik, az átadásra vonatkozó irányítási adatoknak tartalmazniuk kell a helyzetre vonatkozó adatokat, valamint – szükség esetén – a légi jármű útirányára és sebességére vonatkozó információkat, amiket az ATS légtérelenőrző rendszer közvetlenül az átadás előtt észlelt.

(4) Amennyiben az irányítás átadása ADS-C adatok felhasználásával történik, az átadásra vonatkozó irányítási adatoknak tartalmazniuk kell a négydimenziós helyzetet, valamint szükség szerint egyéb információkat is.

(5) Az átvevő irányító egység:

i. jelzi, hogy képes átvenni a légi jármű irányítását az átadó irányító egység által meghatározott feltételek szerint, kivéve, ha a két érintett egység előzetes megállapodása alapján az ilyen jelzés elmaradása a meghatározott feltételek elfogadásaként értendő, vagy jelzi a feltételekben eszközölné szükséges változtatásokat;

ii. meghatároz a repülés következő szakaszára vonatkozó minden egyéb adatot vagy engedélyt, amellyel a légi járműnek rendelkeznie kell az átadás időpontjában.

(6) A két irányító egység közötti eltérő megállapodás hiányában az átvevő irányító egység nem értesíti az átadó irányító egységet arról, hogy kétirányú beszédüzemű kommunikációt vagy adatkapcsolat-kommunikációt, illetve mindkettőt folytatott az érintett légi járművel és átvette annak irányítását.

(7) A légiforgalmi irányító egységek vagy szektorok közötti, illetve az egységek és szektorok közötti koordináció során szabványosított kifejezéseket kell használni. A hétköznapi nyelv csak olyan esetben használható, ha a szabványosított kifejezések nem felelnek meg a tervezett átvitel céljára.

ATS.TR.235 Légiforgalmi irányítói engedélyek

a) A légiforgalmi irányítói engedélyek kizárólag a légi forgalmi irányító szolgálat ellátásának követelményein alapulhatnak.

(1) Az engedélyeket kizárólag a légi forgalom gyors lebonyolítására és elközlönítésére lehet megadni a légi jármű üzemeltetése közbeni biztonságát érintő ismert forgalmi körülmények alapján. Az ilyen forgalmi körülmények közé nemcsak a légi irányítás alá tartozó, a levegőben, valamint a munkaterületen lévő légi járművek tartoznak, hanem bármely járműforgalom és a használatban lévő munkaterületen nem tartósan elhelyezett egyéb akadályok is.

▼ **M1**

- (2) A légiforgalmi irányító egységek a szóban forgó légiforgalmi irányítói engedélyeket szükség szerint adják ki az összeütközések megelőzése, valamint a légi forgalom gyors és rendezett áramlásának biztosítása érdekében.
- (3) A légiforgalmi irányítói engedélyeket elég korán meg kell adni ahhoz, hogy azokat még kellő időben továbbítani lehessen a légi járműnek, és az meg tudjon felelni az engedélyekben foglaltaknak.
- (4) Amennyiben a légi jármű parancsnoka arról tájékoztatja a légiforgalmi irányító egységet, hogy a légiforgalmi irányítói engedély nem kielégítő, a légiforgalmi irányító egység módosított engedélyt ad ki, ha az megvalósítható.
- (5) A repülési tervben nem szereplő radar irányvezetés vagy közvetlen útvonal kijelölés esetén, ami az IFR-repülést eltereli a közzétett ATS-útvonalról vagy a műszeres eljárástól, az ATS légtérelenőrző szolgáltatást nyújtó légiforgalmi irányító engedélyeket ad ki oly módon, hogy az előírt akadálymentes magasságok mindaddig meglegyenek, amíg a légi jármű eléri azt a pontot, ahol a légi jármű-vezető visszatér a repülési terv szerinti útvonalra vagy rátér egy közzétett ATS-útvonalra vagy műszeres eljárásra.

b) Az engedélyek tartalma

A légiforgalmi irányító engedélynek az alábbiakat kell tartalmaznia:

- (1) a légi járműnek a repülési tervben szereplő azonosító jele;
 - (2) az engedélyhatár;
 - (3) a repülés útvonala:
 - i. a repülés útvonalát, ha szükségesnek ítélik, minden egyes engedélyben részletezni kell;
 - ii. a »cleared via flight planned route« (engedélyezve a repülési tervben feltüntetett útvonalon) kifejezés nem használható az engedély repülés közbeni módosítása esetén;
 - (4) a repülési szint (szintek) az egész útvonalon vagy annak egy részén, és ha szükséges, a szintváltások;
 - (5) bármely más szükséges utasítás és tájékoztatás olyan egyéb kérdésekben, mint a megközelítési és indulási eljárások, a távközlés, illetve az engedély lejárati ideje.
- c) A b) pontban foglalt elemek átadásának megkönnyítése érdekében a légiforgalmi szolgálat mérlegeli, hogy szükség van-e szabványos indulási és érkezési útvonalak és az azokhoz kapcsolódó eljárások létrehozására az alábbiak előmozdítása érdekében:
- (1) a légi forgalom biztonságos, rendezett és gyors áramlása;
 - (2) az útvonal és az eljárás leírása a légiforgalmi irányítói engedélyekben.
- d) A hangsebességhez közeli sebességgel végzett (transzszonikus) repülésekre vonatkozó engedélyek
- (1) A hangsebességnél gyorsabb (szuperszonikus) repülések hangsebességhez közeli sebességen végzett (transzszonikus) gyorsítási szakaszára vonatkozó légiforgalmi irányítói engedélynek legalább a gyorsítási szakasz végéig kell terjednie.
 - (2) A hangsebességnél gyorsabb (szuperszonikus) utazórepülés hangsebesség alatti (szubszonikus) repülésre történő lassítására és a süllyedésére vonatkozó légi forgalmi irányítói engedélynek meg kell kísérelnie lehetővé tenni a megszakítás nélküli süllyedést legalább a repülés transzszonikus szakaszában.

▼ **M1**

e) Az engedély útvonal vagy magasság tekintetében történő módosítása

- (1) Az útvonalat vagy magasságot érintő, kért módosítás engedélyezésekor az engedélynek tartalmaznia kell a pontos módosítást.
- (2) Amikor a forgalmi körülmények nem teszik lehetővé a kért módosítás engedélyezését, az »UNABLE« (nem engedélyezhetem) kifejezést kell használni. Amikor a körülmények indokolják, alternatív útvonalat vagy más magasságot kell felajánlani.

f) Feltételes engedélyek

Olyan feltételes kifejezések, mint a »behind landing aircraft« (leszálló légi jármű mögött) vagy az »after departing aircraft« (induló légi jármű után) csak akkor használhatók az aktív futópálya(ka)t érintő mozgások esetében, ha a megfelelő légiforgalmi irányító és légi jármű-vezető látja az érintett légi járműveket vagy járműveket. A kiadott engedélyben szereplő feltételt okozó légi járműnek vagy járműnek kell először a másik érintett légi jármű előtt elhaladnia. A feltételes engedélyt minden esetben a következő sorrendben kell megadni, és az engedélynek tartalmaznia kell a következőket:

- (1) a hívójel;
- (2) a feltétel;
- (3) az engedély;
- (4) a feltétel rövid megisméltése.

g) Az engedélyek, utasítások és a repülésbiztonsággal kapcsolatos tájékoztatás visszaolvasása

- (1) A légiforgalmi irányító figyelemmel kíséri a légiforgalmi irányítói engedélyek és utasítások repülésbiztonsági jelentőségű részeinek visszaolvasását a 923/2012/EU végrehajtási rendelet mellékletének SERA.8015 e) 1. és 2. pontjában foglaltak szerint, annak érdekében, hogy meggyőződjön arról, hogy az engedélyt vagy az utasítást vagy mindkettőt a hajózó személyzet helyesen értette, és azonnal intézkednie kell, ha a visszaolvasás során eltérést észlel.
- (2) A légiforgalmi irányító és légi jármű-vezető közötti digitális adatsere-üzenetek beszédüzemű kommunikáció útján való visszaolvasására nincs szükség, kivéve, ha erről a légiforgalmi szolgáltató másként rendelkezett.

h) Az engedélyek egyeztetése

A légiforgalmi irányítói engedélyt egyeztetni kell az érintett légiforgalmi irányító egységekkel úgy, hogy az a légi jármű teljes útvonalát vagy annak egy megadott részét lefedje a következők szerint.

- (1) A légi járműnek az engedélyt az első tervezett leszállás repülőteréig terjedő teljes útvonalra meg kell adni, ha:
 - i. az indulás előtt lehetőség volt az engedély egyeztetésére minden olyan egységgel, amelyik a légi járművet irányítani fogja;
 - ii. megfelelő biztosíték van arra, hogy az előzetes egyeztetés megvalósul minden olyan egységgel, amelyik a légi járművet a későbbiekben irányítani fogja.
- (2) Ha az 1. pontban meghatározott egyeztetés nem valósult meg, és várhatóan nem is fog megvalósulni, a légi jármű csak addig a pontig kaphat engedélyt, ameddig az egyeztetés elfogadható valószínűséggel megtörténik; a szóban forgó pont elérése előtt vagy elérésekor a légi járműnek további engedélyt vagy szükség esetén várakozási utasítást kell adni.

▼ M1

- (3) Ha a légiforgalmi irányító egység úgy írja elő, a légi járműnek az irányítás átadásának pontja előtt kapcsolatba kell lépnie a következő légiforgalmi irányító egységgel az előzetes engedély megszerzése céljából.
- i. A légi járműnek az előzetes engedély megszerzése alatt is fenn kell tartania a szükséges kétirányú kapcsolatot az őt irányító légiforgalmi irányító egységgel.
 - ii. Az előzetes engedélyként kiadott engedélyben a légi jármű-vezető számára világosan jelezni kell, hogy előzetes engedélyről van szó.
 - iii. Az egyeztetett esetek kivételével az előzetes engedély nem módosíthatja a légi jármű eredeti repülési profilját az előzetes engedély kiadásáért felelős légiforgalmi irányító egység légterén kívül más légtérben.
- (4) Ha a légi jármű egy adott irányítói területen lévő repülőtérrel kíván felszállni úgy, hogy 30 percen belül vagy az érintett körzeti irányító központok között fennálló megállapodás alapján meghatározott más időtartamon belül átlép egy másik irányítói területre, az indulási engedély megadása előtt egyeztetni kell a másik irányítási körzet körzeti irányító központjával.
- (5) Ha a légi jármű el kívánja hagyni az irányítói területet ellenőrzött légtéren kívüli repülés érdekében, majd később vissza akar térni ugyanarra vagy más irányítói területre, ki lehet adni számára az indulási ponttól az első tervezett leszállási repülőtérig terjedő engedélyt. Az ilyen engedély, illetve annak módosításai csak a repülésnek az ellenőrzött légtérben végzett részére érvényesek.

▼ M3**ATS.TR.237 A U-space légtér dinamikus átszervezése**

A légiforgalmi irányítóegységek:

- a) a kijelölt U-space légtéren belül a U-space légtér vízszintes és függőleges határainak módosításával ideiglenesen korlátozzák az UAS-műveletek végzésére alkalmas területet annak érdekében, hogy a légtér alkalmazkodjon a pilótával rendelkező légi járművek légi forgalmi igényeinek rövid távú változásaihoz;
- b) biztosítják, hogy az érintett U-space szolgáltatók és adott esetben kizárólagos közös információs szolgáltatók időben és hatékonyan értesüljenek a kijelölt U-space légtér aktiválásáról, deaktiválásáról és ideiglenes korlátozásáról.

▼ M1**ATS.TR.240 Személyek és járművek irányítása ellenőrzött repülőtereken**

- a) A személyek vagy földi járművek mozgását – beleértve a vonatott légi járművek mozgását is – a repülőterek munkaterületén szükség szerint a repülőtéri irányítótoronynak kell irányítania az őket, illetve a leszálló, guruló és felszálló légi járműveket fenyegető veszélyek elkerülése érdekében.
- b) Olyan körülmények között, amikor csökkent látási viszonyok között követhető eljárások vannak érvényben:
 - (1) a személyek és földi járművek mozgását a repülőtér munkaterületén a feltétlenül szükséges minimumra kell korlátozni, és különös figyelmet kell fordítani a rádió navigációs berendezések kritikus és érzékeny területeinek védelmére vonatkozó előírásokra;
 - (2) a c) pontban foglaltakra figyelemmel, a földi járművek és a guruló légi járművek elkülönítésére szolgáló módszert vagy módszereket a rendelkezésre álló navigációs berendezés figyelembevételével a légiforgalmi szolgálat határozza meg és az illetékes hatóság hagyja jóvá;

▼ **M1**

- (3) ha vegyesen folynak ILS és MLS rendszerű II. vagy III. kategóriás precíziós műszeres repülési műveletek ugyanazon a futópályán folyamatosan, az ILS és az MLS rendszer érzékeny és kritikus területei közül a korlátozóbbat kell figyelembe venni.
- c) A vészhelyzetben lévő légi jármű részére segítség nyújtása céljából haladó sürgősségi járművek számára minden más felszíni forgalommal szemben elsőbbséget kell biztosítani.
- d) A c) pontban foglaltakra figyelemmel, a repülőtér munkaterületén tartózkodó földi járműveknek be kell tartaniuk az alábbi szabályokat:
- (1) a földi járműveknek és a légi járművet vontató járműveknek elsőbbséget kell adniuk a leszálló, felszálló vagy guruló légi járművek számára;
 - (2) a földi járműveknek elsőbbséget kell adniuk a légi járművet vontató járművek számára;
 - (3) a földi járműveknek az ATS-egység utasításainak megfelelően elsőbbséget kell adniuk más földi járművek számára;
 - (4) a földi járműveknek és a légi járművet vontató járműveknek az 1., 2. és 3. pont előírásai ellenére is követniük kell a repülőtéri irányítótorny által kiadott utasításokat.

ATS.TR.245 Felszíni mozgást ellenőrző berendezések alkalmazása repülőtereken

Amennyiben szükségesnek ítélik meg, a munkaterület egészének vagy valamely részének vizuális megfigyelése hiányában vagy a vizuális megfigyelés kiegészítéseként az ATS-egység fejlett, földi mozgást támogató és irányító rendszereket (A-SMGCS) vagy más alkalmas ellenőrző berendezéseket alkalmaz:

- a) a légi járművek és egyéb járművek munkaterületen történő mozgásának figyelemmel kísérésére;
- b) szükség esetén útmutató információk nyújtására a légijármű-vezetők és más járművezetők részére;
- c) tanács és segítség nyújtására a légi járművek és egyéb járművek munkaterületen történő biztonságos és hatékony mozgása érdekében.

ATS.TR.250 Lényeges forgalomra és lényeges helyi forgalomra vonatkozó információk

- a) Lényeges forgalomra vonatkozó információkkal kell ellátni az ellenőrzött légi járatokat minden olyan esetben, amikor azok lényeges forgalmat jelentenek egymás számára.
- b) A légiforgalmi irányító által ismert, lényeges helyi forgalomra vonatkozó információkat haladéktalanul át kell adni az érintett induló és érkező légi járműveknek.

ATS.TR.255 Párhuzamos vagy egymással közel párhuzamos futópályákon végzett műveletek

Párhuzamos vagy egymással közel párhuzamos futópályákra történő, műszeres megközelítési eljárás szerinti bevezetéssel vagy ilyen futópályákról történő indulással kapcsolatos, egymástól független vagy egymástól függő műveletek végrehajtása esetén a légiforgalmi szolgáltató az illetékes hatóság által jóváhagyott eljárásokat vezet be.

ATS.TR.260 A használt futópálya kiválasztása

A repülőtéri irányítótorny kiválasztja a légi járművek felszállásához és leszállásához szükséges használt futópályát, figyelembe véve a felszíni szélesebbéget és az irányt, valamint olyan egyéb fontos helyi tényezőket, mint:

- a) a futópálya kialakítása;
- b) az időjárási körülmények;
- c) a műszeres megközelítési eljárások;
- d) a rendelkezésre álló megközelítési és leszállási segédeszközök;
- e) a repülőtéri forgalmi kör és a légiforgalmi feltételek;
- f) a futópálya vagy futópályák hossza;
- g) a helyi utasításokban megjelölt egyéb tényezők.

▼ **M1****ATS.TR.265 Repülőtéri felszíni forgalom irányítása csökkent látási viszonyok mellett**

a) Amennyiben a munkaterületen zajló forgalmat olyan látási viszonyok között kell lebonyolítani, amelyek akadályozzák a repülőtéri irányítótoronyt a légi járművek közötti, valamint a légi járművek és egyéb járművek közötti vizuális elkülönítés alkalmazásában, az alábbi előírások alkalmazandók:

(1) gurulóutak kereszteződésében a gurulóúton lévő légi jármű vagy egyéb jármű nem tartózkodhat közelebb a másik gurulóúthoz, mint a közbenső várakozó helyek, a megállító keresztfénysor vagy a gurulóút kereszteződés jelzés által meghatározott várakozási hely határa, a vonatkozó repülőtér-kialakítási előírásokkal összhangban;

(2) a gurulóutakon alkalmazott hosszirányú elkülönítési módszert a légiforgalmi szolgáltató határozza meg minden egyes repülőtér vonatkozásában, és azt az illetékes hatóságnak jóvá kell hagynia, figyelembe véve a földi forgalom felügyeletére és irányítására rendelkezésre álló segédeszközök jellemzőit, a repülőtér elrendezésének összetettségét, valamint a repülőteret használó légi járművek jellemzőit.

b) A csökkent látási viszonyok között végzett műveletek elkezdésére és folytatására vonatkozó eljárásokat kell bevezetni az ATS.OR.110 pont szerint, és azokat az illetékes hatóságnak jóvá kell hagynia.

ATS.TR.270 Különleges VFR-repülés engedélyezése

a) Az irányítói körzetben légiforgalmi irányítói engedéllyel lehetőség van különleges VFR-repülésre. Ilyenkor az alábbi kiegészítő feltételeket kell teljesíteni, kivéve, amikor az illetékes hatóság engedélyezi helikopterek repülését többek között olyan különleges esetekben, mint a rendőrségi, egészségügyi és kutatási-mentési műveletek, valamint a légi tűzoltási célú repülések:

(1) az ilyen különleges VFR-repülések csak nappal végezhetők, kivéve, ha az illetékes hatóság ettől eltérően rendelkezett;

(2) a légi jármű-vezető részéről:

i. felhőkön kívül, a felszín látásával;

ii. a repülés során a látótávolság legalább 1 500 m, helikopterek esetében legalább 800 m;

iii. a repülés legfeljebb 140 csomós műszer szerinti sebességgel (IAS) történik, lehetővé téve az egyéb forgalom vagy akadályok időbeni észlelését és az összeütközés elkerülését;

(3) A légiforgalmi irányító egység nem adhat különleges VFR-repülési engedélyt arra, hogy egy légi jármű felszálljon vagy leszálljon egy, az irányítói körzetbe tartozó repülőtéren, vagy belépjen a repülőtéri forgalmi körzetbe vagy a repülőtéri forgalmi körbe, ha az adott repülőtérre vonatkozóan jelentett időjárási körülmények az alábbi minimumok alatt vannak:

i. a földi látástávolság kevesebb mint 1 500 m, helikopter esetében kevesebb mint 800 m;

ii. a felhőalap magassága kevesebb mint 180 m (600 láb).

b) A légiforgalmi irányító egység az ilyen engedélyek iránti kérelmeket egyedileg kezeli.

▼ **M1****3. SZAKASZ – REPÜLÉSTÁJÉKOZTATÓ SZOLGÁLAT****ATS.TR.300 Alkalmazás**

a) A repüléstájékoztató szolgálatot a megfelelő ATS-egységeknek kell ellátniuk azon légi járművek esetében, amelyeket a tájékoztatás valószínűleg érint, és:

- (1) amelyek légiforgalmi irányítási szolgáltatásban részesülnek;
- (2) amelyekről az érintett ATS-egységek más módon tudomást szereztek.

b) Amennyiben az ATS-egységek repüléstájékoztató szolgálatot és légi forgalmi irányító szolgálatot egyaránt ellátnak, a légiforgalmi irányító szolgálat előnyt élvez a repüléstájékoztató szolgálattal szemben, ha a légiforgalmi irányító szolgálat biztosítása ezt megköveteli.

c) A repüléstájékoztató szolgálat intézkedik az alábbiakról:

- (1) a repülések folyamatának rögzítése és továbbítása;
- (2) a repüléstájékoztató szolgálat ellátásával kapcsolatos felelősség koordinálása és átadása.

ATS.TR.305 A repüléstájékoztató szolgálat hatálya

a) A repüléstájékoztató szolgálatnak az alábbiakra kell kiterjednie:

- (1) a SIGMET és AIRMET információkra;
- (2) a kiterést megelőző vulkáni tevékenységre, vulkánkitörésekre és vulkáni hamufelhőkre vonatkozó tájékoztatásra;
- (3) a légkörbe jutott radioaktív és mérgező vegyi anyagokra vonatkozó tájékoztatásra;
- (4) a rádió navigációs szolgáltatások elérhetőségében bekövetkező változásokról szóló tájékoztatásra;
- (5) a repülőterek és a hozzájuk tartozó létesítmények állapotában bekövetkező változásokról szóló tájékoztatásra, beleértve a repülőtér mozgási területeinek állapotára vonatkozó tájékoztatást, amennyiben ezt az állapotot hó, jég vagy jelentős mélységű víz jelenléte befolyásolja;
- (6) a személyzet nélküli szabad ballonokról szóló tájékoztatásra;
- (7) a rendellenes légi jármű-konfigurációra és körülményekre vonatkozó tájékoztatásra;
- (8) minden más olyan tájékoztatásra, amely befolyással lehet a repülés biztonságára.

b) A repülések számára nyújtott repüléstájékoztató szolgáltatásnak az a) pontban felsoroltakon kívül magában kell foglalnia az alábbiakról nyújtott tájékoztatást:

- (1) az indulási repülőtérre, az érkezési repülőtérre és a kitérő repülőterekre vonatkozó időjárás-jelentések vagy -előrejelzések;
- (2) a C, D, E, F és G osztályú légtérben repülő légi járművek esetében az összeütközés veszélye;
- (3) víz felett végzett repülés esetén, ha lehetséges és ha a légi jármű-vezető kéri, a területen tartózkodó felszíni járművekről rendelkezésre álló adatok, például rádióhívójelük, helyzetük, útírányuk, sebességük stb.;

▼ **M1**

- (4) más ATS-egységektől kapott, légi járműveknek továbbítandó üzenetek, beleértve az engedélyeket is.
- c) A repülések számára nyújtott repülőtéri repüléstájékoztató szolgáltatásnak az a) és b) pontban felsoroltakon kívül magában kell foglalnia az alábbiakról nyújtott tájékoztatást:
- (1) a munkaterületen mozgó légi járművekkel, földi járművekkel vagy személyekkel való összeütközés veszélye;
 - (2) a használt futópálya.
- d) Az ATS-egységeknek a lehető leghamarabb továbbítaniuk kell a különleges és a nem rutinszerű légijelentéseket:
- (1) a többi érintett légi járműnek;
 - (2) a 923/2012/EU végrehajtási rendelet 5. függeléke szerinti, hozzájuk tartozó meteorológiai megfigyelő állomásnak;
 - (3) más érintett ATS-egységeknek.
- A légi járműveknek szóló jelentéseket meg kell ismételni az ATS-egység által meghatározott gyakorisággal és időn keresztül.
- e) A VFR-repülések számára nyújtott repüléstájékoztató szolgáltatásnak az a) pontban felsoroltakon kívül tartalmaznia kell a repülési útvonal mentén fennálló olyan rendelkezésre álló forgalmi és időjárás körülményekre vonatkozó tájékoztatást, amelyek a látvarepülési szabályok mellett végzett repülést teljesíthetlenné tehetik.
- f) Ha az illetékes hatóság előírja, az AFIS-egység irányítja a járművek és személyek munkaterületen történő mozgását az ATS.TR.240 pontban foglalt rendelkezések csoportjával vagy alcsoportjával összhangban.

ATS.TR.310 Beszédüzemű automatikus közeli körzeti tájékoztató szolgálat (Voice-ATIS) adások

- a) Beszédüzemű automatikus közeli körzeti tájékoztató szolgálat (Voice-ATIS) adásokat kell sugározni olyan repülőtereken, ahol az előírások értelmében csökkenteni kell a légiforgalmi szolgálatok URH-tartományú levegő-föld kommunikációs csatornáinak kommunikációs terhelését. Alkalmazásuk esetén ezeknek magukban kell foglalniuk az alábbiak egyikét:
- (1) egy adás az érkező légi járművek kiszolgálására;
 - (2) egy adás az induló légi járművek kiszolgálására;
 - (3) egy adás érkező és induló légi járművek kiszolgálására;
 - (4) két adás az érkező, illetve az induló légi járművek kiszolgálására olyan repülőtereken, ahol az érkező és induló légi járműveket egyaránt kiszolgáló adás túl hosszú lenne.
- b) Voice-ATIS adásokhoz lehetőség szerint különálló URH-frekvenciát kell használni. Ha nem áll rendelkezésre külön URH-frekvencia, az átvitel beszédüzemű csatornákon vagy a legmegfelelőbb közeli körzeti navigációs berendezés(ek) csatornáin – lehetőleg VOR – is megvalósítható, amennyiben megfelelő a tartomány és az olvashatóság, és a navigációs berendezés azonosítása összhangban áll az adással úgy, hogy az adás nem válik olvashatatlanná.
- c) Voice-ATIS adások nem sugározhatók ILS beszédüzemű csatornáján.
- d) Voice-ATIS nyújtása esetén az adásnak folyamatosnak és ismétlődőnek kell lennie.

▼ **M1**

- e) Az aktuális adásban foglalt információkat haladéktalanul ismertetni kell megközelítéssel, leszállással és felszállással kapcsolatos információk légi járművek részére történő átadásában érintett ATS-egységgel vagy -egységekkel, minden olyan esetben, amikor az üzenetet nem az adott egység vagy egységek hozták létre.
- f) A kijelölt repülőtereken nemzetközi légi járatok általi használatra sugárzott Voice-ATIS adásokat minimális követelményként angol nyelven kell elérhetővé tenni.

ATS.TR.315 Adatkapcsolati automatikus közeli körzeti tájékoztató szolgálat (D-ATIS)

- a) Amennyiben a rendelkezésre álló Voice-ATIS kiegészítéseként D-ATIS alkalmazására kerül sor, az információknak tartalmilag és formailag egyaránt meg kell egyezniük az alkalmazandó Voice-ATIS adással. Amennyiben valós idejű meteorológiai információk nyújtására is sor kerül, de az adatok az V. melléklet MET.TR.200 e) és f) pontjában meghatározott, lényeges módosításra vonatkozó kritériumok paraméterein belül maradnak, a tartalmat – ugyanannak a kódznak a megtartása érdekében – azonosnak kell tekinteni.
- b) Amennyiben a rendelkezésre álló Voice-ATIS kiegészítéseként D-ATIS alkalmazására kerül sor, és az ATIS frissítést ír elő, a Voice-ATIS és a D-ATIS egyidejűleg frissítendő.

ATS.TR.320 Automatikus közeli körzeti tájékoztató szolgálat (beszédhang és/vagy adatkapcsolat)

- a) Voice-ATIS vagy D-ATIS vagy mindkettő nyújtása esetén:
- (1) a közölt információknak egyetlen repülőterre kell vonatkoznuk;
 - (2) a közölt információkat haladéktalanul frissíteni kell lényeges módosulás esetén;
 - (3) az ATIS-üzenet létrehozása és terjesztése a légiforgalmi szolgáltató feladata;
 - (4) az egyes ATIS-üzeneteket kóddal kell azonosítani, amely a betűzésre használt ábécé egyik betűje, a 923/2012/EU végrehajtási rendelet mellékletének SERA.14020 pontja szerint. Az egymást követő ATIS-üzenetekhez rendelt kódok ábécérendben következnek;
 - (5) a légi járműnek vissza kell igazolnia a tájékoztatás vételét, amikor kapcsolatot létesít a bevezető irányító szolgálatot ellátó ATS-egységgel, a repülőteri irányítótoronnyal vagy – adott esetben – az AFIS-egységgel;
 - (6) a megfelelő ATS-egységnek az 5. pont szerinti üzenet vételének visszaigazolására válaszként vagy – érkező légi jármű esetében – az illetékes hatóság által esetleg előírt más időben meg kell adnia a légi jármű számára az érvényes magasságmérő-beállítást;
 - (7) a meteorológiai információkat a helyi rutinjelentésből vagy a helyi különjelentésből kell kinyerni.
- b) Amennyiben a gyorsan változó időjárási körülmények miatt nem tanácsos bevonni a 7. a) pont szerinti meteorológiai információkat az ATIS-szolgáltatásba, az ATIS-üzenetekben jelezni kell, hogy a vonatkozó meteorológiai információk átadására a megfelelő ATS-egységgel való kapcsolatfelvétel alkalmával fog sor kerülni.
- c) Adott aktuális ATIS-szolgáltatásban foglalt információkat, amelyek vételét az érintett légi jármű visszaigazolta, az a) pont alapján elküldött magasságmérő-beállítás kivételével nem szükséges belevenni a légi jármű számára küldendő irányított adásba.

▼ M1

d) Ha egy légi jármű olyan ATIS vételét igazolja vissza, amely már nem érvényes, az ATS-egység haladéktalanul megteszi a következő intézkedések egyikét:

- (1) közli a légi járművel a tájékoztatás módosításra szoruló elemeit;
- (2) utasítja a légi járművet, hogy szerezze meg az aktuális ATIS információkat.

ATS.TR.325 VOLMET adások és D-VOLMET adások

Ha az illetékes hatóság előírja, RH vagy URH VOLMET adásokat vagy D-VOLMET szolgáltatást, vagy ezek mindegyikét kell nyújtani szabványosított rádió-távbeszélő kifejezések használatával.

*4. SZAKASZ – RIASZTÓSZOLGÁLAT***ATS.TR.400 Alkalmazás**

a) Az ATS-egységeknek riasztószolgálatot kell biztosítaniuk a következők számára:

- (1) minden olyan légi jármű, amely légiforgalmi irányításban részesül;
- (2) amennyiben megoldható, minden más olyan légi jármű, amely repülési tervet adott be, vagy amelyről a légiforgalmi szolgáltatnak más módon tudomása van;
- (3) minden olyan légi jármű, amelyről tudható vagy feltételezhető, hogy jogellenes beavatkozásnak van kitéve.

b) A repüléstájékoztató központok vagy a körzeti irányító központok központként szolgálnak minden olyan információ gyűjtéséhez, amely az érintett repüléstájékoztató körzeten vagy irányítói területen belül üzemelő, vészhelyzetben lévő légi járműre vonatkozik, valamint az ilyen információk megfelelő mentésösszehangoló központ felé történő továbbításához.

c) Abban az esetben, ha egy adott repülőtéri irányítótorny vagy bevezető irányító egység irányítása alatt álló, vagy adott AFIS-egységgel kapcsolatban álló légi jármű vészhelyzetbe kerül, az adott egység haladéktalanul értesíti a felelős repüléstájékoztató központot vagy körzeti irányító központot, amely ezt követően értesíti a mentésösszehangoló központot, azzal a kivétellel, hogy nem kell értesíteni a körzeti irányító központot, a repüléstájékoztató központot vagy a mentésösszehangoló központot, ha a vészhelyzet jellege miatt az értesítés felesleges lenne.

d) Mindazonáltal a felelős repülőtéri irányítótorny vagy bevezető irányító egység vagy az illetékes AFIS-egység először riasztást ad ki és megteszi az egyéb szükséges lépéseket annak érdekében, hogy mozgásba hozza a megfelelő helyi mentő- és vészhelyzet kezelő szervezeteket, amelyek szükség szerint képesek azonnali segítséget nyújtani, a helyi utasításokkal összhangban, az alábbi esetekben:

- (1) légiközlekedési baleset történt a repülőtéren vagy annak közelében;
- (2) tájékoztatás érkezik arról, hogy a repülőtéri irányítótorny vagy az AFIS-egység hatáskörébe tartozó vagy majd oda kerülő légi jármű biztonsága sérülhetett vagy sérült;
- (3) a hajózó személyzet kérésére;
- (4) ha egyéb okból szükségesnek vagy kívánatosnak tartják, vagy a helyzet sürgőssége megköveteli.

▼ M1**ATS.TR.405 A mentésösszehangoló központok értesítése**

a) Bármely egyéb, ilyen értesítést célszerűvé tévő körülmény sérelme nélkül az ATS-egységek – az ATS.TR.420 a) pontban előírtak kivételével – haladéktalanul értesítik a mentésösszehangoló központokat, ha úgy ítélik meg, hogy egy légi jármű vész helyzetben van, az alábbiak szerint:

(1) Bizonytalanság állapota, az alábbi esetekben:

- i. nem érkezik közlés a légi járműtől 30 percen belül azt az időpontot követően, amikor közlésnek kellett volna érkeznie, vagy amikor az első sikertelen kísérletet tették arra, hogy kapcsolatba lépjenek a légi járművel, attól függően, hogy melyik következik be korábban;
- ii. a légi jármű nem érkezik meg azt a számított érkezési időt követő 30 percen belül, amelyet utoljára jelentettek az ATS-egységek felé, vagy amelyet utoljára számítottak az ATS-egységek, attól függően, hogy melyik következik be korábban.

A bizonytalanság állapota nem vonatkozik arra az esetre, amikor nem áll fenn kétség a légi jármű és a rajta tartózkodó személyek biztonságát illetően.

(2) Riasztás állapota, az alábbi esetekben:

- i. a bizonytalanság állapotát követően a légi járművel való kapcsolatfelvételre irányuló további kísérletek vagy más megfelelő forrásoknál történő érdeklődések nem vezettek a légi járművel kapcsolatos hírek szerzéséhez;
- ii. a légi jármű engedélyt kapott leszállásra és nem száll le a számított leszállási időt követő 5 percen belül, és nem jött létre ismét kapcsolat a légi járművel;
- iii. AFIS-repülőtereken, az illetékes hatóság által előírt körülmények között;
- iv. arra utaló információ érkezett, hogy a légi jármű működési hatékonysága lecsökkent, de nem olyan mértékben, hogy valószínű lenne kényszerleszállás végrehajtása;
- v. a légi járműről tudható vagy feltételezhető, hogy jogellenes beavatkozásnak van kitéve.

Az i–iv. pont nem alkalmazandó, ha létezik olyan bizonyíték, amely eloszlatja a légi jármű és a rajta tartózkodó személyek biztonságával kapcsolatos aggályokat.

(3) Veszély állapota, az alábbi esetekben:

- i. a riasztás állapotát követően a légi járművel való kapcsolatfelvételre irányuló további sikertelen kísérletek és a szélesebb körű sikertelen érdeklődések arra utalnak, hogy a légi jármű valószínűleg veszélyben van;
- ii. úgy ítélik meg, hogy a fedélzeten lévő üzemanyag elfogyott vagy nem elegendő ahhoz, hogy a légi jármű biztonságban földet érjen;
- iii. arra utaló információ érkezik, hogy a légi jármű működési hatékonysága olyan mértékben lecsökkent, hogy kényszerleszállás végrehajtása valószínű;
- iv. információ érkezik arra vonatkozóan vagy észszerűen biztos, hogy a légi jármű kényszerleszállást fog végrehajtani vagy hajtott végre.

▼ M1

A veszély állapota nem vonatkozik arra az esetre, amikor kellő bizonyossággal megállapítható, hogy a légi járművet és a rajta tartózkodó személyeket nem fenyegeti súlyos és közvetlen veszély, és nincs szükségük azonnali segítségre.

- b) Az értesítésnek tartalmaznia kell az alábbi, rendelkezésre álló információkat, a felsorolás szerinti sorrendben:
- (1) INCERFA, ALERFA vagy DETRESFA, a vészhelyzeti állapotnak megfelelően;
 - (2) a hívó ügynökség vagy személy;
 - (3) a vészhelyzet jellege;
 - (4) lényeges információk a repülési tervből;
 - (5) az utoljára kapcsolatot létesítő egység, idő, használt eszköz;
 - (6) az utolsó helyzetjelentés és meghatározásának módja;
 - (7) a légi jármű színe és megkülönböztető jelölései;
 - (8) a rakományként szállított veszélyes áruk;
 - (9) a bejelentő iroda által tett intézkedések;
 - (10) egyéb vonatkozó megjegyzések.
- c) Ha van rá elegendő ideje, a veszély állapotának bejelentése előtt az ATS-egységnek be kell szereznie a b) pontban meghatározott információk közül azokat, amelyek nem állnak rendelkezésre a mentésösszehangoló központ értesítésekor, amennyiben elfogadható bizonyosság van arra, hogy ez az állapot be fog következni.
- d) Az a) pontban meghatározott értesítésen felül az ATS-egységek haladéktalanul a mentésösszehangoló központ rendelkezésére bocsátják az alábbiak valamelyikét:
- (1) bármely további hasznos információt, különösen azokat, amelyek a vészhelyzet kialakulásához vezettek az egymást követő állapotokon keresztül;
 - (2) arra vonatkozó információt, hogy a vészhelyzet már nem áll fenn.

ATS.TR.410 Kommunikációs eszközök használata

Az ATS-egységek szükség szerint felhasználják az összes rendelkezésre álló kommunikációs eszközt a vészhelyzetben lévő légi járművel való kapcsolat létesítése és fenntartása, valamint a légi járművel kapcsolatos hírek kérése érdekében.

ATS.TR.415 A vészhelyzetben lévő légi jármű útjának grafikus ábrázolása

Amennyiben úgy ítélik meg, hogy vészhelyzet áll fenn, a vészhelyzetről tudomást szerző ATS-egység vagy -egységek térképen vagy egyéb megfelelő eszközön grafikusán ábrázolják a légi jármű repülését a légi jármű valószínűsíthető jövőbeni helyzetének, valamint az utolsó ismert helyzetéhez képesti maximális intézkedési tartománynak a meghatározása érdekében.

ATS.TR.420 Tájékoztatás nyújtása az üzemeltartónak

- a) Ha egy körzeti irányító központ vagy repüléstájékoztató központ úgy dönt, hogy egy légi jármű a bizonytalanság vagy a riasztás állapotában van, lehetőség szerint értesíti a légi jármű üzemben tartóját a mentés-összehangoló központ értesítése előtt.
- b) Amennyiben lehetséges, a körzeti irányító központ vagy a repüléstájékoztató központ a mentésösszehangoló központnak átadott összes információt közli a légi jármű-üzemeltartóval.

▼ M1**ATS.TR.425 Tájékoztatás nyújtása olyan légi járműnek, amely vészhelyzetben lévő légi jármű közelében tartózkodik**

- a) Ha az ATS-egység megállapította, hogy egy légi jármű vészhelyzetben van – a b) pontban meghatározott eset kivételével –, a lehető leghamarabb tájékoztatja az érintett légi jármű közelében lévő más, ismert légi járműveket a vészhelyzet jellegéről.
- b) Ha az ATS-egység tudomására jutott vagy feltételezi, hogy egy légi jármű jogellenes beavatkozásnak van kitéve, a légiforgalmi irányító szolgálat levegő-föld kommunikációjában mindaddig nem szabad hivatkozni a vészhelyzet jellegére, amíg az érintett légi járműről érkező közlésben ez nem kerül megemlítésre, és amíg nem bizonyos, hogy a hivatkozás nem fogja a helyzetet súlyosítani.

▼B*V. MELLÉKLET***A METEOROLÓGIAI SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ SPECIÁLIS KÖVETELMÉNYEK****(MET rész)****A. ALRÉSZ – A METEOROLÓGIAI SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ KIEGÉSZÍTŐ SZERVEZETI KÖVETELMÉNYEK (MET.OR)***1. SZAKASZ – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK***MET.OR.100 Meteorológiai adatok és információk**

- a) Az illetékes hatóság által meghatározottaknak megfelelően a meteorológiai szolgáltató az üzemeltetőknak, a hajózó személyzet tagjainak, a légiforgalmi szolgálati egységeknek, a kutató-mentő egységeknek, a repülőterek üzemeltetőinek, a baleseteket és váratlan eseményeket vizsgáló testületeknek, valamint más szolgáltatóknak és légiközlekedési vállalkozásoknak feladataik ellátásához szükséges meteorológiai információkat nyújt.
- b) A meteorológiai szolgáltató biztosítja a tevékenységekhez nyújtott információk operatív szempontból kívánatos pontosságát, ideértve az információ forrását is, egyúttal biztosítja az információk időben történő közreadását és szükség esetén frissítését.

MET.OR.105 A meteorológiai információk tárolása

- a) A meteorológiai szolgáltató a kiadott meteorológiai információkat a kiadás napját követően legalább 30 napig tárolja.
- b) A meteorológiai információkat kérésre hozzáférhetővé kell tenni különféle vizsgálatok céljából, valamint ugyanezen okból mindaddig tárolni kell őket, amíg az említett vizsgálatok le nem zárulnak.

MET.OR.110 Meteorológiai információcsere-követelmények

A meteorológiai szolgáltató gondoskodik arról, hogy rendelkezésére álljanak olyan rendszerek és eljárások, illetve hozzáféréssel rendelkezzen olyan telekommunikációs berendezésekhez, amelyek révén:

- a) megvalósítható az operatív meteorológiai információk cseréje más meteorológiai szolgáltatókkal;
- b) időben továbbíthatók a kívánt meteorológiai információk a felhasználók részére.

▼M4**MET.OR.115 Meteorológiai bulletinek**

Az adott területért felelős meteorológiai szolgáltató meteorológiai bulletinekkel látja el az érintett felhasználókat.

MET.OR.120 Eltérések bejelentése a világterületi előrejelző központoknál (WAFS)

A WAFS SIGWX előrejelzéseket használó meteorológiai szolgáltató haladéktalanul értesíti az érintett világterületi előrejelző központot, amennyiben a jelentős időjárás jelenségekre vonatkozó WAFS SIGWX előrejelzések tekintetében eltéréseket találnak vagy jelentenek a következőket érintően:

- a) jegesedés, turbulencia, eltakart, gyakori, beágyazott vagy szellőkésvonalaknál előforduló zivatarfelhők, valamint homok- vagy porviharok;

▼ M4

- b) vulkánkitörések vagy radioaktív anyagoknak a légi jármű-műveletek szempontjából jelentőséggel bíró légkörbe jutása.

▼ B**2. SZAKASZ – EGYEDI KÖVETELMÉNYEK****1. fejezet – A légiforgalmi meteorológiai állomásokra vonatkozó követelmények****▼ M4****MET.OR.200 Meteorológiai jelentések és más tájékoztatás**

- a) A légiforgalmi meteorológiai állomás kiadja a következőket:
1. helyi rutinjelentés rendszeres időközönként, kizárólag azon repülőtér számára, amelyen a megfigyeléseket végezték;
 2. helyi különjelentés, kizárólag azon repülőtér számára, amelyen a megfigyeléseket végezték;
 3. METAR jelentések félórás időközönként a nemzetközi menetrendszerinti kereskedelmi célú légi közlekedést kiszolgáló repülőterek számára; e jelentések továbbadhatók más repülőtereknek is.
- b) Az a) 3. pont ellenére, a légiforgalmi meteorológiai állomás az illetékes hatóság által meghatározottak szerint óránként METAR-t és SPECI-t adhat ki a kiindulási repülőtéren kívüli terjesztés céljából a nemzetközi menetrendszerinti kereskedelmi célú légi közlekedést nem kiszolgáló repülőterek számára.
- c) A légiforgalmi meteorológiai állomás tájékoztatja a repülőtér légiforgalmi szolgálati egységeit és légiforgalmi tájékoztató szolgálatait a futópálya menti látótávolságot mérő automata berendezések üzemképességi állapotában bekövetkező változásokról.
- d) A légiforgalmi meteorológiai állomás jelentést tesz a kapcsolódó légiforgalmi szolgálati egységnek, a légiforgalmi tájékoztató szolgálatnak és a meteorológiai figyelőszolgálatnak a kitörést megelőző vulkáni tevékenységekről, a vulkánkitörésekről és a vulkáni hamufelhők képződéséről.
- e) A légiforgalmi meteorológiai állomás a megfelelő légiforgalmi egységgel, az érintett üzemtartóval és más érintettekkel folytatott egyeztetést követően összeállítja a helyi különjelentések készítésére vonatkozó kritériumok listáját.

▼ B**MET.OR.205 Jelentéstétel az időjárási tényezőkről****▼ M1**

A meteorológiai állomás jelentést tesz a következőkről:

▼ B

- a) felszíni szélirány és szélesség;
- b) látástávolság;
- c) adott esetben a futópálya menti látástávolság;
- d) a repülőtérnél és annak környékén megfigyelhető aktuális időjárás;
- e) felhőzet;
- f) a levegő hőmérséklete és a harmatpont hőmérséklete;

▼B

- g) légköri nyomás;
- h) adott esetben egyéb kiegészítő információk.

Amennyiben azt az illetékes hatóság engedélyezi, a nem nemzetközi menetrend-szerinti kereskedelmi célú légi közlekedést kiszolgáló repülőtereken elegendő, ha a légiforgalmi meteorológiai állomás az időjárás tényezőknek csak egy bizonyos csoportjáról tesz jelentést annak megfelelően, hogy az adott repülőtéren milyen típusú repülést folytatnak. A szóban forgó adatokat a légiforgalmi tájékoztató kiadványban kell közzétenni.

MET.OR.210 Időjárás tényezők megfigyelése**▼MI**

A meteorológiai állomás megfigyeli és/vagy méri a következőket:

▼B

- a) felszíni szélirány és szélesség;
- b) látástávolság;
- c) adott esetben a futópálya menti látástávolság;
- d) a repülőtérenél és annak környékén megfigyelhető aktuális időjárás;
- e) felhőzet;
- f) a levegő hőmérséklete és a harmatpont hőmérséklete;
- g) légköri nyomás;
- h) adott esetben egyéb kiegészítő információk.

Amennyiben azt az illetékes hatóság engedélyezi, a nem nemzetközi menetrend-szerinti kereskedelmi célú légi közlekedést kiszolgáló repülőtereken elegendő, ha a légiforgalmi meteorológiai állomás csak bizonyos időjárás tényezőket figyel meg és/vagy mér annak megfelelően, hogy az adott repülőtéren milyen típusú repülést folytatnak. A szóban forgó adatokat a légiforgalmi tájékoztató kiadványban kell közzétenni.

2. fejezet – A repülőtéren meteorológiai irodákra vonatkozó követelmények**MET.OR.215 Előrejelzés és egyéb tájékoztatás**

A repülőtéren meteorológiai iroda:

- a) előrejelzéseket és az illetékes hatóság által meghatározott, a felelősségi körébe tartozó repülésekkel kapcsolatos feladatai ellátásához szükséges más releváns meteorológiai információkat készít és/vagy szerez be;
- b) a felelősségi körébe tartozó repülőterek helyi időjárás körülményeire vonatkozóan előrejelzéseket és/vagy figyelmeztetéseket tesz közzé;
- c) az előrejelzéseket és figyelmeztetéseket folyamatosan felülvizsgálja és szükség esetén azonnal módosítást ad ki, valamint törli az előzőleg kiadott, ugyanazon helyre és érvényességi időszakra vonatkozó, ugyanolyan típusú előrejelzést vagy annak megfelelő részét;
- d) összefoglalóval, egyeztetési és repülési dokumentációval látja el a hajózó személyzet tagjait és/vagy a járatot üzemeltető személyzet más tagjait;

▼ B

- e) éghajlattal kapcsolatos tájékoztatást nyújt;
- f) a kitörést megelőző vulkáni tevékenységekről, a vulkánkitörésekről és a vulkáni hamufelhők képződéséről kapott információkkal látja el a kapcsolódó légiforgalmi szolgálati egységet, a légiforgalmi tájékoztató szolgálatot és a meteorológiai figyelőszolgálatot;
- g) adott esetben meteorológiai információkkal látja el a kutató-mentő egységeket és a kutatási és mentési művelet során kapcsolatot tart ezekkel az egységekkel;
- h) szükség esetén meteorológiai információkkal látja el a légiforgalmi tájékoztató szolgálatok egységeit, hogy azok elláthassák feladataikat;
- i) előrejelzéseket és a légiforgalmi egységek MET.OR.242 ponttal összhangban lévő feladatainak ellátásához szükséges más releváns meteorológiai információkat készít és/vagy szerez be;
- j) a radioaktív anyagoknak a légkörbe jutásáról kapott információkkal látja el a kapcsolódó légiforgalmi szolgálati egységet, a légiforgalmi tájékoztató szolgálatot és a meteorológiai figyelőszolgálatot.

MET.OR.220 Repülőtéri előrejelzés

- a) A repülőtéri meteorológiai iroda egy adott időpontra vonatkozó repülőtéri előrejelzést ad ki TAF-ként.
- b) A TAF kiadásakor a repülőtéri meteorológiai irodának gondoskodnia kell arról, hogy egy adott időpont tekintetében legfeljebb egy TAF legyen érvényben.

MET.OR.225 Leszállási időjárás-előrejelzés

- a) A repülőtéri meteorológiai iroda leszállási időjárás-előrejelzést készít az illetékes hatóság által meghatározottaknak megfelelően.
- b) A leszállási időjárás-előrejelzést TREND előrejelzés formájában kell kiadni.
- c) Egy TREND előrejelzés a leszállási időjárás-előrejelzés részét alkotó jelentés idejétől számított két órán át érvényes.

MET.OR.230 Felszállási időjárás-előrejelzés

A repülőtéri meteorológiai iroda:

- a) felszállási időjárás-előrejelzést készít az illetékes hatóság által meghatározottaknak megfelelően;
- b) kérésre felszállási időjárás-előrejelzést nyújt az üzemeltartóknak és a hajózó személyzet tagjainak az érkezés várható idejét megelőző 3 órán belül.

MET.OR.235 Repülőtéri figyelmeztetések, szélnyírásra vonatkozó figyelmeztetések és riasztások

A repülőtéri meteorológiai iroda:

- a) repülőtéri figyelmeztető információkat nyújt;

▼ B

- b) szélnyírásra vonatkozó figyelmeztetéseket ad ki olyan repülőterek esetében, ahol a szélnyírás – a megfelelő légiforgalmi egységgel és az érintett üzem-bentartóval folytatott egyeztetésnek megfelelően – számottevő tényező;
- c) szélnyírásra vonatkozó riasztásokat ad ki olyan repülőtereken, ahol a szélny-írás automata, földre telepített távérzékelő berendezés vagy detektor érzékeli, és az ilyen berendezés riasztást jelez;
- d) törli a figyelmeztetést, amennyiben annak feltételei a repülőtéren már nem állnak fenn és/vagy már nem várható, hogy fenn fognak állni.

▼ M4**MET.OR.240 Az üzem-bentartók vagy a hajózó személyzet használatára szánt információk**

A repülőtéri meteorológiai iroda az üzem-bentartókat és a hajózó személyzet tagjait a következő rendelkezésre álló legfrissebb információkkal látja el:

- a) WAFS szerinti előrejelzés a MET.OR.275 a) 1. és 2. pontban felsorolt ténye-zőkről;
- b) METAR vagy SPECI jelentés, ideértve a TREND előrejelzést, TAF vagy módosított TAF a kiindulási és a tervezett célrepülőtérré, valamint a felszál-lási, útvonalai és rendeltetési kitérő repülőterekre nézve;
- c) repülőtéri felszállási időjárás-előrejelzés;
- d) SIGMET üzenet és különleges légi jelentések az egész útvonalra nézve;
- e) a vulkanikus hamura, a trópusi ciklonra és az úridőjárásra vonatkozó tájékoz-tatás az egész útvonalra nézve;
- f) AIRMET kibocsátásával kombinált, kis magasságon történő repülésekre vonatkozó területi előrejelzések, és AIRMET az egész útvonalra nézve;
- g) repülőtéri figyelmeztetések a helyi repülőtérré nézve;
- h) meteorológiai műhold felvételek;
- i) földre telepített időjárási radar információk.

▼ B**MET.OR.242 A légiforgalmi szolgálati egységek részére nyújtandó informá-ciók****▼ M1**

- a) A repülőtéri meteorológiai iroda a kapcsolódó repülőtéri irányítótoronyot és AFIS-egységet szükség esetén a következőkkel látja el:

▼ M4

- 1. helyi rutinjelentés, helyi különjelentés, METAR, SPECI, TAF és TREND, valamint azok módosításai;

▼ M1

- 2. SIGMET, AIRMET, szélnyírásra vonatkozó figyelmeztetések és riasztások, valamint repülőtéri figyelmeztetések;
- 3. bármilyen további, helyi megegyezés szerinti meteorológiai információ, például felszíni szélre vonatkozó előrejelzések a futópályával kapcsolatos esetleges változások meghatározására;

▼ M1

4. olyan vulkáni hamufelhőről kapott információk, amelyekre vonatkozóan még nem adtak ki SIGMET-et, amint erről a repülőtéri meteorológiai iroda, a repülőtéri irányítótorony és az érintett AFIS-egység megállapodott;
5. kitörést megelőző vulkáni tevékenységekről és/vagy vulkánkitörésről kapott információk, amint erről a repülőtéri meteorológiai iroda, a repülőtéri irányítótorony és az érintett AFIS-egység megállapodott.

▼ B

- b) A repülőtéri meteorológiai iroda a kapcsolódó bevezető irányító egységet a következőkkel látja el:

▼ M4

1. helyi rutinjelentés, helyi különjelentés, METAR, SPECI, TAF és TREND, valamint azok módosításai;

▼ M1

2. SIGMET, AIRMET, szélnyírásra vonatkozó figyelmeztetések és riasztások, megfelelő különleges légijelentések és repülőtéri figyelmeztetések;

▼ B

3. bármilyen további, helyi megegyezés szerinti meteorológiai információ;
4. olyan vulkáni hamufelhőről kapott információk, amelyekre vonatkozóan még nem adtak ki SIGMET üzenetet, amint erről a repülőtéri meteorológiai iroda és az érintett bevezető irányító egység megállapodott;
5. kitörést megelőző vulkáni tevékenységekről és/vagy vulkánkitörésről kapott információk, amint erről a repülőtéri meteorológiai iroda és az érintett bevezető irányító egység megállapodott.

3. fejezet – A meteorológiai megfigyelő állomásokra vonatkozó követelmények**MET.OR.245 Meteorológiai megfigyelés és más tájékoztatás**

Felelősségi területén belül a meteorológiai megfigyelő állomás:

- a) folyamatosan megfigyeli a repülési műveletekre hatást gyakorló időjárási körülményeket;

▼ M1

- b) összehangolja munkáját a NOTAM és/vagy ASHTAM nyújtásáért felelős szervezetével annak biztosítása érdekében, hogy a vulkáni hamuról a SIGMET-ben és a NOTAM-ban és/vagy az ASHTAM-ban foglalt meteorológiai információk egységesek legyenek;

▼ B

- c) összehangolja munkáját a kiválasztott vulkánmegfigyelő állomásokéval annak biztosítása érdekében, hogy vulkáni tevékenységre vonatkozó információk eredményesen és kellő időben kerüljenek továbbításra;
- d) a kapcsolódó vulkanikus hamu tájékoztató központot a kitörést megelőző olyan vulkáni tevékenységekről, vulkánkitörésekről és/vagy vulkáni hamufelhő képződéséről kapott információkkal látja el, amelyekre vonatkozóan még nem adtak ki SIGMET üzenetet;
- e) a légiforgalmi tájékoztató szolgálatok egységeit a radioaktív anyagoknak olyan, a megfigyelése alá tartozó területen vagy a szomszédos területeken történő légkörbe jutásáról kapott információkkal látja el, amelyekre vonatkozóan még nem adtak ki SIGMET üzenetet;

▼ B

- f) a kapcsolódó körzeti irányítóközpontot (ACC) és repüléstájékoztató központot (FIC) szükség esetén a következőkkel látja el:

▼ M4

1. METAR és SPECI, amely magában foglalja az aktuális légköri nyomásadatokat a repülőterek és más helyek tekintetében, TAF, TREND, valamint azok módosításai;

▼ M1

2. magassági szélre, magas légtér hőmérsékletekre és jelentős útvonali időjárási jelenségekre vonatkozó előrejelzések, valamint azok módosításai, SIGMET, AIRMET és megfelelő különleges légijelentések;

▼ B

3. az ACC/FIC által kért bármely egyéb meteorológiai információ a repülést végző légi jármű igényeinek kielégítésére;
4. olyan vulkáni hamufelhőről kapott információk, amelyekre vonatkozóan még nem adtak ki SIGMET üzenetet, amint erről a meteorológiai megfigyelő állomás és az ACC/FIC megállapodott;
5. a radioaktív anyagoknak a légkörbe jutásáról kapott információk, amint erről a meteorológiai megfigyelő állomás és az ACC/FIC megállapodott;

▼ M1

6. egy trópusi ciklon tájékoztató központ által a felelősségi területére vonatkozóan kiadott, trópusi ciklonról szóló tájékoztatás;
7. egy vulkanikus hamu tájékoztató központ által a felelősségi területére vonatkozóan kiadott, vulkanikus hamuról szóló tájékoztatás;
8. a kitörést megelőző vulkáni tevékenységekről és/vagy vulkánkitörésről kapott információk, amint erről a meteorológiai megfigyelő állomás és a körzeti irányító központ/repüléstájékoztató központ megállapodott;
- g) amennyiben lehetséges, helyi megállapodás alapján tájékoztatást nyújt az érintett ATS-egységek számára a légkörbe jutott mérgező vegyi anyagokról, amelyek érinthetik a felelősségi területén repülő légi járatok által használt légteret.

MET.OR.250 SIGMET

A meteorológiai megfigyelő állomás:

▼ M4

- a) SIGMET-et ad ki;

▼ M1

- b) gondoskodik a SIGMET törléséről, ha a jelenségek már nem jelennek meg és nem is várható, hogy meg fognak jelenni a SIGMET által lefedett területen;
- c) biztosítja, hogy a SIGMET érvényességi ideje ne haladja meg a 4 órát, ugyanakkor a vulkanikus hamura vagy trópusi ciklonra vonatkozó különleges SIGMET esetében meg legyen hosszabbítva legfeljebb 6 órára;
- d) biztosítja SIGMET kiadását legfeljebb 4 órával az érvényesség kezdete előtt. A vulkanikus hamura és trópusi ciklonokra vonatkozó különleges SIGMET esetében azt a lehető leghamarabb, de az érvényesség kezdete előtt legfeljebb 12 órával ki kell adni, és legalább 6 óránként frissíteni kell.

▼ M1**MET.OR.255 AIRMET**

A meteorológiai megfigyelő állomás:

▼ M4

- a) AIRMET-et ad ki, ha az illetékes hatóság meghatározta, hogy a 100-as repülési szint alatti forgalom, vagy hegyvidéken a 150-es, illetve szükség esetén ennél is magasabb repülési szint feletti forgalom sűrűsége kis magasságon történő repülésekre vonatkozó területi előrejelzésekkel kombinált AIRMET kiadását indokolja;

▼ M1

- b) törli az AIRMET-et, ha jelenségek már nem jelennek meg és nem is várható, hogy meg fognak jelenni az adott területen;
- c) biztosítja, hogy az AIRMET érvényességi ideje ne haladja meg a 4 órát.

▼ M4**MET.OR.260 Kis magasságban történő repülésekre vonatkozó területi előrejelzések**

A meteorológiai megfigyelő állomás biztosítja, hogy:

- a) abban az esetben, ha az AIRMET-et a MET.OR.255 a) pontnak megfelelően kis magasságban történő repülésekre vonatkozó területi előrejelzésekkel kombinálva adják ki, a kis magasságban történő repülésekre vonatkozó területi előrejelzések 6 óránként, 6 órás érvényességi idővel kerüljenek kiadásra, és legalább 1 órával érvényességi idejük kezdete előtt továbbítsák azokat az érintett meteorológiai megfigyelő állomásoknak;
- b) abban az esetben, ha az illetékes hatóság meghatározta, hogy a 100-as repülési szint alatti forgalom, vagy hegyvidéken a 150-es, illetve szükség esetén ennél is magasabb repülési szint feletti forgalom sűrűsége indokolja kis magasságon történő repülésekre vonatkozó területi előrejelzésekkel nem kombinált AIRMET kiadását, a kiadás gyakorisága, formája és az alacsony szintű repülésekre vonatkozó területi előrejelzés rögzített ideje vagy érvényességi ideje, valamint a módosítások kritériumai az illetékes hatóság által meghatározottak szerint alakulnak.

4. fejezet – A vulkanikus hamu tájékoztató központokra (VAAC) vonatkozó követelmények**▼ B****MET.OR.265 A vulkanikus hamu tájékoztató központok feladatai**

Felelősségi területén belül a vulkanikus hamu tájékoztató központ:

▼ M4

- a) egy vulkán kitörésekor vagy várható kitörésekor, illetve ha vulkanikus hamut jelentenek, a vulkáni hamufelhő kiterjedésére és várható mozgására vonatkozó tájékoztatást ad a következőknek:

▼ B

1. Európai Légiközlekedési Válságkoordinációs Egység (EACCC);
2. a felelősségi területén lévő, vélhetően érintett repüléstájékoztató körzeteket kiszolgáló meteorológiai megfigyelő állomások;
3. üzemeltetők, körzeti irányító központok és a felelősségi területén lévő, vélhetően érintett repüléstájékoztató körzeteket kiszolgáló repüléstájékoztató központok;

▼ M1

4. világterületi előrejelző központok, nemzetközi OPMET adatbankok, valamint nemzetközi NOTAM-irodák és központok, melyek körzeti léginavigációs megállapodás keretében kerültek kijelölésre a légiforgalmi állandóhelyű szolgálatok internetalapú szolgáltatásainak üzemeltetésére;

▼ B

5. egyéb vulkanikus hamu tájékoztató központok, melyek felelősségi területe vélhetően érintett;

▼ B

- b) összehangolja munkáját a kiválasztott vulkánmegfigyelő állomásokéval annak biztosítása érdekében, hogy vulkáni tevékenységre vonatkozó információk eredményesen és kellő időben kerüljenek továbbításra;
- c) az a) pont szerinti meteorológiai tájékoztatást nyújt legalább 6 óránként mindaddig, ameddig a vulkáni hamufelhő már nem azonosítható a műholdas adatok alapján, a területről nem érkezik több, vulkáni hamura vonatkozó meteorológiai jelentés és nem jelentenek több vulkánkitörést; valamint
- d) 24 órás, folyamatos megfigyelést végez.

▼ M4**5. fejezet – A trópusi ciklon tájékoztató központokra (TCAC) vonatkozó követelmények****▼ B****MET.OR.270 A trópusi ciklon tájékoztató központok feladatai****▼ M4**

Felelősségi területén belül a trópusi ciklon tájékoztató központ:

- a) tájékoztatást nyújt a ciklon középpontjának helyéről, a ciklon intenzitásának változásáról a megfigyelés időpontjában, a ciklon haladási irányáról és sebességéről, a középpontban uralkodó légnyomásról és a középpont közelében mért legnagyobb felszíni szélről:

▼ B

1. a felelősségi területén lévő meteorológiai megfigyelő állomások;
2. egyéb trópusi ciklon tájékoztató központok, melyek felelősségi területe vélhetően érintett;

▼ M1

3. Világterületi előrejelző központok, nemzetközi OPMET adatbankok és központok, amelyek a légiforgalmi állandóhelyű szolgálatok internetalapú szolgáltatásainak üzemeltetéséért felelősek;

▼ B

- b) szükség szerint, de legalább 6 óránként aktualizált tájékoztatást nyújt az egyes trópusi ciklonokról meteorológiai megfigyelő állomások részére.

▼ M4**6. fejezet – A globális előrejelző központokra (WAFc) vonatkozó követelmények****▼ B****MET.OR.275 A globális előrejelző rendszerek feladatai****▼ M4**

- a) A globális előrejelző központ kiadja a következőket:

1. rászteres globális előrejelzések az alábbiakról:
 - i. magassági szél;
 - ii. magas légtér hőmérséklete és páratartalma;
 - iii. a repülési szintek geopotenciális magassága;
 - iv. a tropopauza hőmérséklete és repülési szintje;
 - v. a legerősebb szél iránya, sebessége és repülési szintje;
 - vi. zivatarfelhők;
 - vii. jegesedés;
 - viii. turbulencia;

▼ M4

2. jelentős időjárási (SIGWX) képződményekre vonatkozó globális előrejelzések, ideértve a vulkáni tevékenységeket és radioaktív anyagok légkörbe jutását.

▼ B

- b) A globális előrejelző központ biztosítja, hogy a globális előrejelző rendszer digitális formában készült termékei bináris adatokon alapuló kommunikációs technikák felhasználásával kerüljenek továbbításra.

B. ALRÉSZ – A METEOROLÓGIAI SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ MŰSZAKI KÖVETELMÉNYEK (MET.TR)

1. SZAKASZ – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

▼ M4

MET.TR.115 Meteorológiai bulletinek

- a) A meteorológiai bulletineket a közölt információknak megfelelő, meghatározott adattípusok és kódformák felhasználásával kell továbbítani.
- b) Az operatív meteorológiai információkat tartalmazó meteorológiai bulletineket a közölt információknak és a célközönségnek megfelelő kommunikációs rendszereken keresztül kell továbbítani.

▼ B

2. SZAKASZ – EGYEDI KÖVETELMÉNYEK

1. fejezet – Légiforgalmi meteorológiai állomásokra vonatkozó műszaki követelmények

▼ M4

MET.TR.200 Meteorológiai jelentések és más tájékoztatás

- a) A helyi rutinjelentésnek, a helyi különjelentésnek, a METAR és SPECI jelentésnek a következő elemeket kell tartalmaznia az alábbi sorrendben:
 1. a jelentés típusának megjelölése;
 2. helységazonosító kód;
 3. a megfigyelés ideje;
 4. automatizált vagy adott esetben elmaradt jelentés azonosítása;
 5. felszíni szélirány és szélsébség;
 6. látástávolság;
 7. futópálya menti látótávolság, ha a jelentéstételi feltételek teljesülnek;
 8. a pillanatnyi időjárási helyzet;
 9. felhőfedettség, felhőtípus (csak a zivatarfelhő és tornyos gomolyfelhő esetében), valamint a felhőalap magassága vagy – ahol mérik – a függőleges látástávolság;
 10. a levegő hőmérséklete és a harmatpont hőmérséklete;
 11. QNH és adott esetben (helyi rutinjelentésben és helyi különjelentésben) QFE;
 12. adott esetben egyéb kiegészítő információk.
- b) Helyi rutinjelentésben és helyi különjelentésben:
 1. ha a felszíni szél futópálya mentén történő megfigyelésére egynél több helyről kerül sor, azokat a helyeket kell megadni, amelyekre nézve az adott értékek reprezentatívak;

▼ **M4**

2. ha több futópálya van használatban és sor kerül a felszíni szél e futópályák mentén történő megfigyelésére, minden egyes futópályára nézve meg kell adni az elérhető széladatokat, a futópályákat pedig, amelyekre az adott értékek vonatkoznak, fel kell tüntetni a jelentésben;
 3. ha a MET.TR.205 a) 3. ii. B. pontnak megfelelően eltéréseket jelentenek az átlagos széliránytól, a jelentésben fel kell tüntetni a szélirány azon két legszélső értékét, amelyek között a felszíni szélre vonatkozó értékek változnak;
 4. ha a MET.TR.205 a) 3. iii. alpontnak megfelelően eltéréseket jelentenek az átlagos szélesebségtől (széllökések), a jelentésben fel kell tüntetni a szélesebség maximális és minimális értékét.
- c) METAR és SPECI
1. A METAR és SPECI jelentést az 1. függelék szerinti mintának megfelelően kell kiadni.
 2. A METAR jelentésnek legfeljebb 5 perccel a tényleges megfigyelési idő után továbbításra készen kell állnia.
- d) A látástávolságra, a futópálya menti látótávolságra, a pillanatnyi időjárási helyzetre, valamint a felhőfedettségre, a felhőtípusra és a felhőalap magasságára vonatkozó információk valamennyi meteorológiai jelentésben a CAVOK kifejezéssel helyettesítendőek, ha a megfigyelés időpontjában egyidejűleg fennállnak az alábbi körülmények:
1. a látástávolság legalább 10 km, és a legkisebb látástávolságot nem jelentették;
 2. nincs operatív szempontból jelentős felhő;
 3. nem állnak fenn a repülés szempontjából jelentős időjárási körülmények.
- e) A helyi különjelentés készítésére vonatkozó kritériumok listája magában foglalja a következőket:
1. a repülőteret használó üzemben tartó üzembentartási minimumkövetelményeinek leginkább megfelelő értékek;
 2. a légiforgalmi szolgálati (ATS-) egységek és az üzemben tartók egyéb helyi követelményeit kielégítő értékek;
 3. a levegő-hőmérséklet legalább 2 Celsius-fokos emelkedése a legutóbbi helyi jelentésben megadotthoz vagy a meteorológiai szolgálatot végző szolgáltatók, a megfelelő légiforgalmi egységek és az érintett üzemben tartók által közösen megállapított alternatív közöbértékhez képest;
 4. a megközelítési és a felszállás utáni emelkedési területen fellépő időjárási körülményekre vonatkozó rendelkezésre álló kiegészítő információk;
 5. zajcsökkentő eljárások alkalmazásakor, ha az átlagos szélesebségtől való eltérés a legutóbbi helyi jelentés referenciaidejéhez képest legalább 5 csomós mértékben változott, az átlagos szélesebség, amennyiben az a változás előtt és/vagy után legalább 15 csomó;
 6. ha az átlagos szélirány a legutóbbi jelentésben megadotthoz képest legalább 60°-os mértékben változott, amennyiben a változás előtt és/vagy után az átlagos szélesebség legalább 10 csomó;
 7. ha az átlagos szélesebség a legutóbbi helyi jelentésben megadotthoz képest legalább 10 csomós mértékben változott;
 8. ha az átlagos szélesebségtől való eltérés (széllökések) a legutóbbi helyi jelentés referenciaidejéhez képest legalább 10 csomós mértékben változott, amennyiben a változás előtt és/vagy után az átlagos szélesebség legalább 15 csomó;

▼M4

9. ha az alábbi időjárási képződmények bármelyike megjelenik, megszűnik vagy intenzitása megváltozik:
 - i. ónos csapadék;
 - ii. mérsékelt vagy erős csapadék, ideértve a záport is; és
 - iii. csapadékkal járó zivatar;
 10. ha az alábbi időjárási képződmények bármelyike megjelenik vagy megszűnik:
 - i. zúzmarás köd;
 - ii. csapadék nélküli zivatar;
 11. ha a felhőfedettség 1 500 láb (450 m) alatt a következőképpen változik:
 - i. legfeljebb közepesen felhősről (SCT) erősen felhősre (BKN) vagy borultra (OVC); vagy
 - ii. BKN-ről vagy OVC-ről legfeljebb SCT-re.
- f) Ha a meteorológiai szolgáltató és az illetékes hatóság erről megállapodik, az alábbi változások bekövetkeztekor minden esetben helyi különjelentést és adott esetben SPECI-t kell készíteni:
1. a szél változásai átlépnek olyan értékeket, amelyek operatív jelentőséggel bírnak; a küszöbértékeket a meteorológiai szolgáltató határozza meg a megfelelő légiforgalmi egységgel és az érintett üzemben tartóval folytatott egyeztetést követően, figyelembe véve a szél azon változásait, amelyek:
 - i. a futópálya-használat módosítását igénylik;
 - ii. azt jelzik, hogy a futópályán a hátszél- és keresztzél-összetevők változásai átlépnek olyan értékeket, amelyek az adott repülőtér tipikus légi-jármű-forgalma tekintetében a legfontosabb operatív határértékeket jelentik;
 2. ha a látástávolság javul és a változások elérnek vagy átlépnek a következő értékek közül legalább egyet, vagy ha a látástávolság romlik és a változások átlépnek a következő értékek közül legalább egyet:
 - i. 800, 1 500 vagy 3 000 m;
 - ii. 5 000 m olyan esetekben, amikor a repülések jelentős száma látvarepülési szabályok szerint végrehajtott repülés;
 3. ha a futópálya menti látótávolság javul és a változások elérnek vagy átlépnek a következő értékek közül legalább egyet, vagy ha a futópálya menti látótávolság romlik és a változások átlépnek a következő értékek közül legalább egyet: 50, 175, 300, 550 vagy 800 m;
 4. ha az alábbi időjárási képződmények bármelyike megjelenik, megszűnik vagy intenzitása megváltozik:
 - i. porvihar;
 - ii. homokvihar;
 - iii. felhőtölcsér (tornádó vagy víztölcsér);
 5. ha az alábbi időjárási képződmények bármelyike megjelenik vagy megszűnik:
 - i. alacsonyan sodródó por, homok vagy hó;
 - ii. por-, homok- vagy hófűvás;
 - iii. széllökés;

▼M4

6. ha a legalacsonyabb BKN vagy OVC felhőréteg alapjának magassága nő és a változások elérnek vagy átlépnek a következő értékek közül legalább egyet, vagy ha a legalacsonyabb BKN vagy OVC felhőréteg alapjának magassága csökken és a változások átlépnek a következő értékek közül legalább egyet:
 - i. 100, 200, 500 vagy 1 000 láb;
 - ii. 1 500 láb olyan esetekben, amikor a repülések jelentős száma látvarepülési szabályok szerint végrehajtott repülés;
7. ha az égbolt borult, valamint a függőleges látástávolság javul és a változások elérnek vagy átlépnek a következő értékek közül legalább egyet, vagy ha a függőleges látástávolság romlik és a változások átlépnek a következő értékek közül legalább egyet: 100, 200, 500 vagy 1 000 láb;
8. a meteorológiai szolgáltatók és az üzemben tartók által közösen megállapított, a helyi repülőtéri minimumkövetelményeken alapuló minden egyéb kritérium.

▼B**MET.TR.205 Jelentéstétel az időjárási tényezőkről**

- a) Felszíni szélirány és szélesség

▼M4

1. Helyi rutinjelentésben, helyi különjelentésben, METAR és SPECI jelentésben a felszíni szél irányát 10 fokra kerekítve kell megadni, míg a sebességét egycsomós pontossággal kell jelenteni.

▼B

2. Minden olyan megfigyelt értéket, amely nem felel meg a jelentésben használt léptéknek, kerekíteni kell a lépték szerinti legközelebbi értékhez.

▼M4

3. Helyi rutinjelentésben, helyi különjelentésben, METAR és SPECI jelentésben:
 - i. meg kell adni a szélességhez használt mértékegységeket;
 - ii. a fő szélirányhoz képest történő, az utolsó 10 percben megfigyelt irányváltásokat az alábbiak valamelyike szerint kell jelenteni, ha az irányváltások mértéke együttesen eléri vagy meghaladja a 60°-ot:
 - (A) ha az irányváltások együttes mértéke eléri vagy meghaladja a 60°-ot, de kevesebb mint 180° és a szélesség legalább 3 csomó, akkor az ilyen irányváltásokat a felszíni szél által elért két szélső érték megadásával kell jelenteni;
 - (B) ha az irányváltások mértéke eléri vagy meghaladja a 60°-ot, de kevesebb mint 180° és a szélesség kevesebb mint 3 csomó, akkor a szélirányt változóként kell jelenteni a főirány megadása nélkül;
 - (C) ha az irányváltások mértéke legalább 180°, akkor a szélirányt változóként kell jelenteni a főirány megadása nélkül;
 - iii. az átlagos szélességhez képest történő, az utolsó 10 percben megfigyelt eltéréseket (szélhőkések) az alábbiak valamelyike szerint kell jelenteni:
 - (A) ha a legnagyobb szélesség az átlagos szélességet legalább 5 csomóval haladja meg, helyi rutinjelentésben és helyi különjelentésben, amennyiben zajcsökkentő eljárásokat alkalmaznak;
 - (B) ha a legnagyobb szélesség az átlagos szélességet legalább 10 csomóval haladja meg, akkor más módon;

▼ M4

- iv. ha 1 csomónál kisebb szélsébséget jelentenek, szélcsendként kell megadni;
- v. ha 100 csomós vagy annál nagyobb szélsébséget jelentenek, 99 csomónál nagyobbként kell megadni;
- vi. ha az átlagos szélsébségtől való eltéréseket (széllökések) jelentenek a MET.TR.205 a) pontnak megfelelően, a szél által elért legnagyobb sebességértéket kell megadni;
- vii. ha egy 10 perces időszakon belül a szél irányának és/vagy sebességének folyamatosága egyértelműen megszakad, akkor csak a fő széliránytól és az átlagos szélsébségtől való azon eltéréseket kell megadni, amelyek a folyamatosság megszakadását követően jelentkeztek.

▼ B

b) Látástávolság

▼ M4

1. Helyi rutinjelentésben, helyi különjelentésben, METAR és SPECI jelentésben a látástávolságot a következőképpen kell megadni: 800 m-nél kisebb látástávolság esetében 50 m-es tartományonként; 800 m-es vagy annál nagyobb, de 5 km-nél kisebb látástávolság esetében 100 m-es tartományonként; 5 km-es vagy annál nagyobb, de 10 km-nél kisebb látástávolság esetében 1 km-es tartományonként; továbbá 10 km-nek kell megadni, ha a látástávolság 10 km-es vagy annál nagyobb, kivéve, ha adottak a CAVOK jelzés használatának feltételei.

▼ B

2. Minden olyan megfigyelt értéket, amely nem felel meg a jelentésben használt léptéknek, le kell kerekíteni a lépték szerinti legközelebbi értékhez.

▼ M1

3. Helyi rutinjelentésben és helyi különjelentésben a futópálya vagy futópályák mentén a látástávolságot a látástávolság megadásához használt mértékegységekkel együtt kell megadni.

▼ B

c) Futópálya menti látástávolság (RVR)

▼ M4

1. Helyi rutinjelentésben, helyi különjelentésben, METAR és SPECI jelentésben a futópálya menti látástávolságot a következőképpen kell megadni:
 - i. olyan időszakokban, amikor a látástávolság vagy a futópálya menti látástávolság 1 500 m-nél kisebb.
 - ii. 400 m-nél kisebb látástávolság esetében 25 m-es tartományonként; 400 és 800 m közötti látástávolság esetében 50 m-es tartományonként; 800 m-nél nagyobb látástávolság esetében 100 m-es tartományonként.

▼ B

2. Minden olyan megfigyelt értéket, amely nem felel meg a jelentésben használt léptéknek, le kell kerekíteni a lépték szerinti legközelebbi értékhez.

▼ M4

3. Helyi rutinjelentésben, helyi különjelentésben, METAR és SPECI jelentésben:
 - i) ha a futópálya menti látástávolság meghaladja azt a maximális értéket, amelyet az alkalmazott rendszer képes meghatározni, helyi rutinjelentésben és helyi különjelentésben az ABV rövidítés, METAR és SPECI jelentésben pedig a P rövidítés használatával kell jelenteni, és az adott rövidítést az alkalmazott rendszer által meghatározott maximális érték elé kell írni;

▼ M4

- ii) ha a futópálya menti látótávolság nem éri el azt a minimális értéket, amelyet az alkalmazott rendszer képes meghatározni, helyi rutinjelentésben és helyi különjelentésben a BLW rövidítés, METAR és SPECI jelentésben pedig az M rövidítés használatával kell jelenteni, és az adott rövidítést az alkalmazott rendszer által meghatározott minimális érték elé kell írni.

▼ B4. ► **M1** Helyi rutinjelentésben és helyi különjelentésben: ◀

- i. meg kell adni a használt mértékegységeket;
- ii. ha a futópálya menti látástávolságot a futópálya mentén csak egyetlen helyről – például a földetérési területről – figyelik meg, ezt a tényt a hely megadása nélkül fel kell tüntetni;
- iii. ha a futópálya menti látástávolságot a futópálya mentén egynél több helyről figyelik meg, elsőként a földetérési területről, majd a félúti pontról, végül a megállási végpontról megfigyelt reprezentatív értékeket kell megadni, feltüntetve az értékekhez tartozó helyeket;
- iv. ha több futópálya van használatban, minden egyes futópályára nézve jelenteni kell az elérhető futópálya menti látástávolság-értékeket, feltüntetve azokat a futópályákat, amelyekre az adott értékek vonatkoznak.

d) Aktuális időjárási képződmények

▼ M1

- 1. Helyi rutinjelentésben és helyi különjelentésben a megfigyelt aktuális időjárási jelenségeket típusuk és jellemzőik, valamint adott esetben intenzitásuk tekintetében történő besorolásuk megadásával kell jelenteni.

▼ M4

- 2. METAR és SPECI jelentésekben a megfigyelt aktuális időjárási képződményeket típusuk és jellemzőik, valamint adott esetben intenzitásuk tekintetében történő besorolásuk vagy a repülőtérhez való közelségük megadásával kell jelenteni.
- 3. Helyi rutinjelentésben, helyi különjelentésben, METAR és SPECI jelentésben szükség esetén meg kell adni az aktuális időjárási jelenségek alábbi jellemzőit is rövidítésük és – adott esetben – a releváns kritériumok feltüntetésével:

i. Zivatar (TS)

A csapadékkal járó zivatar jelentésére szolgál. Ha a repülőtér közelében mennydörgés hallatszott és villámlás látszott a megfigyelést megelőző 10 perces időszakban, de nem jelent volt megfigyelhető csapadék a repülőtéren, a TS rövidítést kell használni besorolás megadása nélkül.

ii. Túlhűlt, zúzmarás (FZ)

Túlhűlt vízcseppek vagy túlhűlt csapadék; ezt a jellemzőt az 1. függelék szerinti aktuális időjárási képződmények típusaival együtt kell feltüntetni.

4. Helyi rutinjelentésben, helyi különjelentésben, METAR és SPECI jelentésben:

- i. szükség szerint egy vagy több, de legfeljebb három, aktuális időjárási képződményt jelölő rövidítés használandó, adott esetben a jellemzők és az intenzitás vagy a repülőtérhez való közelség feltüntetésével, mely az aktuális időjárási képződmény teljes, légiközlekedési szempontból releváns leírását képezi;

▼ M4

- ii. a jelentés élén – a helyzettől függően – az intenzitást vagy a közelséget kell feltüntetni, és ezt követi közvetlenül az aktuális időjárási képződmény jellemzőinek, illetve típusának megadása;
- iii. amennyiben két különböző időjárást figyeltek meg, azokat két külön csoportban kell jelteni oly módon, hogy az intenzitásra vagy a közelségre vonatkozó kód arra az időjárási képződményre vonatkozzon, amely a kódot követi. Ugyanakkor a megfigyelés idején észlelt különféle csapadékfajtákat egyetlen csoportban kell jelteni: elsőként az uralkodó csapadéktípust, mely előtt csak egyetlen, az összcsapadék intenzitására utaló besorolás tüntetendő fel.

▼ B

e) Felhőzet

▼ M4

- 1. Helyi rutinjelentésben, helyi különjelentésben, METAR és SPECI jelentésben a felhőalap magasságát 10 000 láb 100 lábanként, 10 000 láb felett pedig 1 000 lábanként kell megadni.

▼ B

- 2. Minden olyan megfigyelt értéket, amely nem felel meg a jelentésben használt léptékeknek, le kell kerekíteni a lépték szerinti legközelebbi értékhez.

3. ► **M1** Helyi rutinjelentésben és helyi különjelentésben: ◀

- i. meg kell adni a felhőalap magasságához és a függőleges látástávolsághoz használt mértékegységeket;
- ii. ha több futópálya van használatban és a felhőalap magasságának megfigyelésére e futópályákhoz tartozó eszközökkel kerül sor, minden egyes futópályára nézve meg kell adni a felhőalap magasságára vonatkozó elérhető adatokat, a futópályákat pedig, amelyekre az adott értékek vonatkoznak, fel kell tüntetni a jelentésben.

f) A levegő hőmérséklete és a harmatpont hőmérséklete

▼ M4

- 1. Helyi rutinjelentésben, helyi különjelentésben, METAR és SPECI jelentésben a levegő és a harmatpont hőmérsékletét egész Celsius-fokonként kell megadni.

▼ B

- 2. Minden olyan megfigyelt értéket, amely nem felel meg a jelentésben használt léptékeknek, kerekíteni kell a legközelebbi egész Celsius-fokhoz, míg a 0,5 fokos pontossággal megfigyelt értéket fel kell kerekíteni a legközelebbi egész Celsius-fokhoz.

▼ M4

- 3. Helyi rutinjelentésben, helyi különjelentésben, METAR és SPECI jelentésben meg kell határozni a 0 °C alatti hőmérsékletet.

▼ B

g) Légköri nyomás

▼ M4

- 1. Helyi rutinjelentésben, helyi különjelentésben, METAR és SPECI jelentésben a QNH- és a QFE-értéket tized hektopascal pontossággal kell kiszámolni és egész hektopascalonként kell megadni, négy helyiérték feltüntetésével.

▼ B

- 2. Minden olyan megfigyelt értéket, amely nem felel meg a jelentésben használt léptékeknek, le kell kerekíteni a legközelebbi hektopascal-értékhez.

▼ B3. ► **M1** Helyi rutinjelentésben és helyi különjelentésben: ◀

- i. fel kell tüntetni a QNH értéket;
- ii. a QFE értéket a felhasználó kérésére vagy – ha erről a meteorológiai szolgáltató, a légiforgalmi egység és az érintett üzemben tartók megállapodtak – rendszeres időközönként meg kell adni;
- iii. meg kell adni a QNH és QFE értékekhez használt mértékegységeket;
- iv. ha a QFE értéket egynél több futópályára nézve kell megadni, minden egyes futópályára nézve jelenteni kell a QFE értéket, feltüntetve azon futópályákat, amelyekre az adott értékek vonatkoznak.

▼ M4

4. METAR és SPECI jelentésben csak a QNH értéket kell feltüntetni.

▼ B**MET.TR.210 Időjárási tényezők megfigyelése**

A következő időjárási tényezőket kell megfigyelni és/vagy meghatározott pontossággal megmérni, valamint automata vagy félautomata meteorológiai megfigyelőrendszer segítségével továbbítani.

a) Felszíni szélirány és szélesség

Meg kell mérni a felszíni szél fő irányát és átlagos sebességét, továbbá a szélirány jelentős változásait és a szélesség jelentős eltéréseit (széllökések) is, ezeket az értékeket fokban (kerekítve), illetve csomóban megadva.

1. Elhelyezés

A felszíni szélirányt és szélességet mérő meteorológiai eszközt úgy kell elhelyezni, hogy azon terület tekintetében, amelyre a mérés irányul, reprezentatív adatokat szolgáltatasson.

▼ M4

2. Kijelző

Az egyes érzékelőkhöz csatlakoztatott felszíniszél-kijelzőket a légiforgalmi meteorológiai állomáson kell elhelyezni. A légiforgalmi meteorológiai állomáson és a légiforgalmi szolgálati egységnél lévő kijelzőknek ugyanazokhoz az érzékelőkhöz kell csatlakozniuk, és amennyiben elkülönített érzékelőkre van szükség, a kijelzőket egyértelmű jelöléssel kell ellátni annak azonosítása érdekében, hogy az egyes érzékelők mely futópályát vagy futópályaszakaszt figyelik.

▼ B

3. Átlagolás

A felszíniszél-megfigyelések átlagos periódusa:

▼ M1

- i. helyi rutinjelentés és helyi különjelentés esetében és az ATS-egységnél lévő szélkijelzők tekintetében: 2 perc;

▼ M4

- ii. METAR és SPECI jelentések esetében: 10 perc, kivéve, ha a 10 perces periódusba beleesik a szélirány és/vagy szélesség folyamatosságának jelzett megszakadása; ilyenkor csak a megszakadás után jelentkező értékek használandók az átlagos értékek kiszámításához; ezért ebben az esetben az időközt megfelelően csökkenteni kell.

▼ B

b) Látástávolság

1. A látástávolságot méterben vagy kilométerben kell mérni vagy megfigyelni és jelenteni.

▼ B

2. Elhelyezés

A látástávolságot mérő meteorológiai eszközt úgy kell elhelyezni, hogy azon terület tekintetében, amelyre a mérés irányul, reprezentatív adatokat szolgáltatasson.

▼ M4

3. Kijelzők

Ha a látástávolság méréséhez műszerekkel ellátott rendszereket használnak, az egyes érzékelőkhöz kapcsolódó látástávolság-kijelzőket a légiforgalmi meteorológiai állomáson kell elhelyezni. A légiforgalmi meteorológiai állomáson és a légiforgalmi szolgálati egységnél lévő kijelzőknek ugyanazokhoz az érzékelőkhöz kell csatlakozniuk, és amennyiben elkülönített érzékelőkre van szükség, a kijelzőket egyértelmű jelöléssel kell ellátni annak azonosítása érdekében, hogy az egyes érzékelők mely területet figyelik.

▼ B

4. Átlagolás

Az átlagos periódus a METAR jelentések esetében 10 perc, kivéve, ha a megfigyelést közvetlenül megelőző 10-perces periódusba belesik a látástávolság folyamatosságának jelzett megszakadása; ilyenkor csak a megszakadás után jelentkező értékek használandók az átlagos értékek kiszámításához.

▼ M4

c) Futópálya menti látótávolság (RVR)

1. A futópálya menti látótávolságot méterben kell jelenteni.

2. Elhelyezés

A futópálya menti látótávolság megállapítására használt meteorológiai eszközt úgy kell elhelyezni, hogy azon terület tekintetében, amelyre a megfigyelés irányul, reprezentatív adatokat szolgáltatasson.

3. Műszerekkel ellátott rendszerek

A futópálya menti látótávolság megállapításához háttérmegvilágítás-mérőre és látástávolság-mérőre van szükség a futópálya mentén, amelyeket – az illetékes hatóság meghatározása alapján – II. és III. kategóriájú műszeres megközelítési és leszállási műveletekre, valamint I. kategóriájú műszeres megközelítési és leszállási műveletekre terveztek.

4. Kijelzők

Amennyiben a futópálya menti látótávolságot műszerekkel ellátott rendszerek határozzák meg, a légiforgalmi meteorológiai állomáson el kell helyezni egy vagy – ha szükséges – több kijelzőt. A légiforgalmi meteorológiai állomáson és az ATS-egységnél lévő kijelzőknek ugyanazokhoz az érzékelőkhöz kell csatlakozniuk, és amennyiben elkülönített érzékelőkre van szükség, a kijelzőket egyértelmű jelöléssel kell ellátni annak azonosítása érdekében, hogy az egyes érzékelők mely futópályát vagy futópálya-szakaszt figyelik.

5. Átlagolás

i. Amennyiben a futópálya menti látótávolság megállapításához műszerekkel ellátott rendszereket alkalmaznak, azok eredményét legalább 60 másodpercenként aktualizálni kell annak érdekében, hogy aktuális és reprezentatív értékeket lehessen megadni.

ii. A futópálya menti látótávolság értékeinek átlagos periódusa:

(A) helyi rutinjelentés és helyi különjelentés esetében és az ATS-egységnél lévő RVR-kijelzők tekintetében: 1 perc;

(B) METAR és SPECI jelentések esetében 10 perc, kivéve, ha a megfigyelést közvetlenül megelőző 10-perces periódusba belesik az RVR-értékek folyamatosságának jelzett megszakadása; ilyenkor csak ezek a megszakadás után jelentkező értékek használandók az átlagos értékek kiszámításához.

▼ B

d) Aktuális időjárási képződmények

1. Jelenteni kell legalább a következő aktuális időjárási képződményeket: eső, szitálás, hó és ónos csapadék, ideértve intenzitásukat is, száraz légköri homály, füst, köd, zúzmarás köd és zivatar, ideértve a környéken előforduló zivatarokat is.

2. Elhelyezés

A repülőtérnél és annak környékén megfigyelhető aktuális időjárási képződmények méréséhez használt meteorológiai eszközt úgy kell elhelyezni, hogy azon terület tekintetében, amelyre a mérés irányul, reprezentatív adatokat szolgáltatson.

e) Felhőzet

1. Az operatív szempontból jelentős felhőzet leírása érdekében meg kell figyelni és szükség esetén jelenteni kell a felhőfedettséget, a felhőtípust és a felhőalap magasságát. Borult ég esetén a felhőfedettség, a felhőtípus és a felhőalap magassága helyett – amennyiben mérik – a függőleges látástávolságot kell megfigyelni és jelenteni. A felhőalap magasságát és a függőleges látástávolságot lábban kell megadni.

2. Elhelyezés

A felhőfedettséget és -magasságot mérő meteorológiai eszközt úgy kell elhelyezni, hogy azon terület tekintetében, amelyre a mérés irányul, reprezentatív adatokat szolgáltatson.

▼ M4

3. Kijelzők

Ha a felhőalap magasságának méréséhez automatizált berendezést használnak, a légiforgalmi meteorológiai állomáson el kell helyezni legalább egy kijelzőt. A légiforgalmi meteorológiai állomáson és a légiforgalmi szolgálati egységnél lévő kijelzőknek ugyanazokhoz az érzékelőkhöz kell csatlakozniuk, és amennyiben elkülönített érzékelőkre van szükség, a kijelzőket egyértelmű jelöléssel kell ellátni annak azonosítása érdekében, hogy az egyes érzékelők mely területet figyelik.

▼ B

4. Referenciaszint

i. A repülőtér tengerszint feletti magassághoz mért felhőalap-magasságot kell jelenteni.

ii. Amennyiben egy használatban lévő precíziós megközelítésű futópálya a repülőtér tengerszint feletti magasságánál legalább 50 lábbal (15 m) alacsonyabb pályaküszöb magassággal rendelkezik, helyi intézkedést kell hozni annak érdekében, hogy az érkező légi jármű részére a pályaküszöb magasságához mért felhőalap-magasságot jelentsék.

iii. Tengeri létesítményekről történő jelentés esetén a közepes tengerszint feletti felhőalap-magasságot kell jelenteni.

f) A levegő hőmérséklete és a harmatpont hőmérséklete

1. A levegő hőmérsékletét és a harmatpont hőmérsékletét Celsius-fokokban kell mérni, kijelezni és jelenteni.

▼ M4

2. Ha a levegő és a harmatpont hőmérsékletének méréséhez automatizált berendezést használnak, a kijelzőket a légiforgalmi meteorológiai állomáson kell elhelyezni. A légiforgalmi meteorológiai állomáson és a légiforgalmi szolgálati egységnél elhelyezett kijelzőknek ugyanazokhoz az érzékelőkhöz kell csatlakozniuk.

▼ B

g) Légköri nyomás

1. A légköri nyomást hektopascalban kell mérni, és a QNH és QFE értékeket hektopascalban kell kiszámolni és jelenteni.

▼ B

2. Kijelzők

▼ M4

- i. Ha a légköri nyomás, a QNH és – amennyiben a MET.TR.205 g) 3. ii. alponttal összhangban szükséges – a QFE méréséhez automatizált berendezést használnak, a barométerekkel összekapcsolt kijelzőket és a nekik megfelelő kijelzőket a légiforgalmi meteorológiai állomáson, illetve a megfelelő légiforgalmi szolgálati egységnél kell elhelyezni.

▼ B

- ii. Ha a QFE értékek egynél több futópályára nézve kerülnek kijelezésre, a kijelzőket egyértelmű jelöléssel kell ellátni annak azonosítása érdekében, hogy azok mely futópályára vonatkoznak.

3. Referenciaszint

A QFE kiszámításához referenciaszintet kell használni.

2. fejezet – A repülőtéri meteorológiai irodákra vonatkozó műszaki követelmények

▼ M4**MET.TR.215 Előrejelzések és egyéb tájékoztatás****▼ B**

- a) Az üzemben tartóknak és a hajózó személyzet tagjainak szóló meteorológiai információk:

1. az adott járat idővel, magassággal és földrajzi kiterjedéssel kapcsolatos adatait tartalmazzák;
2. megfelelő rögzített időpontokra vagy időtartamokra vonatkoznak;
3. a tervezett célrepülőterre terjednek ki, továbbá kiterjednek a tervezett célrepülőtér és az üzemben tartó által kijelölt kitérő repülőterek közötti várható időjárási körülményekre is;
4. mindig naprakészek.

- b) A mentési koordinációs központok részére továbbított meteorológiai információk kitérnek azon időjárási körülményekre, amelyek egy eltűnt légi jármű utolsó ismert pozíciójában és tervezett útvonalán fennálltak, különös tekintettel azon tényezőkre, amelyekkel kapcsolatosan az információkat nem rutinszerűen teszik közzé.

- c) A légiforgalmi tájékoztató szolgálatok egységeinek szóló meteorológiai információk magukban foglalják:

1. a meteorológiai szolgáltatással kapcsolatos azon információkat, amelyeket fel kívánnak venni az érintett légiforgalmi tájékoztató kiadvány(ok)ba;
2. a NOTAM vagy ASHTAM összeállításához szükséges információkat;
3. a légiforgalmi tájékoztató körlevelek összeállításához szükséges információkat.

- d) A repülési dokumentációban szereplő meteorológiai információkat a következő formában kell nyújtani:

1. a széltérképeken a szél megadása a grid rácspontokban szélzászlókkal történik;
2. a hőmérsékleti értékeket számok jelzik a grid rácspontokban;

▼ B

3. a globális előrejelző központtól kapott adatkészletből kiválogatott szél- és hőmérsékleti adatokat földrajzi koordináta-rendszerben kell jelölni;
 4. a szélzászlók elsőbbséget élveznek a hőmérsékleti adatokkal és a térkép háttérével szemben;
 5. az útvonali időjárási körülményekre vonatkozó a magassági adatokat az adott helyzetnek megfelelően, például a repülési szint, a légnyomás, a tengerszint feletti magasság vagy a földfelszín feletti magasság megadásával kell kifejezni, míg a repülőtér időjárási körülményeire vonatkozó utalásokat a repülőtér tengerszint feletti magasságához képest kell megadni.
- e) A repülési dokumentáció tartalmazza:
1. a magassági szél és a magas légtér hőmérsékletére vonatkozó előrejelzést;
 2. a SIGWX képződményeket;
 3. a METAR jelentést vagy – ha adtak ki ilyet – a SPECI jelentést a kiindulási repülőtérre és a tervezett célrepülőtérre, valamint a felszállási, útvonali és rendeltetési kiterő repülőterekre nézve;
 4. a TAF-ot vagy módosított TAF-ot a kiindulási repülőtérre és a tervezett célrepülőtérre, valamint a felszállási, útvonali és rendeltetési kiterő repülőterekre nézve;

▼ M1

5. SIGMET-et és – ha adtak ki ilyet – AIRMET-et, valamint a megfelelő különleges légijelentéseket az egész útvonalra nézve;

▼ M4

6. a vulkanikus hamura, a trópusi ciklonra és az űridőjárásra vonatkozó tájékoztatást az egész útvonalra nézve.

▼ B

Ha erről a repülőtéri meteorológiai iroda és az érintett üzemben tartók megállapodtak, a legfeljebb két óra időtartamot felölelő, rövid megállást vagy fordulót követően végrehajtott repülések esetében a repülési dokumentáció az operatív szempontból szükséges információkra korlátozható, azonban a repülési dokumentációnak minden esetben tartalmaznia kell legalább a 3., 4., 5. és 6. pont szerinti meteorológiai információkat.

- f) A rögzített területekre vonatkozóan az üzemben tartó kérésére hozzáférhetőnek kell lenniük a digitális előrejelzés alapján készült térképeknek a 2. függelékben meghatározottak szerint.

▼ M1

- g) Ha a MET.OR.275 a) 1. pont szerint megadott, a magassági szélre és a magas légtér hőmérsékletére vonatkozó előrejelzést térkép formájában bocsátják rendelkezésre, annak a MET.TR.275 b) 3. pontban meghatározott repülési szintekre vonatkozó, rögzített idejű előrejelzési térképnek kell lennie. Ha a MET.OR.275 a) 2. pont szerinti SIGWX jelenségekre vonatkozó előrejelzést térkép formájában bocsátják rendelkezésre, annak a MET.TR.275 c) és a MET.TR.275. d) pontban meghatározott, repülési szintek által korlátozott légköri szintre vonatkozó, rögzített idejű előrejelzési térképnek kell lennie.

▼ B

- h) A magassági szél és a magas légtér hőmérsékletére, valamint a 100 láb repülési szint fölötti SIGWX képződményekre vonatkozó előrejelzést azonnal rendelkezésre kell bocsátani, amint elérhető, de legkésőbb 3 órával az indulás előtt.

▼ B

- i) A légiforgalmi éghajlati információkat repülőtéri éghajlati táblázatok és repülőtéri éghajlati összefoglalók formájában kell összeállítani.

MET.TR.220 Repülőtéri előrejelzés

- a) A repülőtéri előrejelzések és azok módosításai TAF-ként kerülnek kiadásra, és a következőket tartalmazzák az alább megadott sorrendben:

1. az előrejelzés típusának azonosítása;
2. helységazonosító kód;
3. az előrejelzés kiadásának ideje;
4. elmaradt előrejelzés azonosítása, adott esetben;
5. az előrejelzés érvényességének kezdete és időtartama;
6. törölt előrejelzés azonosítása, adott esetben;
7. felszíni szél;
8. látástávolság;
9. időjárás;
10. felhőzet;
11. a fenti elemek közül legalább egynek az érvényességi időn belül várható jelentős változása.

▼ M4

- b) A TAF-ot a 3. függelék szerinti mintának megfelelően kell kiadni.
- c) Az illetékes hatóság ettől eltérő rendelkezése hiányában a rutin TAF érvényességi ideje 9, 24 vagy 30 óra, a 9 óránál kevesebb üzemidejű repülőterekre vonatkozó forgalmi előírások figyelembevételével.
- d) A TAF-nak legkorábban 1 órával az érvényességi idő kezdete előtt továbbításra készen kell állnia.

▼ B

- e) A TAF a következő időjárási tényezőkkel kapcsolatos adatokat tartalmazza:

1. Felszíni szél
 - i. A felszíni szélre vonatkozó előrejelzésben meg kell adni a várható jellemző szélirányt.
 - ii. Ha a jellemző szélirányt annak várható változásai miatt nem lehet előrejelezni, az előrejelzett szélirányt a VRB rövidítéssel változóként kell megadni.

▼ M4

- iii. Ha 1 csomónál kisebb az előrejelzett szél sebessége, az előrejelzett szélesebbséget szélcsendként kell megadni.
- iv. Ha az előrejelzés szerinti maximális szélesebbség legalább 10 csomóval meghaladja az előrejelzett átlagos szélesebbséget, az előrejelzett maximális szélesebbséget kell megadni.
- v. Ha 100 csomós vagy annál nagyobb szélesebbséget jelentenek, 99 csomónál nagyobbként kell megadni.

▼B

2. Látástávolság

- i. Ha az előrejelzett látástávolság 800 m-nél kevesebb, 50 m-es tartományként kell megadni; ha 800 m-nél több, de 5 km-nél kevesebb, 100 m-es tartományként kell megadni; ha 5 km vagy annál több, de 10 km-nél kevesebb, km-es tartományként kell megadni; és ha az előrejelzett látástávolság 10 km vagy annál több, 10 km-es tartományként kell megadni, kivéve, ha az előrejelzés szerint megvannak a CAVOK használatának feltételei. A domináns látástávolságot kell megadni.
- ii. Ha az előrejelzés szerint a látástávolság a különböző irányokban eltérő és a domináns látástávolság nem jelezhető előre, a legkisebb előrejelzett látástávolságot kell megadni.

3. Időjárási képződmények

- i. Az alábbi időjárási képződmények vagy azok kombinációi közül egyet vagy többet, de legfeljebb hármat jellemzőikkel és adott esetben intenzitásukkal együtt előre kell jelezni, amennyiben előfordulásuk várható a repülőtérenél:

(A) ónos csapadék;

(B) zúzmarás köd;

(C) mérsékelt vagy erős csapadék, ideértve a záport is;

(D) alacsonyan sodródó por, homok vagy hó;

(E) por-, homok- vagy hófúvás;

(F) porvihar;

(G) homokvihar;

(H) zivatar (csapadékkal vagy anélkül);

(I) széllökés;

(J) felhőtölcsér (tornádó vagy víztölcsér);

(K) egyéb időjárási képződmény, amint arról a repülőtéri meteorológiai iroda a légiforgalmi szolgálati egységekkel és az érintett üzemben tartókkal megállapodott.

- ii. A szóban forgó képződmények előfordulásának várható végét az NSW rövidítéssel kell jelölni.

4. Felhőzet

- i. A felhőfedettség előrejelzésére szükség szerint a következő rövidítéseket kell használni: FEW, SCT, BKN vagy OVC. Ha az ég várhatóan borult marad vagy borulttá válik, és a felhőzetet nem lehet előrejelezni, azonban a repülőtéren rendelkezésre áll a függőleges látástávolságra vonatkozó információ, a függőleges látástávolságot VV formában kell előrejelezni, melyet a függőleges látástávolságra vonatkozó előrejelzési érték követ.

- ii. Ha több felhőréteget vagy felhőtömeget jeleznek előre, a felhőfedettségre és a felhőalap magasságára vonatkozó adatokat a következő sorrendben kell megadni:

(A) a legalacsonyabb réteg vagy tömeg a fedettségtől függetlenül, az esetnek megfelelően FEW-ként, SCT-ként, BKN-ként vagy OVC-ként előrejelezve;

(B) a következő réteg vagy tömeg, mely az ég 2 nyolcadánál többet fed le, az esetnek megfelelően SCT-ként, BKN-ként vagy OVC-ként előre jelezve;

▼B

(C) a következő réteg vagy tömeg, mely az ég 4 nyolcadánál többet fed le, az esetnek megfelelően BKN-ként vagy OVC-ként előre jelezve;

(D) zivatarfelhők és/vagy tornyos gomolyfelhők, ha szükséges őket előrejelezni és még nem szerepelnek az A–C) pontban.

iii. A felhőzetre vonatkozó tájékoztatást az operatív szempontból jelentős felhőkre kell korlátozni; ha nem jeleznek előre operatív szempontból jelentős felhőket és a CAVOK jelzés nem alkalmazható, az NSC rövidítést kell használni.

f) Változást jelző csoportok használata

1. A TAF-ban akkor kell változást jelző csoportokat szerepeltetni vagy a TAF-ot módosítani, ha a következő időjárási képződmények bármelyike vagy ezek kombinációjának megjelenésének kezdete, vége vagy intenzitás-változása előrejelzésre kerül:

i. zúzmarás kód;

ii. ónos csapadék;

iii. mérsékelt vagy erős csapadék, ideértve a záport is;

iv. zivatar;

v. porvihar;

vi. homokvihar.

2. Ha az a) pontban megadott elemek valamelyikében bekövetkező változást szükséges megadni, a BECMG vagy TEMPO változási mutatót kell használni, melyet azon időszak feltüntetése követ, amelyben a változás bekövetkezése várható. Az időszakot az időszak kezdetének és végének feltüntetésével, egész órában kifejezett időpontokként (UTC) kell megadni. Csak olyan elemeket szabad szerepeltetni, amelyek tekintetében jelentős változás várható, majd fel kell tüntetni a változási mutatót. Ugyanakkor a felhőzetben bekövetkező jelentős változás esetén minden felhőcsoportot meg kell adni, ideértve a várhatóan nem változó rétegeket és tömegeket is.

3. A BECMG változási mutató és a hozzá kapcsolódó időcsoport olyan változások leírásához használandó, amelyek során az időjárási körülmények rendszeres vagy rendszertelen időközönként, valamint az adott időszak egy meg nem határozott időpontjában várhatóan elérik vagy meghaladják a meghatározott küszöbértékeket. Az időszak nem haladhatja meg a 4 órát.

4. A TEMPO változási mutató és a hozzá kapcsolódó időcsoport az időjárási körülmények olyan, várhatóan sűrűbben vagy ritkábban bekövetkező átmeneti ingadozásainak leírásához használandó, amelyek során azok elérik vagy meghaladják a meghatározott küszöbértékeket, és egy-egy óránál rövidebb ideig tartanak, összességében pedig rövidebbek azon előrejelzési időszak felénél, amelyben az ingadozás várhatóan bekövetkezik. Ha az átmeneti ingadozás várhatóan legalább egy órahosszat tart, a BECMG változást jelző csoportot kell használni a 3. ponttal összhangban, vagy az érvényességi időszakot kell felosztani az 5. ponttal összhangban.

5. Amennyiben várhatóan a jellemző időjárási körülmények egy egész sorozata változik jelentősen és többé-kevésbé teljes körűen, és ezáltal egy másik körülmény-sorozat áll elő, az érvényességi időszakot fel kell osztani önálló periódusokra az FM rövidítés használatával, melyet közvetlenül egy hat számból álló nap, óra- és perccatokat tartalmazó időcsoport (UTC) követ, jelezve a változás bekövetkeztének várható idejét. Az FM rövidítést követő felosztott periódusnak önállóan kell lennie, és a rövidítés után megadott adatok hatálytalanítják a rövidítés előtt megadott összes körülmény-előrejelzést.

▼ B

- g) Az előrejelzési tényező(k)re vonatkozó alternatív érték bekövetkezésének valószínűségét bele kell foglalni az előrejelzésbe, ha:

▼ M1

1. egy adott előrejelzési időszakban az alternatív időjárás körülmények valószínűsége 30 %-os vagy 40 %-os; vagy
2. egy adott előrejelzési időszakban az időjárás körülményekben bekövetkező átmeneti ingadozások valószínűsége 30 %-os vagy 40 %-os.

▼ B

Ezt fel kell tüntetni a TAF-ban a PROB rövidítés használatával, melyet a tízszázalékokban kifejezett valószínűségi adat követ, és az 1. pontban említett esetben az az időszak, amelyre az értékek vonatkoznak, vagy a 2. pontban említett esetben a PROB rövidítés használatával, melyet a tízszázalékokban kifejezett valószínűségi adat, a TEMPO változási mutató és a kapcsolódó időcsoport követ.

MET.TR.225 Leszállási időjárás-előrejelzés

- a) A TREND előrejelzést az 1. függelékkel összhangban kell kiadni.
- b) A TREND előrejelzésben használt egységek és léptékek azonosak azon jelentés egységeivel és léptékeivel, amelyhez az előrejelzést mellékelik.
- c) A TREND előrejelzésben fel kell tüntetni a következő egy vagy több tényező kapcsán bekövetkező jelentős változásokat: felszíni szél, látástávolság, időjárás körülmények és felhőzet. Csak olyan tényezőket szabad szerepeltetni, amelyek tekintetében jelentős változás várható. Ugyanakkor a felhőzetben bekövetkező jelentős változás esetén minden felhőcsoportot meg kell adni, ideértve a várhatóan nem változó rétegeket és tömegeket is. A látástávolságban bekövetkező jelentős változás esetén meg kell adni a látástávolság csökkenését okozó képződményt is. Ha nem várható, hogy változás fog bekövetkezni, akkor ezt a NOSIG kifejezéssel kell megadni.

1. Felszíni szél

A TREND előrejelzésben meg kell adni a felszíni szélre vonatkozó alábbi változásokat:

▼ M4

- i. a fő szélirány legalább 60 fokos változása, amennyiben a változás előtt és/vagy után az átlagos szélesség legalább 10 csomó;
- ii. az átlagos szélesség legalább 10 csomós változása;

▼ B

- iii. olyan mértékű változások a szélértékekben, amelyek operatív szempontból jelentőséggel bírnak.

2. Látástávolság

▼ M4

- i. A TREND előrejelzésben fel kell tüntetni a változásokat, ha a látástávolság várhatóan javul és változása elér vagy átlép a következő értékek közül legalább egyet, vagy ha a látástávolság várhatóan romlik és változása átlép a következő értékek közül legalább egyet: 150, 350, 600, 800, 1 500 vagy 3 000 m.

▼ B

- ii. Amennyiben a repülések jelentős száma látvarepülési szabályok szerint végrehajtott repülés, az előrejelzésben kiegészítő módon meg kell adni az 5 000 m-es szintet elérő vagy azt átlépő változásokat.

▼ M4

- iii. A METAR és SPECI jelentéshez mellékelte TREND előrejelzésben a látástávolság az előrejelzett domináns látástávolságra utal.

▼B

3. Időjárási képződmények

- i. A TREND előrejelzésben meg kell adni, ha az alábbi időjárási képződmények bármelyike vagy azok kombinációja várhatóan megjelenik, megszűnik vagy intenzitása megváltozik:
 - (A) ónos csapadék;
 - (B) mérsékelt vagy erős csapadék, ideértve a záport is;
 - (C) zivatar csapadékkal;
 - (D) porvihar;
 - (E) homokvihar;
 - (F) egyéb időjárási képződmény, amint arról a repülőtéri meteorológiai iroda a légiforgalmi szolgálati egységekkel és az érintett üzemben tartókkal megállapodott.
- ii. A TREND előrejelzésben meg kell adni, ha az alábbi időjárási képződmények bármelyike vagy azok kombinációja várhatóan megjelenik:
 - (A) zúzmarás köd;
 - (B) alacsonyan sodródó por, homok vagy hó;
 - (C) por-, homok- vagy hófűvás;
 - (D) zivatar (csapadék nélkül);
 - (E) szellőkés;
 - (F) felhőtölcsér (tornádó vagy víztölcsér).
- iii. Az i. és ii. alpont szerinti, jelentett képződmények teljes száma nem haladhatja meg a hármat.
- iv. A szóban forgó időjárási képződmények előfordulásának várható végét az NSW rövidítéssel kell jelölni.

4. Felhőzet

- i. A TREND előrejelzésben fel kell tüntetni a változásokat, ha egy BKN vagy OVC felhőréteg alapjának magassága várhatóan nő és a változások elérnek a következő értékek közül legalább egyet, vagy ha egy BKN vagy OVC felhőréteg alapjának magassága várhatóan csökken és a változások átlépnek a következő értékek közül legalább egyet: 100, 200, 500, 1 000 és 1 500 láb (30, 60, 150, 300 és 450 m).
- ii. Ha egy felhőréteg alapjának magassága az 1 500 láb (450 m) szint alatti vagy az alá csökken vagy afölé emelkedik, a TREND előrejelzésben meg kell adni felhőfedettség következő változásait: FEW-ről vagy SCT-ről növekszik BKN-re vagy OVC-re, vagy BKN-ről vagy OVC-ről csökken FEW-re vagy SCT-re.
- iii. Ha nem jeleznek előre operatív szempontból jelentős felhőzetet és a CAVOK nem alkalmazandó, az NSC rövidítést kell használni.

5. Független látástávolság

A TREND előrejelzésben fel kell tüntetni a változásokat, ha az ég várhatóan borult marad vagy borulttá válik, azonban a repülőtéren rendelkezésre áll a független látástávolságra vonatkozó információ, valamint a független látástávolság az előrejelzés szerint javul és a változások elérnek vagy átlépnek a következő értékek közül legalább egyet, vagy ha a független látástávolság az előrejelzés szerint romlik és a változások átlépnek a következő értékek közül legalább egyet: 100, 200, 500 vagy 1 000 láb (30, 60, 150 vagy 300 m).

▼B

6. További kritériumok

A repülőtéri meteorológiai iroda megállapodhat a felhasználókkal további alkalmazandó, repülőtéri helyi minimumkövetelményeken alapuló kritériumokról.

7. Változást jelző csoportok használata

i. Ha várható, hogy változás fog bekövetkezni, akkor a TREND előrejelzést a BECMG vagy TEMPO változási mutatóval kell kezdeni.

ii. A BECMG változási mutató olyan, előrejelzés szerinti változások leírásához használandó, amelyek során az időjárási körülmények rendszeres vagy rendszertelen időközönként várhatóan elérnek vagy meghaladnak bizonyos meghatározott értékeket. Azt az időszakot, amely alatt, vagy azt az időpontot, amikor a változás az előrejelzés szerint bekövetkezik, az esetnek megfelelően az FM, TL vagy AT rövidítés használatával kell megadni, amelyet egy óra- és percdatokat tartalmazó időcsoport követ.

iii. A TEMPO változási mutató az időjárási körülmények olyan, előrejelzés szerinti átmeneti ingadozásainak leírásához használandó, amelyek során azok eléri vagy meghaladják a meghatározott értékeket, és egy-egy óránál rövidebb ideig tartanak, összességében pedig rövidebbek azon időszak felénél, amelyben az ingadozás az előrejelzés szerint bekövetkezik. Azt az időszakot, amely alatt az átmeneti ingadozás az előrejelzés szerint bekövetkezik, az esetnek megfelelően az FM és/vagy TL rövidítés használatával kell megadni, amelyet egy óra- és percdatokat tartalmazó időcsoport követ.

8. A valószínűségi mutató használata

A TREND előrejelzésekben a PROB mutató nem használható.

MET.TR.230 Felszállási időjárás-előrejelzés

a) A felszállási időjárás-előrejelzés egy meghatározott időszakra vonatkozó időjárás-előrejelzés, amely a futópálya-komplexum fölötti várható körülményekkel kapcsolatos információkat tartalmazza a következők tekintetében: felszíni szélirány és szélsébség, beleértve azok mindennemű változását, hőmérséklet, légnyomás és egyéb olyan tényezők, amelyek tekintetében a repülőtéri meteorológiai iroda és az érintett üzemben tartók megállapodtak.

b) Az előrejelzésekben az elemek sorrendje és a terminológia, valamint az egységek és a léptékek azonosak az ugyanazon repülőtér tekintetében készített jelentésekben szereplőkkel.

MET.TR.235 Repülőtéri figyelmeztetések, szélnyírásra vonatkozó figyelmeztetések és riasztások

a) A szélnyírásra vonatkozó figyelmeztetéseket a 4. függelék szerinti mintának megfelelően kell kiadni.

b) A 4. függelék szerinti mintában szereplő sorszám a repülőtér által az érintett nap 00:01 időpontjától (UTC) kezdve kiadott, szélnyírásra vonatkozó figyelmeztetések számának felel meg.

▼M4

c) A szélnyírásra vonatkozó riasztásokban pontos, aktualizált információkat kell megadni a szélnyírás olyan, megfigyelt bekövetkezéséről, amely során a szembeszél/hátszél legalább 15 csomóval változik, ami hátrányosan befolyásolhatja a légi jármű haladását a végső megközelítési útvonalon vagy a kezdeti felszállási útvonalon, valamint a futópályán történő landolás utáni gurulás vagy felszállási nekifutás során.

▼ B

- d) A szélnyírásra vonatkozó riasztásnak, ha kivitelezhető, a futópályának a megközelítési útvonal vagy a felszállási útvonal mentén lévő meghatározott szakaszaira és távjaira kell vonatkoznia, amint erről a repülőtéri meteorológiai iroda, a megfelelő légiforgalmi egységek és az érintett üzemben tartók megállapodtak.

3. fejezet – A meteorológiai megfigyelő állomásokra vonatkozó műszaki követelmények

▼ M1**MET.TR.250 SIGMET****▼ M4**

- a) A SIGMET-et az 5. függelék szerinti mintának megfelelően kell kiadni.

▼ M1

- b) A SIGMET-ek három típusba sorolhatók:

1. vulkanikus hamutól és trópusi ciklonoktól eltérő útvonali időjárási jelenségekre vonatkozó SIGMET;
2. vulkanikus hamura vonatkozó SIGMET;
3. trópusi ciklonokra vonatkozó SIGMET.

- c) A SIGMET sorszáma három karakterből áll: egy betűből és két számból.

▼ M4

- d) A SIGMET-ben az 5. függelékben felsorolt képződmények közül csak egy tüntethető fel a megfelelő rövidítés alkalmazásával, és a felszíni szél sebességére vonatkozó 34 csomós vagy trópusi ciklonok esetében az ezt meghaladó küszöbérték megadásával.

▼ M1

- e) A zivatarra vagy trópusi ciklonra vonatkozó SIGMET nem tartalmazhat utalást a jelenségeket kísérő turbulenciára és jegesedésre.

▼ M4

▼ M1**MET.TR.255 AIRMET****▼ M4**

- a) Az AIRMET-et az 5. függelék szerinti mintának megfelelően kell kiadni.

▼ M1

- b) Az 5. függelék szerinti mintában szereplő sorszám a repülőtér által az érintett nap 00:01 időpontjától (UTC) kezdve a repüléstájékoztató körzet részére kiadott AIRMET-ek számának felel meg.

▼ M4

- c) Az AIRMET-ben az 5. függelékben felsorolt jelenségek közül csak egy tüntethető fel a megfelelő rövidítés alkalmazásával, és a következő küszöbértékek megadásával, amennyiben a jelenség 100-as, hegyvidéken 150-es vagy szűkség esetén ennél is magasabb repülési szint alatt van:

1. kiterjedt felszíni területen 30 csomó feletti szélesebség a megfelelő irány-nyal és egységekkel;
2. 5 000 m alá csökkenő látástávolsággal rendelkező kiterjedt területek, ideértve a látástávolság csökkenését okozó időjárási jelenséget is;
3. a földfelszín felett mérve 1 000 láb felhőalap-magasságú szakadozó vagy zárt felhőzettel rendelkező kiterjedt területek.

▼ M1

- d) A zivatarokra vagy zivatarfelhőkre vonatkozó AIRMET nem tartalmazhat utalást a jelenségeket kísérő turbulenciára vagy jegesedésre.

▼ M4**▼ B****MET.TR.260 Kis magasságban történő repülésekre vonatkozó területi előrejelzések**

- a) Ha a kis magasságban történő repülésekre vonatkozó területi előrejelzéseknél térképformát alkalmaznak, a magassági szél és a magas légtér hőmérsékletére vonatkozó előrejelzést egymástól legfeljebb 300 NM távolságra lévő pontokra és a következő magasságokra kell megadni: 2 000, 5 000 és 10 000 láb (600, 1 500 és 3 000 m), valamint 15 000 láb (4 500 m) hegyvidéken. A 2 000 láb (600 m) magasságban lévő magassági szél és magas légtér hőmérsékletére vonatkozó előrejelzés kiadását befolyásolhatják domborzati megfontolások, az illetékes hatóság által meghatározottaknak megfelelően.
- b) Ha a kis magasságban történő repülésekre vonatkozó területi előrejelzéseknél térképformát alkalmaznak, a SIGWX képződményekre vonatkozó előrejelzést kis magasságú SIGWX előrejelzésként kell kiadni a legfeljebb 100-as, hegyvidéken legfeljebb 150-es vagy szükség esetén ennél is magasabb repülési szintek tekintetében. A kis magasságú SIGWX előrejelzések tartalmazzák:

▼ M4

1. a következő képződményeket, melyek SIGMET üzenet kibocsátását indokolják: erős jegesedés, erős turbulencia, zivatar és zivatarfelhők, melyek sötétek, tartósak, beágyazódottak vagy széllökésvonalaknál, homokviharoknál/porviharoknál és vulkánkitöréseknél vagy radioaktív anyagok légkörbe jutásánál keletkeznek, és amelyek várhatóan befolyásolják a kis magasságban történő repüléseket.

▼ B

2. a kis magasságban történő repülésekre vonatkozó területi előrejelzésekben szereplő következő időjárási tényezők: felszíni szél, felszíni látástávolság, jelentős időjárási képződmények, hegy takarásban, felhőzet, jegesedés, turbulencia, hegyi hullám és a nullafokos izoterma magassága.

▼ M4

- c) Ha az illetékes hatóság meghatározta, hogy 100-as, hegyvidéken 150-es vagy szükség esetén ennél is magasabb repülési szint alatti forgalom sűrűsége kis magasságon történő repülésekre vonatkozó területi előrejelzésekkel kombinált AIRMET kibocsátását indokolja, körzeti előrejelzéseket kell kiadni a földfelszín és a 100-as, hegyvidéken 150-es vagy szükség esetén ennél is magasabb repülési szintek közötti réteg tekintetében, és azoknak információkat kell tartalmazniuk a kis magasságban történő repüléseket veszélyeztető útvonali időjárási képződményekről.

4. fejezet – A vulkanikus hamu tájékoztató központokra (VAAC) vonatkozó műszaki követelmények**MET.OR.265 A vulkanikus hamu tájékoztató központok feladatai**

A vulkanikus hamuról szóló tájékoztatást a 6. függelék szerinti mintának megfelelően kell kiadni. Ha nem állnak rendelkezésre rövidítések, minimális közlésre szorító, kódolatlan angol nyelvet kell használni.

5. fejezet – A trópusi ciklon tájékoztató központokra (TCAC) vonatkozó műszaki követelmények**MET.TR.270 A trópusi ciklon tájékoztató központok feladatai**

A trópusi ciklonokról szóló tájékoztatást a 7. függelék szerinti mintának megfelelően, akkor kell kiadni, ha egy 10 perces időszakban az átlagos felszíni szélsebesség maximuma várhatóan eléri vagy meghaladja a 34 csomót a tájékoztatás tárgyidőszakában.

▼ B**6. fejezet – A globális előrejelző központokra (WAFc) vonatkozó műszaki követelmények****MET.TR.275 A globális előrejelző központok feladatai****▼ M4**

a) A globális előrejelző központoknak rácsponként feldolgozott meteorológiai adatokat kell használniuk a raszteres globális előrejelzésekhez és az időjárási képződmények előrejelzéseikhez.

▼ B

b) Raszteres globális előrejelzés esetén a globális előrejelző rendszerek:

1. előrejelzést készítenek az alábbiakhoz:

- i. magassági szél;
- ii. magas légtér hőmérséklete;
- iii. páratartalom;
- iv. a legerősebb szél iránya, sebessége és repülési szintje;
- v. a tropopauza hőmérséklete és repülési szintje;
- vi. zivatarfelhővel borított területek;
- vii. jegesedés;

▼ M4

viii. turbulencia;

▼ B

ix. a repülési szintek geopotenciális magassága;

a naponta négyszeri előrejelzésnek rögzített időpontokra nézve kell érvényesnek lennie: 6, 9, 12, 15, 18, 21, 24, 27, 30, 33 és 36 órával az előrejelzés alapjául szolgáló szinoptikus adatok időpontja (00.00, 06.00, 12.00 és 18.00 UTC) után;

▼ M4

2. az 1. pont szerinti előrejelzést bocsátanak ki és azt a technikailag lehetséges leggyorsabb idő alatt, de legkésőbb 5 órával a megfigyelés standard ideje után teszik közzé;

3. rácsponként feldolgozott előrejelzést adnak ki, amelyhez szabályos négyzethálót használnak, és amely az alábbiakat tartalmazza:

- i. szélre vonatkozó adatok a következő repülési szinteken: 50 (850 hPa), 80 (750 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), 210 (450 hPa), 240 (400 hPa), 270 (350 hPa), 300 (300 hPa), 320 (275 hPa), 340 (250 hPa), 360 (225 hPa), 390 (200 hPa), 410 (175 hPa), 450 (150 hPa), 480 (125 hPa) és 530 (100 hPa) (vízszintes felbontás: 1,25 szélességi és hosszúsági fok);
- ii. hőmérsékleti adatok a következő repülési szinteken: 50 (850 hPa), 80 (750 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), 210 (450 hPa), 240 (400 hPa), 270 (350 hPa), 300 (300 hPa), 320 (275 hPa), 340 (250 hPa), 360 (225 hPa), 390 (200 hPa), 410 (175 hPa), 450 (150 hPa) 480 (125 hPa) és 530 (100 hPa) (vízszintes felbontás: 1,25 szélességi és hosszúsági fok);
- iii. páratartalomra vonatkozó adatok a következő repülési szinteken: 50 (850 hPa), 80 (750 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa) és 180 (500 hPa) (vízszintes felbontás: 1,25 szélességi és hosszúsági fok);

▼ M4

- iv. geopotenciális magassági adatok a következő repülési szinteken: 50 (850 hPa), 80 (750 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), 210 (450 hPa), 240 (400 hPa), 270 (350 hPa), 300 (300 hPa), 320 (275 hPa), 340 (250 hPa), 360 (225 hPa), 390 (200 hPa), 410 (175 hPa), 450 (150 hPa) 480 (125 hPa) és 530 (100 hPa) (vízszintes felbontás: 1,25 szélességi és hosszúsági fok);
- v. a legerősebb szél iránya, sebessége és repülési szintje (vízszintes felbontás: 1,25 szélességi és hosszúsági fok);
- vi. a tropopauza hőmérséklete és repülési szintje (vízszintes felbontás: 1,25 szélességi és hosszúsági fokok);
- vii. jegesedés a következő repülési szintek centrumában lévő rétegekben: 60 (800 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), 240 (400 hPa) és 300 (300 hPa) (vízszintes felbontás: 0,25 szélességi és hosszúsági fok);
- viii. turbulencia a következő repülési szintek centrumában lévő rétegekben: 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), 240 (400 hPa), 270 (350 hPa), 300 (300 hPa), 340 (250 hPa), 390 (200 hPa) és 450 (150 hPa) (vízszintes felbontás: 0,25 szélességi és hosszúsági fok);
- ix. a zivatarfelhők felhőalapjának és felhőtetőjének vízszintes kiterjedése és repülési szintjei (vízszintes felbontás: 0,25 szélességi és hosszúsági fok).

▼ B

- c) A jelentős útvonalai időjárás-képződmények globális előrejelzése esetén a WAFC-k:

▼ M4

- 1. SIGWX előrejelzéseket készítenek, a naponta négyszeri előrejelzésnek rögzített időpontokra nézve kell érvényesnek lennie 24 órával az előrejelzés alapjául szolgáló szinoptikus adatok időpontja (00.00, 06.00, 12.00 és 18.00 UTC) után. Az egyes előrejelzéseket a technikailag lehetséges leggyorsabb idő alatt, de szokásos műveletek esetén legkésőbb 7 órával a megfigyelés standard ideje után, készenléti műveletek esetén pedig legkésőbb 9 órával a megfigyelés standard ideje után kell közzétenni;

▼ B

- 2. magasszintű SIGWX előrejelzéseket adnak ki a 250 és 630 közötti repülési szintek tekintetében;
- 3. a SIGWX előrejelzésekben megadják a következő tételeket:

▼ M4

- i. trópusi ciklon, feltéve, hogy egy 10 perces időszakban az átlagos felszíni szélesebbég maximuma várhatóan eléri vagy meghaladja a 34 csomót;

▼ B

- ii. markáns szellőkésvonalak;
- iii. közepes vagy erős turbulencia (felhőn belül vagy felhő nélkül);
- iv. közepes vagy erős jegesedés;
- v. kiterjedt homokvihar/porvihar;
- vi. zivatar által és az i. és v. alpont szerinti tételek által kísért zivatarfelhők;
- vii. felhőn belüli közepes vagy erős turbulencia és/vagy közepes vagy erős jegesedés által kísért, nem konvektív felhőkkel borított területek;

▼B

- viii. tropopauza repülési szintje;
- ix. orkáncsatornák;
- x. a légi jármű műveletei szempontjából jelentőséggel bíró, vulkáni hamufelhő képződésével járó vulkánkitörésekkel kapcsolatos információk, köztük: a térképen a vulkán helyén vulkánkitörést jelölő ikon, valamint külön szövegdobozban vulkánkitörést jelölő ikon, a vulkán neve, és – ha ismert – a vulkánkitörés földrajzi koordinátái. Ezenkívül a SIGWX-térképek jelmagyarázatában fel kell tüntetni a következőt: »CHECK SIGMET, ADVISORIES FOR TC AND VA, AND ASHTAM AND NOTAM FOR VA«;
- xi. a radioaktív anyagoknak a légijármű-műveletek szempontjából jelentőséggel bíró légkörbe jutásának helyével kapcsolatos információk, köztük: a térképen a kibocsátás helyén radioaktív anyagok légkörben való jelenlétét jelölő ikon, valamint külön szövegdobozban radioaktív anyagok légkörben való jelenlétét jelölő ikon, a kibocsátás földrajzi koordinátái, és – ha ismert – a radioaktív forrás helye. Ezenkívül a radioaktív kibocsátást jelölő SIGWX-térképek jelmagyarázatában fel kell tüntetni a következőt: »CHECK SIGMET AND NOTAM FOR RDOACT CLD«.

4. A SIGWX előrejelzésekre a következő kritériumok alkalmazandók:

- i. a 3. pont i–vi. alponjai szerinti tételeket csak akkor kell feltüntetni, ha várhatóan bekövetkeznek a SIGWX előrejelzés alacsonyabb és magasabb szintjei között;
- ii. a CB rövidítést csak akkor kell feltüntetni, ha zivatarfelhők megjelenésére vagy várható megjelenésére utal:
 - (A) egy olyan területen, amelynek térbeli lefedettsége legalább 50 %-os;
 - (B) egy olyan vonal mentén, amelyen az egyes felhők közötti távolság kicsi vagy megszűnt; vagy
 - (C) ha a zivatarfelhők felhőrétegekbe vannak ágyazva vagy száraz légköri homály takarja őket;
- iii. a CB rövidítés vonatkozik a zivatarfelhőkhöz általában kapcsolódó valamennyi időjárási képződményre, vagyis a zivatarra, a közepes vagy erős jegesedésre, a közepes vagy erős turbulenciára, valamint a jégesőre;
- iv. amennyiben vulkánkitörés vagy radioaktív anyagok légkörbe jutása indokolja a vulkáni tevékenységet vagy radioaktivitást jelölő ikon használatát a SIGWX előrejelzésben, a SIGWX előrejelzésben az ikonokat a hamuoszlop vagy a radioaktív anyag által – a jelentések szerint vagy várhatóan – elért magasságtól függetlenül kell feltüntetni;
- v. abban az esetben, ha a 3. pont i., x. és xi. alponjai szerinti tételek egybeesnek vagy részben fedik egymást, akkor a x. alpont kiemelt prioritást élvez, ezt követi a xi., majd az i. A kiemelt prioritást élvező tételt az esemény helyénél kell feltüntetni, míg a többi pont(ok) szerinti tétel(ek) helyeit nyíllal kell összekötni a megfelelő ikonnal (ikonokkal) vagy szövegdobozzal (szövegdobozokkal).

▼M4

- d) A 100 és 450 közötti repülési szintek tekintetében középszintű SIGWX előrejelzéseket kell kiadni korlátozott földrajzi területekre.

▼M4

1. függelék

METAR és SPECI minta				
<i>Jelmagyarázat:</i>				
M = kötelezően feltüntetendő;				
C = feltételesen feltüntetendő, az időjárási körülményektől vagy a megfigyelés módjától függően;				
O = tetszés szerint feltüntethető.				
1. megjegyzés: A METAR és SPECI jelentésben foglalt numerikus elemek tartományait és felbontásait külön táblázat tartalmazza, lásd e minta alatt.				
2. megjegyzés: A rövidítések magyarázatait lásd a Procedures for Air Navigation Services – Abbreviations and Codes (PANS-ABC) c. 8400 sz. ICAO-dokumentumban.				
3. megjegyzés: A »Hiv.« oszlopban szereplő számok csak az egyértelműséget és a könnyebb hivatkozást szolgálják, és nem képezik a METAR és a SPECI részét.				
Hiv.	Elem	Tartalom	Minta	
1	A jelentés típusának azonosítása (M)	A jelentés típusa (M)	METAR, METAR COR, SPECI vagy SPECI COR	
2	Helységazonosító kód (M)	ICAO helységazonosító kód (M)	nnnn	
3	A megfigyelés ideje (M)	A megfigyelés dátuma és időpontja (UTC) (M)	nnnnnnZ	
4	Automatizált vagy elmaradt jelentés azonosítása (C)	Automatizált vagy elmaradt jelentés azonosítója (C)	AUTO vagy NIL	
5	A METAR VÉGE, HA A JELENTÉS ELMARAD.			
6	Felszíni szél (M)	Szélirány (M)	nnn vagy/// ⁽¹⁾	VRB
		Szélesség (M)	[P]nn[n] vagy// ⁽¹⁾	
		Szélesség jelentős eltérései (C)	G[P]nn[n]	
		Mértékegységek (M)	KT	
		Szélirány jelentős eltérései (C)	nnnVnnn	
7	Látástávolság (M)	Domináns vagy legkisebb látástávolság (M)	nnnn vagy/// ⁽¹⁾	C A V O K
		Legkisebb látástávolság és annak iránya (C)	nnnn[N] vagy nnnn[NE] vagy nnnn[E] vagy nnnn[SE] vagy nnnn[S] vagy nnnn[SW] vagy nnnn[W] vagy nnnn[NW]	
8	Futópálya menti látótávolság (C) ⁽²⁾	Az elem neve (M)	R	
		Futópálya (M)	nn[L]/vagy nn[C]/vagy nn[R]/	
		Futópálya menti látótávolság (M)	[P vagy M]nnnn vagy/// ⁽¹⁾	
		A futópálya menti látótávolság korábbi tendenciája (C)	U, D vagy N	

▼M4

Hiv.	Elem	Tartalom	Minta		
9	A pillanatnyi időjárási helyzet (C)	A pillanatnyi időjárás intenzitása vagy közelsége (C)	– vagy +	–	VC
		A pillanatnyi időjárás jellemzői és típusa (M)	DZ vagy RA vagy SN vagy SG vagy PL vagy DS vagy SS vagy FZDZ vagy FZRA vagy FZUP ⁽⁴⁾ vagy FC ⁽³⁾ vagy SHGR vagy SHGS vagy SHRA vagy SHSN vagy SHUP ⁽⁴⁾ vagy TSGR vagy TSGS vagy TSRA vagy TSSN vagy TSUP ⁽⁴⁾ vagy UP ⁽⁴⁾	FG vagy BR vagy SA vagy DU vagy HZ vagy FU vagy VA vagy SQ vagy PO vagy TS vagy BCFG vagy BLDU vagy BLSA vagy BLSN vagy DRDU vagy DRSA vagy DRSN vagy FZFG vagy MIFG vagy PRFG vagy // ⁽¹⁾	FG vagy PO vagy FC vagy DS vagy SS vagy TS vagy SH vagy BLSN vagy BLSA vagy BLDU vagy VA
10	Felhőzet (M)	Felhőfedettség és a felhőalap magassága vagy függőleges látástávolság (M)	FEWnnn vagy SCTnnn vagy BKNnnn vagy OVCnnn vagy FEW/// ⁽¹⁾ vagy SCT/// ⁽¹⁾ vagy BKN/// ⁽¹⁾ vagy OVC/// ⁽¹⁾ vagy ///nnn ⁽¹⁾ vagy ///// ⁽¹⁾	VVnnn vagy VV/// ⁽¹⁾	NSC vagy NCD ⁽⁴⁾
		Felhőtípus (C)	CB vagy TCU vagy/// ⁽¹⁾ , ⁽⁵⁾	–	
11	A levegő és a harmatpont hőmérséklete (M)	A levegő és a harmatpont hőmérséklete (M)	[M]nn/[M]nn vagy///[M]nn ⁽¹⁾ vagy [M]nn/// ⁽¹⁾ vagy///// ⁽¹⁾		
12	Légnyomás-értékek (M)	Az elem neve (M)	Q		
		QNH (M)	nnnn vagy/// ⁽¹⁾		
13	Kiegészítő információk (C)	Pillanatnyi időjárás (C)	RERASN vagy REFZDZ vagy REFZRA vagy REDZ vagy RE[SH]RA vagy RE[SH]SN vagy RESG vagy RESHGR vagy RESHGS vagy REBLSN vagy RESS vagy REDS vagy RETSRA vagy RETSSN vagy RETSGR vagy RETSGS vagy RETS vagy REFC vagy REVA vagy REPL vagy REUP ⁽⁴⁾ vagy REFZUP ⁽⁴⁾ vagy RETSUP ⁽⁴⁾ vagy RESHUP ⁽⁴⁾ vagy RE// ⁽¹⁾		
		Szélnyírás (C)	WS Rnn[L] vagy WS Rnn[C] vagy WS Rnn[R] vagy WS ALL RWY		
		A tengerfelszín hőmérséklete és tengervízviszonyok vagy mértékadó hullámhossz (C)	W[M]nn/Sn vagy W///Sn ⁽¹⁾ vagy W[M]nn/S/ ⁽¹⁾ vagy W[M]nn/Hn[n][n] vagy W///Hn[n][n] ⁽¹⁾ vagy W[M]nn/H// ⁽¹⁾		

▼M4

Hiv.	Elem	Tartalom	Minta				
14	Tendencia-előrejelzés (O)	Változási mutató (M)	NOSIG	BECMG vagy TEMPO			C A V O K
		Változási időszak (C)		FMnnnn és/vagy TLnnnn vagy ATnnnn			
		Szél (C)		nnn[P]nn[G[P]nn]KT			
		Domináns látástávolság (C)		nnnn			
		Időjárási jelenség: intenzitás (C)		- vagy +	-	N S W	
		Időjárási jelenség: jellemzők és típus (C)		DZ vagy RA vagy SN vagy SG vagy PL vagy DS vagy SS vagy FZDZ vagy FZRA vagy SHGR vagy SHGS vagy SHRA vagy SHSN vagy TSGR vagy TSGS vagy TSRA vagy TSSN	FG vagy BR vagy SA vagy DU vagy HZ vagy FU vagy VA vagy SQ vagy PO vagy FC vagy TS vagy BCFG vagy BLDU vagy BLSA vagy BLSN vagy DRDU vagy DRSA vagy DRSN vagy FZFG vagy MIFG vagy PRFG		
		Felhőtakaró és a felhőalap magassága vagy függőleges látástávolság (C)		FEWnnn vagy SCTnnn vagy BKNnnn vagy OVCnnn	VVnnn vagy VV///	N S C	
		Felhőtípus (C)		CB vagy TCU	-		
<p>(1) Ha egy időjárási tényező átmenetileg hiányzik, vagy értéke átmenetileg helytelennek minősül, akkor a szöveges üzenet rövidítésének minden egyes karakterét egy törvonalal (/) kell helyettesíteni és a többi kódformára történő megbízható fordítás biztosítása érdekében hiányzóként kell megadni.</p> <p>(2) Fel kell tüntetni, amennyiben a látástávolság vagy a futópálya menti látótávolság < 1 500 m; legfeljebb négy futópályára vonatkoztatva.</p> <p>(3) Az »erős« tornádót vagy víztölcsért jelöl; a »mérsékelt« (külön jelölés nélkül) felszint el nem érő felhőtölcsért jelöl.</p> <p>(4) Csak automatizált jelentés esetén.</p> <p>(5) Automatikus jelentések esetén a megfelelő felhőtípust törvonalak (///) helyettesíthetik, az automatikus megfigyelőrendszer adottságaitól függően. Ezenkívül törvonalak helyettesíthetik a felhőmennyiséget és/vagy a felhőmagasságot a jelentett CB vagy TCU réteg tekintetében.</p>							

▼ **M4**

A METAR és SPECI jelentésben foglalt numerikus elemek tartományai és felbontásai			
Hiv.	Elem	Tartomány	Felbontás
1	Futópálya: (egységek nélkül)	01–36	1
2	Szélirány: °(kerekített érték)	000–360	10
3	Szélsebesség: KT	00–99 P99	1 N/A (100 vagy több)
4	Látástávolság:	M 0000–0750	50
		M 0800–4 900	100
		M 5 000–9 000	1 000
		M 10 000 vagy több	0 (rögzített érték: 9 999)
5	Futópálya menti látótávolság:	M 0000–0375	25
		M 0400–0750	50
		M 0800–2 000	100
6	Függőleges látástávolság: 100 FT	000–020	1
7	Felhőzet: felhőalap magassága: 100 FT	000–099 100–200	1 10
8	A levegő hőmérséklete: A harmatpont hőmérséklete:	°C –80 – +60	1
9	QNH: hPa	0850–1 100	1
10	A tengerfelszín hőmérséklete: °C	–10 – +40	1
11	Tengerviszonyok: (egységek nélkül)	0–9	1
12	Mértékadó hullámmagasság: M	0–999	0,1

▼ B

2. függelék

A térképformájú WAFS előrejelzések által lefedett meghatározott területek

Mercator-vetület

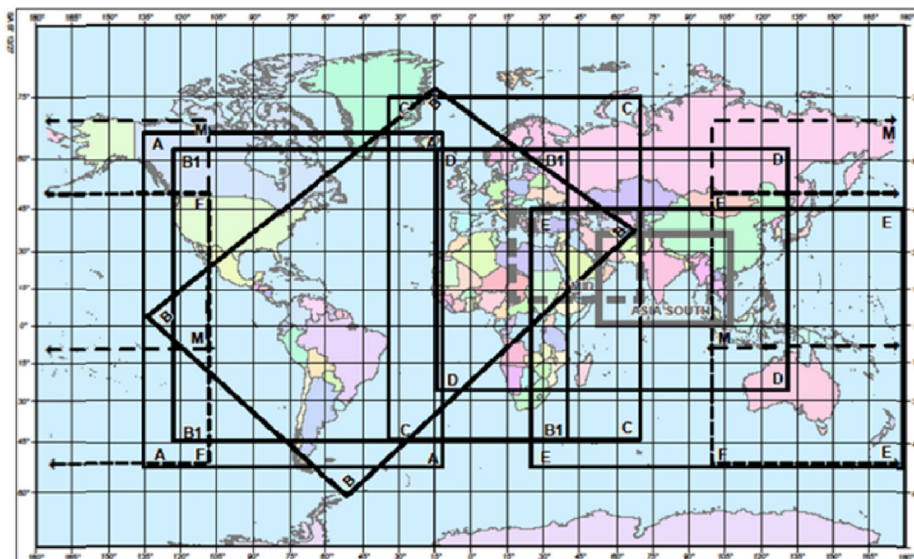


CHART	LATITUDE	LONGITUDE	CHART	LATITUDE	LONGITUDE
A	N6700	W13724	D	N6300	W01500
A	N6700	W01236	D	N6300	E13200
A	S5400	W01236	D	S2700	E13200
A	S5400	W13724	D	S2700	W01500
ASIA	N3600	E05300	E	N4455	E02446
ASIA	N3600	E10800	E	N4455	E18000
ASIA	0000	E10800	E	S5355	E18000
ASIA	0000	E05300	E	S5355	E02446
B	N0304	W13557	F	N5000	E10000
B	N7644	W01545	F	N5000	W11000
B	N3707	E06732	F	S5242	W11000
B	S6217	W05240	F	S5242	E10000
B1	N6242	W12500	M	N7000	E10000
B1	N6242	E04000	M	N7000	W11000
B1	S4530	E04000	M	S1000	W11000
B1	S4530	W12500	M	S1000	E10000
C	N7500	W03500	MID	N4400	E01700
C	N7500	E07000	MID	N4400	E07000
C	S4500	E07000	MID	N1000	E07000
C	S4500	W03500	MID	N1000	E01700

▼B

Poláris sztereografikus vetület (északi félteke)



CHART	LATITUDE	LONGITUDE	CHART	LATITUDE	LONGITUDE
EUR	N4633	W05634	I	N1912	E11130
EUR	N5842	E06824	I	N3330	W06012
EUR	N2621	E03325	I	N0126	W12327
EUR	N2123	W02136	I	S0647	E16601
G	N3552	W02822	L	N1205	E11449
G	N1341	E15711	L	N1518	E04500
G	S0916	E10651	L	N2020	W06900
G	S0048	E03447	L	N1413	W14338
H	N3127	W14836	NAT	N4439	W10143
H	N2411	E05645	NAT	N5042	E06017
H	S0127	W00651	NAT	N1938	E00957
H	N0133	W07902	NAT	N1711	W05406

▼ B

Poláris sztereografikus vetület (déli félteke)

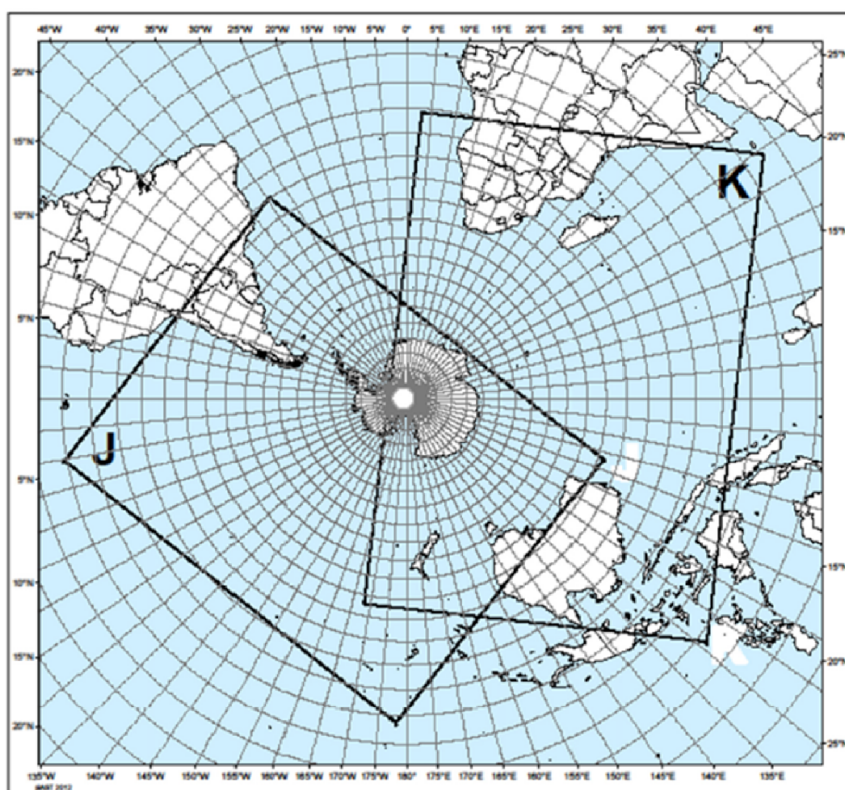


CHART	LATITUDE	LONGITUDE
J	S0318	W17812
J	N0037	W10032
J	S2000	W03400
J	S2806	E10717
K	N1255	E05549
K	N0642	E12905
K	S2744	W16841
K	S1105	E00317

▼M4

3. függelék

Hiv.	Elem	Tartalom	Minta
<p>TAF minta</p> <p><i>Jelmagyarázat:</i></p> <p>M = kötelezően feltüntetendő;</p> <p>C = feltételesen feltüntetendő, az időjárási körülményektől vagy a megfigyelés módjától függően;</p> <p>O = tetszés szerint feltüntethető.</p> <p>1. megjegyzés: A TAF-ban foglalt numerikus elemek tartományait és felbontásait külön táblázat tartalmazza, lásd e minta alatt.</p> <p>2. megjegyzés: A rövidítések magyarázatait lásd a Procedures for Air Navigation Services – Abbreviations and Codes (PANS-ABC) c. 8400 sz. ICAO-dokumentumban.</p> <p>3. megjegyzés: A »Hiv.« oszlopban szereplő számok csak az egyértelműséget és a könnyebb hivatkozást szolgálják, és nem képezik a TAF részét.</p>			
1	Az előrejelzés típusának azonosítása (M)	Az előrejelzés típusa (M)	TAF vagy TAF AMD vagy TAF COR
2	Helységazonosító kód (M)	ICAO helységazonosító kód (M)	nnnn
3	Az előrejelzés kiadásának időpontja (M)	Az előrejelzés kiadásának dátuma és időpontja (UTC) (M)	nnnnnnZ
4	Az elmaradt előrejelzés azonosítása (C)	Az elmaradt előrejelzés azonosítója (C)	NIL
5	A TAF VÉGE, HA AZ ELŐREJELZÉS ELMARAD		
6	Az előrejelzés érvényességének kezdete és időtartama (M)	Az előrejelzés érvényességének kezdete és időtartama (UTC) (M)	nnnn/nnnn
7	A törölt előrejelzés azonosítása (C)	A törölt előrejelzés azonosítója (C)	CNL
8	A TAF VÉGE, HA AZ ELŐREJELZÉS TÖRLÉSRE KERÜL		
9	Felszíni szél (M)	Szélirány (M)	nnn vagy VRB
		Szélsebesség (M)	[P]nn[n]
		Szélsebesség jelentős eltérései (C)	G[P]nn[n]
		Mértékegységek (M)	KT

▼M4

Hiv.	Elem	Tartalom	Minta			
10	Látástávolság (M)	Domináns látástávolság (M)	nnnn			C A V O K
11	Időjárás (C)	Időjárási képződmények intenzitása (C) ⁽¹⁾	– vagy +	–		
		Az időjárási képződmények jellemzői és típusa (C)	DZ vagy RA vagy SN vagy SG vagy PL vagy DS vagy SS vagy FZDZ vagy FZRA vagy SHGR vagy SHGS vagy SHRA vagy SHSN vagy TSGR vagy TSGS vagy TSRA vagy TSSN	FG vagy BR vagy SA vagy DU vagy HZ vagy FU vagy VA vagy SQ vagy PO vagy FC vagy TS vagy BCFG vagy BLDU vagy BLSA vagy BLSN vagy DRDU vagy DRSA vagy DRSN vagy FZFG vagy MIFG vagy PRFG		
12	Felhőzet (M) ⁽²⁾	Felhőfedettség és a felhőalap magassága vagy függőleges látástávolság (M)	FEWnnn vagy SCTnnn vagy BKNnnn vagy OVCnnn	VVnnn vagy VV///	N S C	
		Felhőtípus (C)	CB vagy TCU	–		
13	Hőmérséklet (O) ⁽³⁾	Az elem neve (M)	TX			
		Legmagasabb hőmérséklet (M)	[M]nn/			
		A legmagasabb hőmérséklet előfordulásának dátuma és időpontja (M)	nnnnZ			
		Az elem neve (M)	TN			
		Legalacsonyabb hőmérséklet (M)	[M]nn/			
		A legalacsonyabb hőmérséklet előfordulásának dátuma és időpontja (M)	nnnnZ			
14	A fenti elemek közül legalább egynek az érvényességi időn belül várható jelentős változása (C)	Változás- vagy valószínűség-mutató (M)	PROB30 [TEMPO] vagy PROB40 [TEMPO] vagy BECMG vagy TEMPO vagy FM			
		Az előfordulás vagy változás időszaka (M)	nnnn/nnnn vagy nnnnnn			
		Szél (C)	nnn[P]nn[G[P]nn]KT vagy VRBnnKT			

▼M4

Hiv.	Elem	Tartalom	Minta			
		Domináns látástávolság (C)	nnnn			C A V O K
		Időjárási jelenség: intenzitás (C)	– vagy +	–	N S W	
		Időjárási jelenség: jellemzők és típusok (C)	DZ vagy RA vagy SN vagy SG vagy PL vagy DS vagy SS vagy FZDZ vagy FZRA vagy SHGR vagy SHGS vagy SHRA vagy SHSN vagy TSGR vagy TSGS vagy TSRA vagy TSSN	FG vagy BR vagy SA vagy DU vagy HZ vagy FU vagy VA vagy SQ vagy PO vagy FC vagy TS vagy BCFG vagy BLDU vagy BLSA vagy BLSN vagy DRDU vagy DRSA vagy DRSN vagy FZFG vagy MIFG vagy PRFG		
15		Felhőtakaró és a felhőalap magassága vagy függőleges látástávolság (C)	FEWnnn vagy SCTnnn vagy BKNnnn vagy OVCnnn	VVnnn vagy VV///	N S C	
		Felhőtípus (C)	CB vagy TCU	–		
<p>(¹) Fel kell tüntetni, amennyiben alkalmazandó. A mérsékelt intenzitás nem igényel külön jelölést.</p> <p>(²) Legfeljebb négy felhőrétegig.</p> <p>(³) Legfeljebb négy hőmérsékleti adatból áll (két legmagasabb hőmérséklet és két legalacsonyabb hőmérséklet).</p>						

A TAF-ban foglalt numerikus elemek tartományai és felbontásai

Hiv.	Elem	Tartomány	Felbontás	
1	Szélirány: °(kerekített érték)	000–360	10	
2	Szélsebesség: KT	00–99	1	
3	Látástávolság:	M	0000–0750	50
		M	0800–4 900	100
		M	5 000–9 000	1 000
		M	10 000 vagy több	0 (rögzített érték: 9 999)
4	Függőleges látástávolság: 100 FT	000–020	1	
5	Felhőzet: felhőalap magassága: 100 FT	000–099	1	
		100–200	10	
6	A levegő hőmérséklete (legmagasabb és legalacsonyabb): °C	–80 – +60	1	

▼M4

4. függelék

Szélnyírásra vonatkozó figyelmeztetés minta			
<p><i>Jelmagyarázat:</i></p> <p>M = kötelezően feltüntetendő;</p> <p>C = feltélesen feltüntetendő, amennyiben alkalmazandó.</p> <p>1. megjegyzés: A szélnyírásra vonatkozó figyelmeztetésben foglalt numerikus elemek tartományait és felbontásait a 8. függelék tünteti fel.</p> <p>2. megjegyzés: A rövidítések magyarázatait lásd a Procedures for Air Navigation Services – Abbreviations and Codes (PANS-ABC) c. 8400 sz. ICAO-dokumentumban.</p> <p>3. megjegyzés: A »Hiv.« oszlopban szereplő számok csak az egyértelműséget és a könnyebb hivatkozást szolgálják, és nem képezik a szélnyírásra vonatkozó figyelmeztetés részét.</p>			
Hiv.	Elem	Tartalom	Minta
1	Repülőtér helységazonosító kód (M)	Repülőtér helységazonosító kód	nnnn
2	Az üzenet típusának meghatározása (M)	Üzenettípus és sorszám	WS WRNG [n]n
3	Keletkezési idő és érvényességi időszak (M)	A kiadás dátuma és időpontja, valamint adott esetben az érvényességi időszak (UTC)	nnnnnn [VALID TL nnnnnn] vagy [VALID nnnnnn/nnnnn]
4	A TÖRLENDŐ SZÉLNYÍRÁSRA VONATKOZÓ FIGYELMEZTETÉSHEZ LÁSD A MINTA VÉGÉN LÉVŐ ADATOKAT.		
5	Képződmény (M)	A képződmény azonosítása és megjelenésének helye	[MOD] vagy [SEV] WS IN APCH vagy [MOD] vagy [SEV] WS [APCH] RWYnnn vagy [MOD] vagy [SEV] WS IN CLIMB-OUT vagy [MOD] vagy [SEV] WS CLIMB-OUT RWYnnn vagy MBST IN APCH vagy MBST [APCH] RWYnnn vagy MBST IN CLIMB-OUT vagy MBST CLIMB-OUT RWYnnn
6	Megfigyelt, jelentett vagy előrejelzett képződmény (M)	Azzal kapcsolatos adat, hogy a jelenség megfigyelt vagy jelentett és várhatóan tartós vagy előrejelzett	REP AT nnnn nnnnnnnn vagy OBS [AT nnnn] vagy FCST
7	A jelenségre vonatkozó részletes adatok (C)	A szélnyírásra vonatkozó figyelmeztetés kiadását indokoló jelenség leírása	SFC WIND: nnn/nnKT nnnFT – WIND: nnn/nnKT vagy nnKT LOSS nnNM (vagy nnKM) FNA RWYnn vagy nnKT GAIN nnNM (vagy nnKM) FNA RWYnn
VAGY			
8	A szélnyírásra vonatkozó figyelmeztetés törlése	A szélnyírásra vonatkozó figyelmeztetés törlése az azonosító megadásával	CNL WS WRNG [n]n nnnnnn/nnnnnn

▼ M1▼ M4

5. függelék

SIGMET és AIRMET minta				
<i>Jelmagyarázat:</i>				
M = kötelezően feltüntetendő;				
C = feltételesen feltüntetendő, amennyiben alkalmazandó; és				
1. megjegyzés: A SIGMET-ben vagy AIRMET-ben foglalt numerikus elemek tartományait és felbontásait a 8. függelék tünteti fel.				
2. megjegyzés: Zivatarokkal kísért erős vagy közepes jegesedés (SEV ICE, MOD ICE) vagy erős vagy közepes turbulencia (SEV TURB, MOD TURB); zivatarfelhők vagy trópusi ciklonok nem veendő figyelembe.				
3. megjegyzés: A »Hiv.« oszlopban szereplő számok csak az egyértelműséget és a könnyebb hivatkozást szolgálják, és nem képezik a SIGMET vagy az AIRMET részét.				
Hiv.	Elem	Tartalom	SIGMET minta	AIRMET minta
1		Repüléstájékoztató körzet (FIR)/irányítói terület (CTA) helységazonosító kódja (M)	Azon FIR-t vagy CTA-t kiszolgáló ATS-egység ICAO helységazonosító kódja, amelyre a SIGMET/AIRMET vonatkozik	nnnn
2	Azonosító (M)	SIGMET vagy AIRMET azonosító és sorszám	SIGMET nnn	AIRMET [n][n]n
3	Érvényességi időszak (M)	Az érvényességi időszak dátumát és időpontját jelölő időcsoport (UTC)	VALID nnnnnn/nnnnnn	
4	MWO	helységazonosító kód (M)	Azon MWO helységazonosító kódja, amelytől az üzenet származik, elkülönítés gondolatjellel	nnnn–
5	Új sor			
6	FIR/CTA neve (M)	Azon FIR/CTA helységazonosító kódja és neve, amely részére a SIGMET/AIRMET üzenetet kiadták	nnnn nnnnnnnnnn FIR vagy UIR vagy FIR/UIR vagy nnnn nnnnnnnnnn CTA	nnnn nnnnnnnnnn FIR/[n]
7	A TÖRLENDŐ SIGMET VAGY AIRMET ÜZENETEKHEZ LÁSD A MINTA VÉGÉN LÉVŐ ADATOKAT.			
8	Státuszjelző (C) ⁽¹⁾	Teszt vagy gyakorlat jelzője	TEST vagy EXER	TEST vagy EXER
9	Új sor			

▼M4

Hiv.	Elem	Tartalom	SIGMET minta	AIRMET minta
10	Képződmény (M)	A SIGMET/AIRMET kibocsátását indokoló jelenség leírása	OBSC TS[GR] EMBD TS[GR] FRQ TS[GR] SQL TS[GR] TC nnnnnnnnnn PSN Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] CB vagy TC NN (?) PSN Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] CB SEV TURB SEV ICE SEV ICE (FZRA) SEV MTW HVY DS HVY SS [VA ERUPTION] [MT nnnnnnnnnn] [PSN Nnn[nn] vagy Snn[nn] Ennn[nn] vagy Wnnn[nn]] VA CLD RDOACT CLD	SFC WIND nnn/nn[n]KT SFC VIS [n][n]nnM (nn) ISOL TS[GR] OCNL TS[GR] MT OBSC BKN CLD BKN CLD [n]nnn/ [ABV][n]nnnnFT vagy BKN CLD SFC/ [ABV][n]nnnnFT vagy OVC CLD [n]nnn/ [ABV][n]nnnnFT vagy OVC CLD SFC/ [ABV][n]nnnnFT ISOL CB OCNL CB FRQ CB ISOL TCU OCNL TCU FRQ TCU MOD TURB MOD ICE MOD MTW
11	Megfigyelt vagy előrejelzett jelenség (M) ⁽³⁾ , ⁽⁴⁾	Azzal kapcsolatos adat, hogy a jelenség megfigyelt és várhatóan tartós vagy előrejelzett	OBS [AT nnnnZ] vagy FCST [AT nnnnZ]	
12	Földrajzi helyzet (C) ⁽³⁾ , ⁽⁴⁾ , ⁽⁵⁾	Földrajzi helyzet (szélességi és hosszúsági koordináták (fokban és percben) megadásával)	Nnn[nn] Wnnn[nn] vagy Nnn[nn] Ennn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Snn[nn] Ennn[nn] vagy N OF Nnn[nn] vagy S OF Nnn[nn] vagy N OF Snn[nn] vagy S OF Snn[nn] vagy [AND] W OF Wnnn[nn] vagy E OF Wnnn[nn] vagy W OF Ennn[nn] vagy E OF Ennn[nn] vagy N OF Nnn[nn] vagy N OF Snn[nn] AND S OF Nnn[nn] vagy S OF Snn[nn] vagy W OF Wnnn[nn] vagy W OF Ennn[nn] AND E OF Wnnn[nn] vagy E OF Ennn[nn] vagy N OF LINE vagy NE OF LINE vagy E OF LINE vagy SE OF LINE vagy S OF LINE vagy SW OF LINE vagy W OF LINE vagy NW OF LINE Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] – Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] [- Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn]] [- Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn]] [AND N OF LINE vagy NE OF LINE vagy E OF LINE vagy SE OF LINE vagy S OF LINE vagy SW OF LINE vagy W OF LINE vagy NW OF LINE Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] – Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] [- Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn]] [- Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn]]] vagy	

▼M4

Hiv.	Elem	Tartalom	SIGMET minta	AIRMET minta
			WI Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] – Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] – Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] – [Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] – Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn]] ⁽⁶⁾ vagy ENTIRE UIR vagy ENTIRE FIR vagy ENTIRE FIR/UIR vagy ENTIRE CTA vagy WI nnnKM (vagy nnnNM) OF TC CENTRE ⁽⁷⁾ vagy WI nnKM (vagy nnNM) OF Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] ⁽⁸⁾	
13	Szint (C)	Repülési szint vagy magasság	[SFC/]FLnnn vagy [SFC/]n]nnnnFT (vagy [SFC/]nnnnM) FLnnn/nnn vagy TOP FLnnn vagy [TOP] ABV FLnnn vagy (vagy [TOP] ABV [n]nnnnFT) [[n]nnnn]/[n]nnnnFT) vagy [n]nnnnFT/]FLnnn vagy TOP [ABV vagy BLW] FLnnn ⁽⁷⁾	
14	Mozgás vagy várható mozgás (C) ⁽³⁾ , ⁽⁹⁾ , ⁽¹⁰⁾	Mozgás vagy várható mozgás (irány és sebesség) a tizenhatos beosztású tájoló egyik értékének megadásával vagy helyben maradás	MOV N [nnKMH] vagy MOV NNE [nnKMH] vagy MOV NE [nnKMH] vagy MOV ENE [nnKMH] vagy MOV E [nnKMH] vagy MOV ESE [nnKMH] vagy MOV SE [nnKMH] vagy MOV SSE [nnKMH] vagy MOV S [nnKMH] vagy MOV SSW [nnKMH] vagy MOV SW [nnKMH] vagy MOV WSW [nnKMH] vagy MOV W [nnKMH] vagy MOV WNW [nnKMH] vagy MOV NW [nnKMH] vagy MOV NNW [nnKMH] (vagy MOV N [nnKT] vagy MOV NNE [nnKT] vagy MOV NE [nnKT] vagy MOV ENE [nnKT] vagy MOV E [nnKT] vagy MOV ESE [nnKT] vagy MOV SE [nnKT] vagy MOV SSE [nnKT] vagy MOV S [nnKT] vagy MOV SSW [nnKT] vagy MOV SW [nnKT] vagy MOV WSW [nnKT] vagy MOV W [nnKT] vagy MOV WNW [nnKT] vagy MOV NW [nnKT] vagy MOV NNW [nnKT]) vagy STNR	
15	Az intenzitás változása (C) ⁽³⁾	Az intenzitás várható változása	INTSF vagy WKN vagy NC	
16	Előrejelzett idő (C) ⁽³⁾ , ⁽⁴⁾ , ⁽⁹⁾	A jelenség előrejelzett ideje	FCST AT nnnnZ	–
17	Trópusi ciklon előrejelzett helyzete (C) ⁽⁷⁾	Trópusi ciklon középpontjának előrejelzett helyzete	TC CENTRE PSN Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] vagy TC CENTRE PSN Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] CB ⁽¹¹⁾	
18	Előrejelzett helyzet (C) ⁽³⁾ , ⁽⁴⁾ , ⁽⁵⁾ , ⁽⁹⁾	A képződmény előrejelzett helyzete a SIGMET érvényességi időszakának végén ⁽¹²⁾	Nnn[nn] Wnnn[nn] vagy Nnn[nn] Ennn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Snn[nn] Ennn[nn] vagy	

▼M4

Hiv.	Elem	Tartalom	SIGMET minta	AIRMET minta
			<p>N OF Nnn[nn] vagy S OF Nnn[nn] vagy N OF Snn[nn] vagy S OF Snn[nn] [AND] W OF Wnnn[nn] vagy E OF Wnnn[nn] vagy W OF Ennn[nn] vagy E OF Ennn[nn] vagy N OF Nnn[nn] vagy N OF Snn[nn] AND S OF Nnn[nn] vagy S OF Snn[nn] vagy W OF Wnnn[nn] vagy W OF Ennn[nn] AND E OF Wnnn[nn] vagy E OF Ennn[nn] vagy N OF LINE vagy NE OF LINE vagy E OF LINE vagy SE OF LINE vagy S OF LINE vagy SW OF LINE vagy W OF LINE vagy NW OF LINE Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] – Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] [– Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn]] [AND N OF LINE vagy NE OF LINE vagy E OF LINE vagy SE OF LINE vagy S OF LINE vagy SW OF LINE vagy W OF LINE vagy NW OF LINE Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] – Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] [– Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn]]] vagy WI Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] – Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] – Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] – Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] (6) vagy ENTIRE FIR vagy ENTIRE UIR vagy ENTIRE FIR/UIR vagy ENTIRE CTA vagy NO VA EXP (13) vagy WI nnKM (vagy nnNM) OF Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] (8) vagy WI nnnKM (nnnNM) OF TC CENTRE (7)</p>	
19	Elemek ismétlése (C) (14)	Vulkáni hamufelhőre vagy trópusi ciklonra vonatkozó SIGMET-ben foglalt elemek ismétlése	[AND] (14)	–
20	Az ismétlődő elemeket új sorban adja meg			

▼M4

Hiv.	Elem	Tartalom	SIGMET minta	AIRMET minta
VAGY				
21	SIGMET/ AIRMET törlése (C)	SIGMET/AIRMET üzenet törlése az azonosító megadásával	CNL SIGMET nnn nnnnnn/ nnnnnn vagy CNL SIGMET nnn nnnnnn/ nnnnnn [VA MOV TO nnnn FIR] ⁽¹³⁾	CNL AIRMET [n][n]n nnnnnn/nnnnnn
<p>(1) Csak akkor használandó, ha SIGMET/AIRMET kiadásával jelzik, hogy teszt vagy gyakorlat zajlik. Ha a »TEST« vagy az »EXER« kód szerepel, az üzenet tartalmazhat olyan információt, amelyet nem szabad operatív módon használni; egyébként az üzenet közvetlenül a »TEST« kifejezés után véget ér.</p> <p>(2) El nem nevezett trópusi ciklon esetében használandó.</p> <p>(3) Abban az esetben, ha a vulkáni hamufelhő egynél több területet fed le a FIR-en belül, ezeket az elemeket szükség szerint meg lehet ismételni. Minden egyes helység és előrejelzett helyzet előtt meg kell adni a megfigyelés időpontját vagy az előrejelzett időpontot.</p> <p>(4) Abban az esetben, ha a trópusi ciklonnal kísért zivatarfelhők egynél több területet fednek le a FIR-en belül, ezeket az elemeket szükség szerint meg lehet ismételni. Minden egyes helység és előrejelzett helyzet előtt meg kell adni a megfigyelés időpontját vagy az előrejelzett időpontot.</p> <p>(5) A radioaktív felhőre vonatkozó SIGMET esetében a »helység« és az »előrejelzett helyzet« elemekre csak a WITHIN (WI) használandó.</p> <p>(6) A koordináták számának korlátozottnak kell lennie, és normális esetben nem haladhatja meg a hetet.</p> <p>(7) Csak trópusi ciklonokra vonatkozó SIGMET esetében.</p> <p>(8) Csak radioaktív felhőre vonatkozó SIGMET esetében. A forrástól számított legfeljebb 30 kilométeres (vagy 16 tengeri mérföldes) sugarú kör és a felszíntől (SFC) a repüléstájékoztató körzet/magaslégtéri repüléstájékoztató körzet (FIR/UIR) vagy az irányítói terület (CTA) felső határáig terjedő függőleges kiterjedés alkalmazandó.</p> <p>(9) Az »előrejelzett idő« és az »előrejelzett helyzet« elem nem használandó a »mozgás vagy várható mozgás« elemmel együtt.</p> <p>(10) A radioaktív felhőre vonatkozó SIGMET esetében a »mozgás vagy várható mozgás« elemre csak a STATIONARY (STNR) használandó.</p> <p>(11) A »CB« kifejezés akkor használandó, ha az üzenetben szerepel a zivatarfelhő előrejelzett helyzete.</p> <p>(12) A trópusi ciklonokkal együtt előforduló zivatarfelhő (CB) előrejelzett helyzete a trópusi ciklon középpontjának előrejelzett idejére vonatkozik, nem pedig a SIGMET érvényességi időszakának végére.</p> <p>(13) Csak vulkanikus hamura vonatkozó SIGMET esetében.</p> <p>(14) Egynél több, az érintett FIR-t egyidejűleg érintő trópusi ciklonhoz kapcsolódó vulkáni hamufelhő vagy zivatarfelhő esetén használandó.</p>				

▼M4

Hiv.	Elem	Tartalom	Minta
14	Új sor		
15	Csúcsmagasság (M)	Csúcsmagasság méterben (vagy lábban)	SUMMIT ELEV: nnnnM (vagy nnnnnFT) vagy SFC vagy UNKNOWN
16	Új sor		
17	Tájékoztató üzenet száma (M)	Tájékoztató üzenet száma: az évszám teljesen kiírva és az üzenet száma (külön sorszámmal minden vulkánhoz)	ADVISORY NR: nnnn/nnnn
18	Új sor		
19	Információforrás (M)	Információforrás szöveges formában	INFO SOURCE: Legfeljebb 32 karakteres szöveg
20	Új sor		
21	Szinkód (O)	Légiforgalmi szinkód	AVIATION COLOUR CODE: RED vagy ORANGE vagy YELLOW vagy GREEN vagy UNKNOWN vagy NOT GIVEN vagy NIL
22	Új sor		
23	A vulkánkitöréssel kapcsolatos részletes adatok (M) (?)	A vulkánkitöréssel kapcsolatos részletes adatok (többek között a kitörés(ek) dátuma/ időpontja)	ERUPTION DETAILS: Legfeljebb 64 karakteres szöveg vagy UNKNOWN
24	Új sor		
25	A vulkáni hamufelhők megfigyelésének (vagy becslésének) időpontja (M)	A vulkáni hamufelhők megfigyelésének (vagy becslésének) dátuma és időpontja (UTC)	OBS (vagy EST) VA DTG: nn/nnnnZ
26	Új sor		
27	Megfigyelt vagy becsült vulkáni hamufelhők (M)	A megfigyelt vagy becsült vulkáni hamufelhők vízszintes (fokban és percben) és függőleges kiterjedése a megfigyelés időpontjában, vagy – ha az alap magassága nem ismert – a megfigyelt vagy becsült vulkáni hamufelhők tetejének magassága; A megfigyelt vagy becsült vulkáni hamufelhők mozgása	OBS VA CLD vagy EST VA CLD: TOP FLnnn vagy SFC/FLnnn vagy FLnnn/nnn [nnKM WID LINE BTN (nnNM WID LINE BTN)] Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] – Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] [- Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] – Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] – Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn]] MOV N nnKMH (vagy KT) vagy MOV NE nnKMH (vagy KT) vagy MOV E nnKMH (vagy KT) vagy MOV SE nnKMH (vagy KT) vagy MOV S nnKMH (vagy KT) vagy MOV SW nnKMH (vagy KT) vagy MOV W nnKMH (vagy KT) vagy MOV NW nnKMH (vagy KT) vagy vagy VA NOT IDENTIFIABLE FM SATELLITE DATA WIND FLnnn/nnn nnn/nn[n]KT ⁽³⁾ vagy WIND FLnnn/nnn VRBnnKT vagy WIND SFC/FLnnn nnn/nn[n]KT vagy WIND SFC/FLnnn VRBnnKT

▼M4

Hiv.	Elem	Tartalom	Minta
28	Új sor		
29	A vulkáni hamufelhők előrejelzett magassága és helyzete (+ 6 HR) (M)	Dátum és időpont (UTC) (a 12. pontban megadott, vulkáni hamufelhők megfigyelésének (vagy becslésének) időpontjától számított 6 óra) Az egyes vulkáni hamufelhőtömegek előrejelzett magassága és helyzete (fokban és percben) a meghatározott érvényességi időszakban	FCST VA CLD +6 HR: nn/nnnnZ SFC vagy FLnnn/[FL]nnn [nnKM WID LINE BTN (nnNM WID LINE BTN)]Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] – Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn][– Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] – Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] – Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] (4), (5) vagy NO VA EXP vagy NOT AVBL vagy NOT PROVIDED
30	Új sor		
31	A vulkáni hamufelhők előrejelzett magassága és helyzete (+ 12 HR) (M)	Dátum és időpont (UTC) (a 12. pontban megadott, vulkáni hamufelhők megfigyelésének (vagy becslésének) időpontjától számított 12 óra) Az egyes vulkáni hamufelhőtömegek előrejelzett magassága és helyzete (fokban és percben) a meghatározott érvényességi időszakban	FCST VA CLD +12 HR: nn/nnnnZ SFC vagy FLnnn/[FL]nnn [nnKM WID LINE BTN (nnNM WID LINE BTN)] Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] – Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn][– Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] – Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] – Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] (4), (5) vagy NO VA EXP vagy NOT AVBL vagy NOT PROVIDED
32	Új sor		
33	A vulkáni hamufelhők előrejelzett magassága és helyzete (+ 18 HR) (M)	Dátum és időpont (UTC) (a 12. pontban megadott, vulkáni hamufelhők megfigyelésének (vagy becslésének) időpontjától számított 18 óra) Az egyes vulkáni hamufelhőtömegek előrejelzett magassága és helyzete (fokban és percben) a meghatározott érvényességi időszakban	FCST VA CLD +18 HR: nn/nnnnZ SFC vagy FLnnn/[FL]nnn [nnKM WID LINE BTN (nnNM WID LINE BTN)] Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] – Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn][– Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] – Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] – Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] (4), (5) vagy NO VA EXP vagy NOT AVBL vagy NOT PROVIDED
34	Új sor		
35	Megjegyzések (M) (2)	Szükség szerinti megjegyzések	RMK: Legfeljebb 256 karakteres szöveg vagy NIL
36	Új sor		
37	Következő tájékoztatás (M)	Év, hónap, nap, időpont (UTC)	NXT ADVISORY: nnnnnnnn/nnnnZ vagy NO LATER THAN nnnnnnnn/nnnnZ vagy NO FURTHER ADVISORIES vagy WILL BE ISSUED BY nnnnnnnn/nnnnZ

(1) Csak akkor használandó, ha a kiadott üzenet azt jelzi, hogy teszt vagy gyakorlat zajlik. Ha a »TEST« vagy az »EXER« kód szerepel, az üzenet tartalmazhat olyan információt, amelyet nem szabad operatív módon használni; egyébként az üzenet közvetlenül a »TEST« kifejezés után véget ér.

(2) A »resuspended« kifejezést a szél által felkavart vulkanikushamu-lerakódásra használandó.

(3) Ha a vulkáni hamufelhőt jelentik (pl. AIREP), de a műholdas adatok alapján nem azonosítható.

(4) A térképen Mercator-vetületben meghúzott egyenes vonal két pont között vagy a földrajzi hosszúságvonalakat állandó szögben metsző egyenes vonal két pont között.

(5) Legfeljebb négy kiválasztott rétegit.

▼ **M4**

7. függelék

Trópusi ciklonra vonatkozó tájékoztatás minta			
<i>Jelmagyarázat:</i>			
M = kötelezően feltüntetendő;			
C = feltételesen feltüntetendő, amennyiben alkalmazandó;			
O = tetszés szerint feltüntethető;			
= = a kettősvonal azt jelzi, hogy a mögötte álló szöveg a következő sorba irandó.			
1. megjegyzés: A trópusi ciklonra vonatkozó tájékoztatásban foglalt numerikus elemek tartományait és felbontásait a 8. függelék tünteti fel.			
2. megjegyzés: A rövidítések magyarázatait lásd a Procedures for Air Navigation Services – Abbreviations and Codes (PANS-ABC) c. 8400 sz. ICAO-dokumentumban.			
3. megjegyzés: Az elemekre vonatkozó feliratok mindegyike után kötelező kettőspontot (:) tenni.			
4. megjegyzés: A »Hiv.« oszlopban szereplő számok csak az egyértelműséget és a könnyebb hivatkozást szolgálják, és nem képezik a trópusi ciklonokra vonatkozó tájékoztatás részét.			
Hiv.	Elem	Tartalom	Minta
1	Az üzenet típusának meghatározása (M)	Üzenet típusa	TC ADVISORY
2	Új sor		
3	Státuszjelző (C) ⁽¹⁾	Teszt vagy gyakorlat jelzője	STATUS: TEST vagy EXER
4	Új sor		
5	Keletkezési idő (M)	A kiadás éve, hónapja, napja és időpontja (UTC)	DTG: nnnnnnnn/nnnnZ
6	Új sor		
7	A trópusi ciklon tájékoztató központ neve (M)	A trópusi ciklon tájékoztató központ neve (helységazonosító kód vagy teljes név)	TCAC: nnnn vagy nnnnnnnnnn
8	Új sor		
9	A trópusi ciklon neve (M)	A trópusi ciklon neve vagy el nem nevezett ciklon esetében: »NN«	TC: nnnnnnnnnnnn vagy NN
10	Új sor		
11	Tájékoztató üzenet száma (M)	Tájékoztató üzenet: az évszám teljesen kiírva és az üzenet száma (külön sorszám minden trópusi ciklonhoz)	ADVISORY NR: nnnn/[n][n][n]
12	Új sor		

▼M4

Hiv.	Elem	Tartalom	Minta
13	A trópusi ciklon középpontjának megfigyelt helyzete (M)	Dátum és időpont (UTC) és a trópusi ciklon középpontjának helyzete (fokban és percben)	OBS PSN: nn/nnnnZ Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn]
14	Új sor		
15	Megfigyelt zivatarfelhő (O) ⁽²⁾	A zivatarfelhő helyzete (szélességi és hosszúsági koordináták (fokban és percben) megadásával) és függőleges kiterjedése (repülési szint)	CB: WI nnnKM (vagy nnnNM) OF TC CENTRE vagy WI ⁽³⁾ Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] – Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] – Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] – [Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] – Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn]] TOP [ABV vagy BLW] FLnnn NIL
16	Új sor		
17	A mozgás iránya és sebessége (M)	Mozgás iránya a tizenhatos beosztású tájoló egyik értékének megadásával és sebessége km/h-ban (vagy csomóban) vagy helyben maradás (< 2 km/óra (1 csomó))	MOV: N nnKMH (vagy KT) vagy NNE nnKMH (vagy KT) vagy NE nnKMH (vagy KT) vagy ENE nnKMH (vagy KT) vagy E nnKMH (vagy KT) vagy ESE nnKMH (vagy KT) vagy SE nnKMH (vagy KT) vagy SSE nnKMH (vagy KT) vagy S nnKMH (vagy KT) vagy SSW nnKMH (vagy KT) vagy SW nnKMH (vagy KT) vagy WSW nnKMH (vagy KT) vagy W nnKMH (vagy KT) vagy WNW nnKMH (vagy KT) vagy NW nnKMH (vagy KT) vagy NNW nnKMH (vagy KT) vagy STNR
18	Új sor		
19	Az intenzitás változása (M)	A maximális felszíni szélesebbég változása a megfigyelés időpontjában	INTST CHANGE: INTSF vagy WKN vagy NC
20	Új sor		
21	Középponti légnyomás (M)	Középponti légnyomás (hPa-ban)	C: nnnHPA
22	Új sor		
23	A legnagyobb felszíni szél (M)	A legnagyobb felszíni szél a középpont közelében (10 perc alatt mért átlagos felszíni szélesebbég csomóban)	MAX WIND: nn[n]KT
24	Új sor		

▼M4

Hiv.	Elem	Tartalom	Minta
25	Előrejelzés a középpont helyzetéről (+ 6 HR) (M)	Dátum és időpont (UTC) (az 5. pontban megadott DTG-től számított 6 óra) A trópusciklon-középpont helyzetének előrejelzése (fokban és percben)	FCST PSN +6 HR: nn/nnnnZ Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn]
26	Új sor		
27	Előrejelzés a legnagyobb felszíni szélről (+ 6 HR) (M)	Előrejelzés a legnagyobb felszíni szélről (az 5. pontban megadott DTG-től számított 6 óra)	FCST MAX nn[n]KT WIND +6 HR:
28	Új sor		
29	Előrejelzés a középpont helyzetéről (+ 12 HR) (M)	Dátum és időpont (UTC) (az 5. pontban megadott DTG-től számított 12 óra) A trópusciklon-középpont helyzetének előrejelzése (fokban és percben)	FCST PSN +12 HR: nn/nnnnZ Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn]
30	Új sor		
31	Előrejelzés a legnagyobb felszíni szélről (+ 12 HR) (M)	Előrejelzés a legnagyobb felszíni szélről (az 5. pontban megadott DTG-től számított 12 óra)	FCST MAX nn[n]KT WIND +12 HR:
32	Új sor		
33	Előrejelzés a középpont helyzetéről (+ 18 HR) (M)	Dátum és időpont (UTC) (az 5. pontban megadott DTG-től számított 18 óra) A trópusciklon-középpont helyzetének előrejelzése (fokban és percben)	FCST PSN +18 HR: nn/nnnnZ Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn]
34	Új sor		
35	Előrejelzés a legnagyobb felszíni szélről (+ 18 HR) (M)	Előrejelzés a legnagyobb felszíni szélről (az 5. pontban megadott DTG-től számított 18 óra)	FCST MAX nn[n]KT WIND +18 HR:
36	Új sor		
37	Előrejelzés a középpont helyzetéről (+ 24 HR) (M)	Dátum és időpont (UTC) (az 5. pontban megadott DTG-től számított 24 óra) A trópusciklon-középpont helyzetének előrejelzése (fokban és percben)	FCST PSN +24 HR: nn/nnnnZ Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn]
38	Új sor		

▼ **M4**

Hiv.	Elem	Tartalom	Minta
39	Előrejelzés a legnagyobb felszíni szélről (+ 24 HR) (M)	Előrejelzés a legnagyobb felszíni szélről (az 5. pontban megadott DTG-től számított 24 óra)	FCST MAX nn[n]KT WIND +24 HR:
40	Új sor		
41	Megjegyzések (M)	Szükség szerinti megjegyzések	RMK: Legfeljebb 256 karakteres szöveg vagy NIL
42	Új sor		
43	A következő tájékoztató üzenet kiadásának várható ideje (M)	A következő tájékoztató üzenet kiadásának várható éve, hónapja, napja és időpontja (UTC)	NXT MSG: [BFR] nnnnnnnn/nnnnZ vagy NO MSG EXP
<p>(¹) Csak akkor használandó, ha a kiadott üzenet azt jelzi, hogy teszt vagy gyakorlat zajlik. Ha a »TEST« vagy az »EXER« kód szerepel, az üzenet tartalmazhat olyan információt, amelyet nem szabad operatív módon használni; egyébként az üzenet közvetlenül a »TEST« kifejezés után véget ér.</p> <p>(²) Abban az esetben, ha a trópusi ciklonnal kísért zivatarfelhők egynél több területet fednek le a felelősségi területen belül, ezt az elemet szükség szerint meg lehet ismétetni.</p> <p>(³) A koordináták száma korlátozott kell hogy legyen, és normális esetben nem haladhatja meg a hetet.</p>			

▼M4

8. függelék

A vulkanikus hamura és trópusi ciklonra vonatkozó tájékoztatásokban, a SIGMET-ben, AIRMET-ben, valamint a repülőtéri és a szélnyírásra vonatkozó figyelmeztetéseken foglalt numerikus elemek tartományai és felbontásai				
<i>Megjegyzés:</i> A »Hiv.« oszlopban szereplő számok csak az egyértelműséget és a könnyebb hivatkozást szolgálják, és nem képezik a minta részét.				
Hiv.	Elem	Tartomány	Felbontás	
1	Csúcsmagasság:	FT	000–27 000	1
		M	000–8 100	1
2	Tájékoztató üzenet száma:	vulkanikus hamu esetében (index) (1)	000–2 000	1
		trópusi ciklon esetében (index) (1)	00–99	1
3	A legnagyobb felszíni szél:	KT	00–99	1
4	Középponti légnyomás:	hPa	850–1 050	1
5	Felszíni szélesebesség:	KT	30–99	1
6	Felszíni látástávolság:	M	0000–0750	50
		M	0800–5 000	100
7	Felhőzet: felhőalap magassága:	FT	000–1 000	100
8	Felhőzet: felhőtető magassága:	FT	000–9 900	100
		FT	10 000–60 000	1 000
9	Földrajzi szélesség:	° (fok)	00–90	1
		(perc)	00–60	1
10	Földrajzi hosszúság:	° (fok)	000–180	1
		(perc)	00–60	1
11	Repülési szint:		000–650	10
12	Mozgás:	KMH	0–300	10
		KT	0–150	5
(1) Nem térbeli.				

▼ **M1***VI. MELLÉKLET***LÉGIFORGALMI TÁJÉKOZTATÁST NYÚJTÓ SZOLGÁLTATÓKRA
VONATKOZÓ SPECIÁLIS KÖVETELMÉNYEK****(AIS rész)****A. ALRÉSZ – A LÉGIFORGALMI TÁJÉKOZTATÁST NYÚJTÓ
SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ KIEGÉSZÍTŐ SZERVEZETI
KÖVETELMÉNYEK (AIS.OR)***1. SZAKASZ – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK***AIS.OR.100 Légügyi információkezelés**

A légiforgalmi tájékoztató szolgálatok információkezelési forrásokat és eljárásokat hoznak létre, amelyek megfelelően biztosítják garantált minőségű légiforgalmi adatok és légiforgalmi tájékoztatások ATM-rendszeren belüli naprakész gyűjtését, feldolgozását, tárolását, integrálását, cseréjét és szolgáltatását.

AIS.OR.105 A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltatók feladatai

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató biztosítja a légi közlekedés biztonságát, szabályszerűsége és hatékonysága szempontjából szükséges légiforgalmi adatok és légiforgalmi tájékoztatások nyújtását.

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató átveszi, egybeveti vagy rendezi, szerkeszti, formázza, közzéteszi, tárolja és terjeszti az adott tagállam teljes területét vagy azokat a nyílt tengerek feletti területeket érintő légiforgalmi adatokat és légiforgalmi tájékoztatásokat, amelyeken az adott tagállam felel a légiforgalmi szolgálatok ellátásáért.

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató biztosítja légiforgalmi adatok és légiforgalmi tájékoztatások rendelkezésre állását az alábbiak számára:

- (1) a repülési műveletekben részt vevő személyzet, beleértve a hajózó személyzetet, a repüléstervezést és a repülésszimulátorokat;
- (2) a repüléstájékoztató szolgálatért felelős, légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltatók; valamint
- (3) a repülés előtti tájékoztatásért felelős szolgálatok.

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató 24 órás szolgálatot lát el a felelősségi területén NOTAM létrehozására és kiadására vonatkozóan, valamint a felelősségi területén lévő repülőtérrel/helikopter-leszállóhelyről induló útvonalszakaszokkal kapcsolatban szükséges repülés előtt tájékoztatásra vonatkozóan.

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató más légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltatók rendelkezésére bocsátja az általuk kért légiforgalmi adatokat és légiforgalmi tájékoztatásokat.

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató biztosítja az adatokban és a tájékoztatásokban előforduló hibákból eredő repülésbiztonsági kockázatok értékelésére és csökkentésére szolgáló eljárások bevezetését.

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató egyértelműen jelzi, hogy az adott tagállam számára és nevében szolgáltatott légiforgalmi adatok és légiforgalmi tájékoztatások szolgáltatására az adott tagállam felügyelete alatt kerül sor, függetlenül attól, hogy azokat milyen formátumban nyújtják.

▼ M1**2. SZAKASZ – ADATMINŐSÉG KEZELÉSE****AIS.OR.200 Általános előírások**

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató biztosítja:

- a) a légiforgalmi adatoknak és légiforgalmi tájékoztatásoknak a III. melléklet (ATM/ANS.OR rész) 1. függelékében meghatározott légiforgalmi adatkatalógusban foglalt előírások szerinti szolgáltatását;
- b) az adatminőség fenntartását; valamint
- c) automatizálás alkalmazását a digitális légiforgalmi adatok feldolgozásának és cseréjének lehetővé tétele érdekében.

AIS.OR.205 Hivatalos megállapodások

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató biztosítja hivatalos megállapodások létrehozását a következőkkel:

- a) minden olyan fél, amely adatokat továbbít számukra; és
- b) egyéb légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltatók, amennyiben azokkal légiforgalmi adatokat és légiforgalmi tájékoztatásokat cserél.

AIS.OR.210 Légiforgalmi adatok és légiforgalmi tájékoztatások cseréje

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató biztosítja, hogy:

- a) a légiforgalmi adatok formátuma globális interoperabilitást lehetővé tévő módon kialakított légiforgalmi információcsere-moddellen alapul; és
- b) a légiforgalmi adatok cseréje elektronikus eszközök útján történik.

AIS.OR.215 Eszközök és szoftver

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató biztosítja, hogy a légiforgalmi adatfolyamok támogatása vagy automatizálása érdekében alkalmazott eszközök és szoftverek funkciójukat a légiforgalmi adatok és légiforgalmi tájékoztatások minőségének gyengítése nélkül töltik be.

AIS.OR.220 Validálás és ellenőrzés

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató gondoskodik olyan validálási és ellenőrzési módszerek alkalmazásáról, amelyek biztosítják, hogy a légiforgalmi adatok megfeleljenek az AIS.TR.200. pontban meghatározott, kapcsolódó adatminőségi követelményeknek.

AIS.OR.225 Metaadatok

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató gyűjti és megőrzi a metaadatokat.

AIS.OR.230 Adathibák észlelése és hitelesítése

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató biztosítja:

- a) digitális adathiba-észlelő módszerek alkalmazását a légiforgalmi adatok átvitele és/vagy tárolása során az AIS.TR.200 c) pontban meghatározott alkalmazandó adat-megbízhatósági szintek támogatása érdekében; valamint
- b) a légiforgalmi adatok átvitele tekintetében megfelelő hitelesítési folyamat alkalmazását, melynek révén az átvevők meg tudják állapítani, hogy az adatok vagy az információk ellenőrzött forrásból származnak.

▼ **M1****AIS.OR.235 Hibajelentés, hibamérés és korrekciós intézkedések**

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató biztosítja hibajelentési, hibamérési és korrekciós intézkedési mechanizmusok bevezetését és fenntartását.

AIS.OR.240 Adatokra vonatkozó korlátozások

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató a légiforgalmi tájékoztatási termékek között – a NOTAM kivételével – azonosítja azokat a légiforgalmi adatokat és légiforgalmi tájékoztatásokat, amelyek nem felelnek meg az adatminőségi követelményeknek.

AIS.OR.250 Következetesség követelménye

Amennyiben a légiforgalmi adatok vagy légiforgalmi tájékoztatások több tagállam nemzeti AIP-jében is szerepelnek, a szóban forgó AIP-okért felelős légiforgalmi tájékoztató szolgálatok mechanizmusokat dolgoznak ki a több helyen is szereplő információk következetességének biztosítására.

*3. SZAKASZ – LÉGIFORGALMI TÁJÉKOZTATÁSI TERMÉKEK***AIS.OR.300 Általános előírások – Légiforgalmi tájékoztatási termékek**

Légiforgalmi adatok és légiforgalmi tájékoztatások többféle formátumban történő szolgáltatása esetén a légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató gondoskodik olyan folyamatok végrehajtásáról, amelyek biztosítják az adatok és tájékoztatások összhangját a különböző formátumok között.

*1. fejezet – Légiforgalmi tájékoztatás egységes megjelenítése***AIS.OR.305 Légiforgalmi tájékoztató kiadvány (AIP)**

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató légiforgalmi tájékoztató kiadványt ad ki.

AIS.OR.310 Az AIP módosításai

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató:

- a) AIP-módosítások formájában kiadja az AIP-ban eszközölt állandó érvényű változtatásokat; és
- b) gondoskodik az AIP rendszeres időközönként szükségessé váló módosításáról vagy újbóli kiadásáról a tájékoztatások teljességének és naprakészen tartásának biztosítása érdekében.

AIS.OR.315 AIP-kiegészítések

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató:

- a) AIP-kiegészítések formájában kiadja a hosszú időtartamra – három hónapra vagy még tovább – szóló átmeneti változtatásokat, valamint a rövid időtartamra szóló, nagy terjedelmű szövegeket és/vagy ábrákat tartalmazó tájékoztatásokat;
- b) rendszeresen rendelkezésre bocsátja az érvényes AIP-kiegészítések ellenőrzőlistáját; és
- c) új, helyettesítő AIP-kiegészítést ad ki, ha hiba fordul elő valamelyik AIP-kiegészítésben, vagy ha megváltozik egy AIP-kiegészítés érvényességi ideje.

AIS.OR.320 Légiforgalmi tájékoztató körlevél

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató légiforgalmi tájékoztató körlevél formájában adja ki az alábbiak bármelyikét:

- a) a jogszabályokban, rendeletekben, eljárásokban vagy szolgáltatásokban bekövetkező bármely lényeges változás hosszú távú előrejelzését;

▼ M1

- b) a repülésbiztonságot érintő, tisztán magyarázó vagy tájékoztató jellegű információkat;
- c) műszaki, jogi vagy tisztán adminisztratív kérdéseket érintő, magyarázó vagy tájékoztató jellegű információkat vagy értesítéseket.

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató évente legalább egyszer elvégzi a hatályos légiforgalmi tájékoztató körlevél érvényességének a felülvizsgálatát.

AIS.OR.325 Légiforgalmi térképek

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató biztosítja, hogy az alábbi légiforgalmi térképek, amennyiben rendelkezésre állnak:

- a) az AIP részét képezzék, vagy azokat külön az AIP címzettjei részére kerüljenek átadásra:
 - (1) repülőtéri akadályok térképe – A típus;
 - (2) repülőtér/helikopter-leszállóhely térkép;
 - (3) repülőtéri földi mozgások térképe;
 - (4) légi járművek parkolási/dokkolási térképe;
 - (5) precíziós megközelítési domborzati térkép;
 - (6) légiforgalom-irányítási légtér-ellenőrzési legkisebb magasság térkép;
 - (7) területtérkép;
 - (8) szabvány érkezési térkép – műszeres;
 - (9) szabvány indulási térkép – műszeres;
 - (10) műszeres megközelítési térkép;
 - (11) vizuális megközelítési térkép; és
 - (12) útvonalterkép; valamint
- b) a légiforgalmi tájékoztatási termékek részeként kerüljenek átadásra:
 - (1) repülőtéri akadályok térképe – B típus;
 - (2) 1:1 000 000 légiforgalmi világtérkép;
 - (3) 1:500 000 légiforgalmi világtérkép;
 - (4) légiforgalmi navigációs térkép – kis méretarányú; és
 - (5) grafikus ábrázoló térkép.

AIS.OR.330 NOTAM

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató:

- a) haladéktalanul NOTAM-ot ad ki minden esetben, amikor a megosztandó információk ideiglenes jellegű és rövid időszakra szólnak, vagy ha működés szempontjából lényeges állandó érvényű változtatásokra vagy hosszú időszakra szóló ideiglenes változtatásokra kerül sor rövid határidővel, kivéve a nagy terjedelmű szövegeket és/vagy ábrákat; valamint

▼ M1

- b) NOTAM formájában kiadja a légiforgalmi berendezések, szolgálatok, eljárások vagy veszélyek létesítésére, keletkezésére, állapotára vagy változására vonatkozó azon tájékoztatást, amelynek kellő időben történő ismerete alapvető fontosságú a repülésben érintett személyzet számára.

Az AIS.OR.200 pontban foglaltaknak való megfelelés nem akadályozhatja a repülésbiztonság szempontjából szükséges légiforgalmi tájékoztatások sürgős megosztását.

2. fejezet – Digitális adatkészletek**AIS.OR.335 Általános előírások – Digitális adatkészletek**

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató biztosítja, hogy a digitális adatok, ha vannak, az alábbi adatkészletek formájában álljanak rendelkezésre:

- (1) AIP-adatkészlet;
- (2) domborzati adatkészlet;
- (3) akadály-adatkészletek;
- (4) repülőtéri térképészeti adatkészletek; és
- (5) műszeres repülési eljárási adatkészletek.

A rendelkezésre bocsátott domborzati adatokat domborzati adatkészletek formájában kell szolgáltatni.

Rendszeresen rendelkezésre kell bocsátani az érvényes adatkészletek ellenőrzőlistáját.

AIS.OR.340 Metaadatokra vonatkozó követelmények

Minden adatkészletnek tartalmaznia kell a következő felhasználónak nyújtandó minimális számú metaadatot.

AIS.OR.345 AIP-adatkészlet

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató biztosítja, hogy az AIP-adatkészlet, ha van ilyen, tartalmazza a tartós jellegű légiforgalmi tájékoztatások, köztük az állandó érvényű információk és a hosszú időszakra szóló ideiglenes változások digitális megjelenítését.

AIS.OR.350 Domborzati és akadályadatok – Általános követelmények

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató biztosítja, hogy a domborzati és akadály adatok szolgáltatására, ha vannak ilyenek, az AIS.TR.350 pontban foglaltakkal összhangban kerüljön sor.

AIS.OR.355 Domborzati adatkészletek

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató biztosítja, hogy a domborzati adatok szolgáltatására, amennyiben vannak ilyenek, az alábbiak szerint kerüljön sor:

- a) az 1. terület vonatkozásában az AIS.TR.350 pontban meghatározottak szerint; és
- b) a repülőterek vonatkozásában az alábbiakra kiterjedően:
 - (1) a 2a. terület vagy annak részei, az AIS.TR.350 b) 1. pontban meghatározottak szerint;
 - (2) a 2b., 2c és 2d. terület vagy azok részei, az AIS.TR.350 b) 2., 3. és 4. pontban foglaltak szerint, a domborzat vonatkozásában:
 - i. a repülőtér vonatkozási pont 10 km-es körzetében; és

▼ M1

- ii. a repülőtér vonatkozási pont 10 km-es körzetén kívül, ha a domborzat a legalacsonyabb futópálya magasság felett 120 m-rel hatol át a vízszintes síkon;
- (3) a felszállási repülési útvonal terület vagy annak részei;
 - (4) a repülőtéri akadály-határolt felületek oldalirányú kiterjedése által határolt terület vagy annak részei;
 - (5) a 3. terület vagy annak részei, az AIS.TR.350 c) pontban meghatározottak szerint, a vízszintes sík felett 0,5 m-rel kiemelkedő domborzat vonatkozásában, amely áthalad a repülőtéri mozgási terület legközelebbi pontján; és
 - (6) a 4. terület vagy annak részei, az AIS.TR.350 d) pontban meghatározottak szerint, minden olyan futópálya vonatkozásában, amelyen II. vagy III. kategóriás precíziós megközelítési műveleteket határoztak meg, és ahol az üzemeltetők a domborzattal kapcsolatos részletes tájékoztatást igényelnek annak érdekében, hogy megállapítsák a domborzat által az elhatározási magasság rádió-magasságmérővel végzett meghatározására gyakorolt hatást.

AIS.OR.360 Akadály-adatkészletek

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató biztosítja, hogy az akadályadatokat szolgáltatására, amennyiben vannak ilyenek, az alábbiak szerint kerüljön sor:

- a) az 1. területen lévő, legalább 100 m föld feletti magassággal rendelkező akadályok vonatkozásában;
- b) a repülőtér vonatkozásában a 2. területen lévő minden akadállyal kapcsolatban, amely a légi közlekedést veszélyeztető tárgynak minősül; és
- c) a repülőtér vonatkozásában az alábbiakra kiterjedően:
 - (1) a 2a. terület vagy annak részei, az adott akadályadat-gyűjtési felületen áthatoló akadályok vonatkozásában;
 - (2) a felszállási repülési útvonal területen vagy annak részein lévő tárgyak, amelyek kinyúlnak az 1,2 %-os lejtéssel rendelkező, a felszállási repülési útvonal területtel azonos eredetű sík felületből;
 - (3) a repülőtéri akadály-határolt felületeknek vagy azok részeinek áttörései;
 - (4) a 2b., 2c. és 2d. terület, az adott akadályadat-gyűjtési felületen áthatoló akadályok vonatkozásában;
 - (5) a 3. terület vagy annak részei, az adott akadályadat-gyűjtési felületen áthatoló akadályok vonatkozásában; és
 - (6) a 4. terület vagy annak részei, minden olyan futópálya vonatkozásában, amelyen II. vagy III. kategóriás precíziós megközelítési műveleteket határoztak meg.

AIS.OR.365 Repülőtéri térképészeti adatkészletek

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató biztosítja, hogy a repülőtéri térképészeti adatkészletek szolgáltatására, ha vannak ilyenek, az AIS.TR.365 pontban foglaltakkal összhangban kerüljön sor.

▼ **M1****AIS.OR.370 Műszeres repülési eljárás adatkészletek**

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató biztosítja, hogy a műszeres repülési eljárásokkal kapcsolatos adatkészletek szolgáltatására, ha vannak ilyenek, az AIS.TR.370 pontban foglaltakkal összhangban kerüljön sor.

4. SZAKASZ – TERJESZTÉSÉRT ÉS REPÜLÉS ELŐTTI INFORMÁCIÓK SZOLGÁLTATÁSÁÉRT FELELŐS SZOLGÁLTATÓK

AIS.OR.400 Terjesztésért felelős szolgálatok

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató:

- a) kérésre továbbítja a rendelkezésre álló légiforgalmi tájékoztatási termékeket a felhasználók felé;
- b) a lehető leghamarabb rendelkezésre bocsátja az AIP-ot, az AIP-módosításokat, az AIP-kiegészítéseket, a NOTAM-okat és a légiforgalmi tájékoztató körleveleket;
- c) biztosítja a NOTAM-ok továbbítását a légiforgalmi állandóhelyű szolgálaton keresztül, amennyiben ez lehetséges;
- d) biztosítja, hogy a NOTAM-ok nemzetközi cseréjére csak az érintett nemzetközi NOTAM-irodák és multinacionális NOTAM feldolgozó egységek közötti kölcsönös megállapodás szerint kerüljön sor; és
- e) szükség szerint intézkedik telekommunikációs eszközök segítségével terjesztett NOTAM kiadásáról és átvételéről a működési követelményeknek való megfelelés érdekében.

AIS.OR.405 Repülés előtti tájékoztatási szolgáltatások

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató biztosítja, hogy:

- a) bármely repülőter/helikopter-leszállóhely vonatkozásában az adott repülőterről/helikopter-leszállóhelyről induló útvonalszakaszokra vonatkozó légiforgalmi tájékoztatásokkal lássák el a járatot üzemeltető személyzetet, ideértve a hajózó személyzetet és a repülés előtti tájékoztatásért felelős szolgálatot; és
- b) a repülés előtti tervezési célokat szolgáló légiforgalmi tájékoztatások tartalmazzák a légiforgalmi tájékoztatási termékek elemeire vonatkozó, a működés szempontjából jelentős információkat.

5. SZAKASZ – LÉGFORGALMI TÁJÉKOZTATÁSI TERMÉKEK FRISSÍTÉSEI

AIS.OR.500 Általános előírások – Légiforgalmi tájékoztatási termékek frissítései

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató biztosítja a légiforgalmi adatok és a légiforgalmi tájékoztatások módosítását vagy újbóli kiadását azok naprakészen tartása érdekében.

AIS.OR.505 A légiforgalmi tájékoztatás szabályozási és ellenőrzési rendszere (AIRAC)

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató biztosítja az AIS.TR.505 a) pontban felsorolt körülményekre vonatkozó információk terjesztését az AIRAC keretében.

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató biztosítja, hogy:

- (1) az AIRAC keretében megosztott információkban ne következzen be további változás az AIRAC szerinti hatálybalépési napot követő legalább 28 napig, kivéve, ha a bejelentett körülmény ideiglenes jellegű és nem állna fenn a teljes időszak során;

▼ M1

- (2) az AIRAC keretében megosztott információkat úgy osszák meg/bocsássák rendelkezésre, hogy azok legalább 28 nappal az AIRAC szerinti hatálybalépési nap előtt eljussanak a címzettekhez; és
- (3) a térképészeti munkát igénylő, előre megtervezett, a működés szempontjából fontos változtatások és/vagy a navigációs adatbázisok frissítése tekintetében ne alkalmaznak az AIRAC szerinti hatálybalépési naptól eltérő végrehajtási határidőket.

AIS.OR.510 NOTAM

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató:

- a) biztosítja NOTAM szolgáltatását az AIS.TR.510 ponttal összhangban; és
- b) »figyelemfelkeltő NOTAM-ot« szolgáltat az AIS.TR.510 f) pontban meghatározottak szerint, ha AIP-módosítás vagy AIP-kiegészítés kiadására kerül sor az AIRAC szerinti eljárásokkal összhangban.

AIS.OR.515 Adatkészletek frissítése

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató:

- a) gondoskodik az adatkészletek rendszeres időközönként szükségessé váló módosításáról vagy újbóli kiadásáról azok naprakészen tartásának biztosítása érdekében; és
- b) kiadja az állandó érvényű változtatásokat és a hosszú időtartamra – három hónapra vagy még tovább – szóló átmeneti változtatásokat teljes adatkészlet és/vagy csak a korábban kiadott teljes adatkészlettel való eltéréseket tartalmazó alkészlet formájában.

6. SZAKASZ – SZEMÉLYI FELTÉTELEK**AIS.OR.600 Általános követelmények**

A III. melléklet ATM/ANS.OR.B.005 a) 6. pontjában foglaltakon felül a légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató biztosítja, hogy a légiforgalmi adatok és légiforgalmi tájékoztatás nyújtásáért felelős személyzet:

- a) figyelmét felhívják a következőkre:
- (1) a légiforgalmi tájékoztatási termékekre és szolgáltatásokra vonatkozó követelményekre, a 2–5. szakaszban foglaltak szerint;
- (2) az AIP-módosítások és AIP-kiegészítések tekintetében azokon a területeken alkalmazandó frissítési ciklusokra, amelyekre vonatkozóan légiforgalmi adatokat szolgáltatnak vagy légiforgalmi tájékoztatást nyújtanak;
- b) a tőle elvárt munka elvégzéséhez megfelelő képzettséggel, hozzáértéssel és engedélyekkel rendelkezzen.

B. ALRÉSZ – A LÉGIFORGALMI TÁJÉKOZTATÁST NYÚJTÓ SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ KIEGÉSZÍTŐ MŰSZAKI KÖVETELMÉNYEK (AIS.TR)

2. SZAKASZ – ADATMINŐSÉG-KEZELÉS**AIS.TR.200 Általános előírások**

- a) A légiforgalmi adatok pontosságának meg kell felelnie a III. melléklet (ATM/ANS.OR rész) 1. függelékében meghatározott légiforgalmi adatkatalógusnak.
- b) A légiforgalmi adatok felbontásának összhangban kell állnia az adatok tényleges pontosságával.

▼ M1

- c) Fenn kell tartani a légiforgalmi adatok megbízhatóságát. A légiforgalmi adatkatalógusban meghatározott megbízhatósági besorolás alapján eljárásokat kell bevezetni annak érdekében, hogy:
- (1) a mindennapi adatok tekintetében elkerüljék a sérülést az adatfeldolgozás teljes folyamata során;
 - (2) a lényeges adatok tekintetében ne forduljon elő sérülés a folyamat egyetlen szakaszában sem, és szükség esetén további eljárások bevonására kerüljön sor az esetleges kockázatok kezelésére a rendszer teljes struktúrájában, az adatok megbízhatóságának ezen a szinten történő még jobb biztosítása érdekében;
 - (3) a kritikus adatok tekintetében ne forduljon elő sérülés a folyamat egyetlen szakaszában sem, és további, integritást biztosító eljárásokat vonjanak be a rendszer teljes struktúrájának alapos elemzése során esetleges adatmegbízhatósági kockázatként azonosított hibák hatásainak teljeskörű mérséklése érdekében.
- d) Biztosítani kell a légiforgalmi adatok nyomonkövethetőségét.
- e) Biztosítani kell a légiforgalmi adatok időszerűségét, beleértve az adatok érvényességi idejének korlátozásait.
- f) Biztosítani kell a légiforgalmi adatok teljességét.
- g) Az adatokat olyan formátumban kell szolgáltatni, amely biztosítja az adatok tervezett felhasználásukkal összhangban történő értelmezését.

AIS.TR.210 Légiforgalmi adatok és légiforgalmi tájékoztatások cseréje

A domborzati adatok kivételével a légiforgalmi adatok csereformátuma:

- a) lehetővé teszi mind az egyéni tulajdonságokkal, mind pedig a tulajdonságyűjteményekkel kapcsolatos adatok cseréjét;
- b) lehetővé teszi az állandó érvényű változások eredményeként kialakult, kiindulási alapként tekinthető információk cseréjét;
- c) kialakítása összhangban áll a légiforgalmi adatkatalógusban foglalt tárgykörökkel és tulajdonságokkal, és azt dokumentálni kell a csereformátum és a légiforgalmi adatkatalógus közötti megfeleltetés alkalmazásával.

AIS.TR.220 Ellenőrzés

a) Az ellenőrzés biztosítja a következőket:

- (1) a légiforgalmi adatok sérülésmentes átvételét;
- (2) a légiforgalmi adatfolyamat nem okoz sérülést.

b) A manuálisan bevitt légiforgalmi adatokat és a légiforgalmi tájékoztatást az esetlegesen bevitt hibák meghatározása érdekében független ellenőrzésnek kell alávetni.

AIS.TR.225 Metaadatok

A gyűjtendő metaadatoknak tartalmazniuk kell legalább a következőket:

- a) a légiforgalmi adatok előállításával, átvitelével vagy manipulálásával kapcsolatos bármely tevékenységet végző szervezetek vagy szervek meghatározását;

▼ M1

- b) a végzett tevékenységet;
- c) a tevékenység végzésének dátumát és időpontját.

AIS.TR.235 Hibajelentés, hibamérés és korrekciós intézkedések

A hibajelentési, -felmérési és korrekciós intézkedések végrehajtására vonatkozó mechanizmusoknak biztosítaniuk kell:

- a) a létrehozás, előállítás, tárolás, kezelés és feldolgozás során azonosított problémák, illetve a felhasználók által a közzétételt követően azonosított problémák rögzítését;
- b) azt, hogy a légiforgalmi tájékoztató szolgálat elemezze a légiforgalmi adatokkal és a légiforgalmi tájékoztatással kapcsolatban jelentett valamennyi problémát és végrehajtsa a szükséges korrekciós intézkedéseket;
- c) azt, hogy elsőbbséget élvezzen a kritikus és az alapvető légiforgalmi adatokkal és légiforgalmi tájékoztatással kapcsolatban azonosított hibák, következtetlenségek és anomáliák kiküszöbölése;
- d) azt, hogy a légiforgalmi adatok és légiforgalmi tájékoztatás megbízhatósági szintjének figyelembevételével a lehető leghatékonyabb módon figyelmeztessék a hibák által érintett adatfelhasználókat;
- e) annak elősegítését és ösztönzését, hogy a hibákról visszajelzést küldjenek.

AIS.TR.240 Adatokra vonatkozó korlátozások

Az adatminőségi követelményeknek nem megfelelő adatok meghatározását megjegyzéssel kell ellátni, vagy kifejezetten meg kell adni a minőség értékét.

3. SZAKASZ – LÉGIFORGALMI TÁJÉKOZTATÁSI TERMÉKEK**AIS.TR.300 Általános előírások – Légiforgalmi tájékoztatási termékek**

- a) A terjesztésre szánt légiforgalmi tájékoztatási termékeknek angol nyelvű szöveget kell tartalmazniuk a kódolatlan nyelven megfogalmazott részek vonatkozásában, kivéve azokat a termékeket, amelyeket kizárólag valamely adott tagállamon belüli terjesztésre szántak.
- b) A helységneveket a helyi használat szerint kell írni, és szükség szerint fel kell tüntetni a Nemzetközi Szabványügyi Szervezet (ISO) által használt latin betűs átírásban is.
- c) A légiforgalmi információs termékekben – adott esetben – a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) által használt rövidítéseket kell használni.

1. fejezet – Légiforgalmi tájékoztatás egységes megjelenítése**AIS.TR.305 Légiforgalmi tájékoztató kiadvány (AIP)**

- a) AIP, AIP-módosítások és AIP-kiegészítések nyújtására »elektronikus AIP« (eAIP) formájában kerül sor. Az eAIP lehetővé teszi a számítógép-képernyőn történő megjelenítést, illetve a papírra való nyomtatást. Ezenfelül az AIP, az AIP-módosítások és az AIP-kiegészítések papíron is rendelkezésre bocsáthatók.
- b) Az AIP az alábbiakat foglalja magában:

- (1) az AIP-ban foglalt légiforgalmi eszközökért, szolgálatokért vagy eljárásokért felelős illetékes hatóság nyilatkozatát;

▼ M1

- (2) azokat az általános feltételeket, amelyek mellett a szolgálatok vagy az eszközök igénybe vehetők;
 - (3) a tagállam rendeletei és gyakorlata, valamint a vonatkozó ICAO szabványok és ajánlott gyakorlatok és eljárások közötti jelentős eltérések jegyzékét;
 - (4) a tagállam által hozott döntést minden mérvadó esetben, amikor az ICAO szabványok és ajánlott gyakorlatok és eljárások alternatív cselekvési módot kínálnak fel.
- c) Az AIP az 1. függelékben felsorolt tárgykör mezőkre vonatkozó, és azok szerint elrendezett információkat tartalmaz.
- d) Egyértelműen meg kell jelölni a kiadó tagállamot és légiforgalmi tájékoztató szolgálatot.
- e) Amennyiben kettő vagy több tagállam közösen adja ki az AIP-t, azokat is egyértelműen meg kell jelölni.
- f) Minden AIP önálló kiadvány, amely tartalomjegyzéket is tartalmaz.
- g) Az AIP három részt (GEN, ENR és AD), szakaszokat és alszakaszokat tartalmaz, kivéve, ha az AIP vagy annak egy kötete repülés közbeni operatív használat elősegítésére irányul, amely esetben a pontos formátumról és elrendezésről a tagállam szabadon dönthet, feltéve, hogy megfelelő tartalomjegyzéket biztosít.
- h) Minden AIP-t dátummal kell ellátni.
- i) Az évet, a hónapot (megnevezve) és a napot tartalmazó dátum, a tájékoztatás kiadásának és/vagy hatálybalépésének a dátuma (az AIRAC szerint).
- j) Tevékenységi, rendelkezésreállási vagy üzemeltetési időszakok leírása során meg kell határozni a vonatkozó napokat és időpontokat.
- k) Minden, nyomtatott kötet formájában kiadott AIP-t, valamint a cserélhető lapos AIP-k minden oldalát magyarázó jegyzettel kell ellátni az alábbiak egyértelmű megjelölése érdekében:
- (1) az AIP azonosítója;
 - (2) a lefedett terület, valamint szükség esetén annak alközzetei;
 - (3) a kiadó tagállam és a létrehozó szervezet (hatóság) meghatározása; és
 - (4) oldalszámok/ábrák címe.
- l) Az AIP nyomtatott kötetének bármely módosítását helyettesítő lapok formájában kell kiadni.

AIS.TR.310 Az AIP módosításai

- a) Az AIP bármely, üzemeltetési szempontból lényeges változtatását – az AIS.OR.505 pontban foglaltakkal összhangban – az AIRAC keretében kell kiadni, és mint ilyet, egyértelműen meg kell jelölni.
- b) Minden AIP-módosításhoz folyamatos sorszámot kell rendelni.

▼ M1

- c) AIP-módosítás kiadása esetében annak hivatkozásokat kell tartalmaznia a módosításba beépített NOTAM sorszáma.
- d) Az AIP-módosításokra vonatkozó legutóbbi frissítési ciklusokat közzé kell tenni.
- e) A kézi módosításokat/magyarázó jegyzeteket a minimumra kell korlátozni; a módosítást rendszerint újbóli kiadás vagy helyettesítő lapok formájában kell kiadni.
- f) Minden AIP-módosítás:
 - (1) tartalmaz egy ellenőrzőlistát, amely magában foglalja az AIP minden cserélhető lapjának aktuális dátumát és számát; és
 - (2) tartalmazza a függőben lévő, kézi módosítások összegzését.
- g) Az új vagy módosított információkat széljegyzettel kell azonosítani.
- h) Az AIP-módosítás minden oldalán, így a fedőlapon is, fel kell tüntetni a kiadás dátumát, valamint adott esetben a hatálybalépés dátumát.
- i) Az AIP rendszeres időközönként történő módosításait meg kell határozni az AIP 1. részében (Általános követelmények, GEN).

AIS.TR.315 AIP-kiegészítések

- a) A nyomtatott formában kiadott AIP-kiegészítést különálló lapok formájában kell megtenni.
- b) Az AIP-kiegészítésekre vonatkozó legutóbbi frissítési ciklusokat közzé kell tenni.
- c) Minden AIP-kiegészítéshez sorszámot kell rendelni; a sorszámoknak egymást követő számoknak kell lenniük és a naptári éven kell alapulniuk.
- d) Amennyiben az AIP-kiegészítést valamely NOTAM helyettesítéseként adják ki, hivatkozni kell a NOTAM sorozatára és számára.
- e) Legalább havonta ki kell adni az érvényes AIP-kiegészítések ellenőrzőlistáját a NOTAM ellenőrzőlista részeként, az AIP-kiegészítésekkel megegyező terjesztéssel.
- f) Az AIP-kiegészítés minden oldalán fel kell tüntetni a kiadás dátumát. Az AIRAC keretében kiadott AIP-kiegészítések minden oldalán fel kell tüntetni a kiadás és a hatálybalépés dátumát is.

AIS.TR.320 Légiforgalmi tájékoztató körlevél

- a) A légiforgalmi tájékoztató körlevelet elektronikus dokumentum formájában kell rendelkezésre bocsátani.
- b) Légiforgalmi tájékoztató körlevelet kell kiadni, amikor szükség van a következők közzétételére:
 - (1) a légiforgalmi eljárásokban, szolgálatokban és eszközökben bekövetkező fontos változások előrejelzései;
 - (2) új navigációs rendszerek kiépítésének előrejelzései;

▼ **M1**

- (3) légiközlekedési baleset/esemény kivizsgálásából származó jelentős, a repülésbiztonságot érintő információk;
 - (4) a polgári repülés biztonságát veszélyeztető jogellenes beavatkozásokkal szembeni védelemre vonatkozó rendeletekkel kapcsolatos információk;
 - (5) a légi jármű-vezetők számára különös jelentőséggel bíró egészségügyi kérdéseket érintő tanácsadás;
 - (6) a légi jármű-vezetőkre irányuló, fizikai veszélyek elkerülésére vonatkozó figyelmeztetések;
 - (7) bizonyos időjárási jelenségek által a légi járművek üzemeltetésére gyakorolt hatásra vonatkozó információk;
 - (8) a légi járművek kezelési technikáit érintő új veszélyekre vonatkozó információk;
 - (9) korlátozás alá eső cikkek légi fuvarozására vonatkozó rendeletekkel kapcsolatos információk;
 - (10) nemzeti és uniós jogszabályok előírásaira, valamint változások azokban történő közzétételére vonatkozó hivatkozások;
 - (11) a hajózó személyzetre vonatkozó engedélyezési megállapodásokkal kapcsolatos információk;
 - (12) légiközlekedési szakszemélyzet képzésére vonatkozó információk;
 - (13) nemzeti és uniós jogszabályokban foglalt előírások végrehajtására vagy azok alóli mentességre vonatkozó információk;
 - (14) adott berendezéstípusok használatára és karbantartására vonatkozó tanácsadás;
 - (15) légiforgalmi térképek új és módosított kiadásainak aktuális vagy tervezett rendelkezésre állása;
 - (16) kommunikációs eszközök szállítására vonatkozó információk;
 - (17) zajcsillapításra vonatkozó magyarázó információk;
 - (18) kiválasztott légialkalmassági utasítások;
 - (19) NOTAM-ok sorozatában vagy terjesztésében, AIP-k új kiadásában vagy a tartalmukban, hatályukban vagy formátumukban bekövetkező jelentősebb változásokra vonatkozó információk;
 - (20) a hóeltakarítási tervvel kapcsolatos előzetes tájékoztatás; és
 - (21) egyéb, hasonló jellegű információk.
- c) A légiforgalmi tájékoztató körlevél nem használható olyan információk közzétételére, amelyeket AIP-ban vagy NOTAM-ban kell szerepeltetni.
- d) Az AD 1.2.2 pont szerinti hóeltakarítási tervet légiforgalmi tájékoztató körlevél formájában közzéteendő szezonális információkkal kell kiegészíteni minden évben már jóval a tél kezdete előtt, de legalább egy hónappal a téli időjárási körülmények normális megjelenését megelőzően.

▼ M1

- e) Amennyiben a tájékoztatást létrehozó tagállam légiforgalmi tájékoztató körlevelet választ a területén kívüli terjesztés céljából, azt az AIP-val megegyező módon kell terjeszteni.
- f) Minden légiforgalmi tájékoztató körlevélhez sorszámot kell rendelni; a sorszámoknak egymást követő számoknak kell lenniük és a naptári éven kell alapulniuk.
- g) Amennyiben egy légiforgalmi tájékoztató körlevelet több sorozatban bocsátanak rendelkezésre, minden sorozatot külön betűazonosítóval kell ellátni.
- h) Legalább évente ki kell adni a hatályos légiforgalmi tájékoztató körlevelek ellenőrzőlistáját, amit ugyanúgy kell terjeszteni, mint a légiforgalmi tájékoztató körleveleket.
- i) Adott tagállam területén kívül rendelkezésre bocsátott légiforgalmi tájékoztató körlevelek ellenőrzőlistáját bele kell foglalni a NOTAM-ellenőrzőlistába.

AIS.TR.330 NOTAM

- a) NOTAM-ot kell kiadni, amikor szükség van az alábbi információk megosztására:
 - (1) repülőterek vagy helikopter-leszállóhelyek vagy futópályák létesítése, lezárása vagy az üzemeltetésükben bekövetkező jelentős változások;
 - (2) légiforgalmi szolgálatok létrehozása, visszavonása, valamint a működtetésükben bekövetkező jelentős változások;
 - (3) rádiónavigációs és levegő-föld összeköttetés szolgálatok létrehozása, visszavonása, valamint a működtetésükben bekövetkező jelentős változások;
 - (4) az üzemeltetést közvetlenül befolyásoló készenléti és biztonsági rendszerek rendelkezésre állásának a hiánya;
 - (5) vizuális segédeszközök létrehozása, visszavonása vagy jelentős változásai;
 - (6) repülőtéri világítási rendszerek lényeges alkotóelemeinek megszakítása vagy újbóli üzembe helyezése;
 - (7) léginavigációs szolgálatok eljárásainak létesítése, visszavonása vagy jelentős változásai;
 - (8) a munkaterületen lévő jelentős hibák vagy akadályok előfordulása vagy kijavítása;
 - (9) üzemanyag, olaj vagy oxigén rendelkezésre állásában bekövetkező változások vagy a rendelkezésre állás korlátozásai;
 - (10) a rendelkezésre álló kutatás-mentési eszközök és szolgálatok jelentős változásai;
 - (11) a légi közlekedést gátló akadályok jelölését szolgáló, veszélyt jelző jeladó létrehozása, visszavonása vagy jelentős változásai;
 - (12) az érintett tagállamokban alkalmazandó rendeletek változásai, amelyek üzemeltetési szempontból azonnali intézkedést igényelnek;
 - (13) azonnali intézkedést igénylő üzemi utasítások vagy azok változásai;
 - (14) a légi közlekedést érintő veszélyek jelenléte;

▼ **M1**

- (15) tervezett lézersugárzások, lézerkijelzések és keresőfények, ha a légi-jármű-vezetők éjjellátó képessége valószínűsíthetően csökken;
 - (16) a légi közlekedést gátló akadályok létesítése, eltávolítása vagy változtatásai a felszállási/emeelkedési, megszakított megközelítési, megközelítési területeken, valamint a futópályasávon;
 - (17) tiltott, korlátozott vagy veszélyes légterek létesítése vagy megszüntetése, ideértve – adott esetben – azok aktiválását és deaktiválását, vagy az ilyen státuszukban bekövetkező változásokat;
 - (18) területek vagy útvonalak, illetve azok részeinek létrehozása vagy megszüntetése, amikor fennáll az elfogás lehetősége, és amikor szükség van a 121,500 MHz-es vészhelyzeti URH-frekvencia folyamatos figyelésére;
 - (19) helységazonosító kódok hozzárendelése, törlése vagy megváltoztatása;
 - (20) a repülőtér/helikopter-leszállóhely mentési és tűzoltási kategóriájában bekövetkező változások;
 - (21) a mozgási területen lévő hó, latyak, jég, radioaktív anyag, mérgező vegyi anyagok, vulkáni hamu lerakódás vagy víz miatti veszélyes körülmények jelenléte, megszüntetése vagy jelentős változásai;
 - (22) a bejelentett oltási előírások vagy karanténintézkedések módosítását szükségessé tevő járványkitörések;
 - (23) szoláris kozmikus sugárzásra vonatkozó előrejelzések, amennyiben vannak ilyenek;
 - (24) vulkáni tevékenységben bekövetkező, az üzemeltetés szempontjából jelentős változás, vulkánkitörések helye, dátuma és időpontja és/vagy a vulkáni hamufelhő vízszintes és függőleges kiterjedése, valamint mozgásának az iránya, az esetlegesen érintett repülési szintek és útvonalak vagy útvonalszakaszok;
 - (25) radioaktív anyagok vagy mérgező vegyi anyagok légkörbe jutása nukleáris vagy vegyi baleset után, a baleset helye, dátuma és időpontja, az esetlegesen érintett repülési szintek és útvonalak vagy útvonalszakaszok, valamint a mozgás iránya;
 - (26) humanitárius segítségnyújtási missziók műveleteinek létrehozása, valamint a légi közlekedést érintő eljárások és/vagy korlátozások bevezetése;
 - (27) rövid távú rendkívüli intézkedések végrehajtása az ATS-ben és a kapcsolódó támogató szolgálatokban bekövetkező zavar vagy részleges zavar esetén;
 - (28) a műholdas navigációs rendszerek sértetlenségének megszűnése;
 - (29) a kifutópálya ideiglenes rendelkezésre nem állása jelölési munkálatok miatt, vagy – amennyiben a munkálatokhoz használt berendezés eltávolítható – a futópálya rendelkezésre bocsátásához szükséges idő.”
- b) NOTAM-ot kell kiadni az alábbi tájékoztatások nyújtása érdekében:
- (1) szokásos karbantartási munkák a forgalmi előtereken és a gurulóutakon, amelyek nem érintik a légi járművek biztonságos mozgását;

▼ M1

- (2) ideiglenes akadályok a repülőterek/helikopter-leszállóhelyek közelében, amelyek nem érintik a légi járatok biztonságos működését;
- (3) repülőtér/helikopter-leszállóhely világítási eszközeinek részleges meghibásodása, amikor az ilyen meghibásodás nem érinti közvetlenül a légi járművek műveleteit;
- (4) a levegő-föld összeköttetés részleges ideiglenes meghibásodása megfelelő és működőképes alternatív frekvenciák rendelkezésre állása esetén;
- (5) forgalmi előtér rendező szolgálatok, közötti forgalmi lezárások, korlátozások és irányítás;
- (6) a repülőtéren mozgási területen lévő, helyet, rendeltetési helyet jelző vagy egyéb utasító jelzések üzemképtelensége;

▼ C2

- (7) ejtőernyőzés nem ellenőrzött légtérben látvarepülési szabályok (VFR) szerint, illetve ellenőrzött légtérben bejelentett helyeken vagy veszélyes vagy tiltott légtérben;

▼ M1

- (8) földi egységek által végzett képzési tevékenységek;
 - (9) az üzemeltetést nem befolyásoló készenléti és biztonsági rendszerek rendelkezésre állásának a hiánya;
 - (10) a repülőtéren berendezések vagy általános szolgáltatások üzemeltetést nem befolyásoló korlátozásai;
 - (11) az általános célú légi közlekedést nem érintő nemzeti szabályozások;
 - (12) az üzemeltetést nem befolyásoló lehetséges/esetleges korlátozásokra vonatkozó bejelentések vagy figyelmeztetések;
 - (13) már közzétett tájékoztatásokra vonatkozó általános emlékeztetők;
 - (14) berendezések rendelkezésre állása földi egységek számára, a légtérre és a berendezést használókra gyakorolt operatív hatásra vonatkozó tájékoztatás nélkül;
 - (15) az üzemeltetést nem befolyásoló lézersugárzásokra, valamint a minimális repülési magasságok alatti tűzijátékokra vonatkozó tájékoztatások;
 - (16) a mozgási terület részeinek lezárása legfeljebb egy órán át tartó, helyben koordinált, tervezett munkavégzéssel kapcsolatban;
 - (17) repülőtér/helikopter-leszállóhely üzemeltetésének lezárása, változásai, elérhetetlensége a repülőtér/helikopter-leszállóhely üzemóráin kívül; és
 - (18) egyéb, hasonlóan ideiglenes jellegű, nem üzemeltetésre vonatkozó tájékoztatások.
- c) Az AIS.TR.330 f) és az AIS.TR.330 g) pontban előírtak kivételével valamennyi NOTAM a 2. függelékben található NOTAM-formanyomtatványban megadott sorrendben kell, hogy tartalmazza az információkat.
- d) A NOTAM-ok szövegét az ICAO NOTAM Kódok számára kijelölt jelekből/egységes rövidített frazeológiából kell összeállítani, kiegészítve az ICAO rövidítésekkel, helységrév azonosítókkal, azonosító jelekkel, jelölésekkel, hívójelekkel, frekvenciákkal, számokkal és kódolatlan szöveggel.

▼ M1

- e) Minden NOTAM-ot angol nyelven kell kiadni. Ha a belföldi felhasználók miatt erre szükség van, a NOTAM ezenfelül nemzeti nyelven is kiadható.
- f) A mozgási területen lévő hóra, latyakra, jégre, dérre, állóvízre vagy hóval, latyakkal, jéggel, dérrel, állóvízzel összefüggésben keletkezett vízre vonatkozó tájékoztatás SNOWTAM formájában kerül közzétételre, amely az információkat a 3a. függelékben foglalt SNOWTAM-formanyomtatványban bemutatott sorrendben tartalmazza.
- g) Vulkáni tevékenység üzemeltetést nagymértékben befolyásoló megváltozásáról, vulkáni kitörésekről és/vagy vulkáni hamufelhőről szóló tájékoztatás ASHTAM formájában kerül közzétételre, amely az információkat a 4. függelékben foglalt ASHTAM-formanyomtatványban bemutatott sorrendben tartalmazza.
- h) Ha egy NOTAM-ban hibák fordulnak elő, egy új sorszámmal azonosított NOTAM-ot kell kiadni a hibás NOTAM helyettesítése érdekében, vagy a hibás NOTAM-ot törölni kell és új NOTAM-ot kell kiadni.
- i) Valamely korábban kiadott NOTAM-ot törölő vagy helyettesítő NOTAM kiadása esetén:
 - (1) meg kell adni a korábbi NOTAM sorozatát és számát/évét;
 - (2) mindkét NOTAM sorozatának, helységazonosító kódjának és tárgyának azonosnak kell lennie;
- j) egy NOTAM-mal csak egy NOTAM törölhető vagy helyettesíthető.
- k) Minden NOTAM csak egyetlen tárggyal, és annak egyetlen jellemzőjével foglalkozhat.
- l) Minden NOTAM-nak a lehető legrövidebbnek kell lennie, és azt úgy kell összeállítani, hogy jelentése más dokumentumokra való hivatkozás nélkül is világos legyen.
- m) Az állandó érvényű vagy hosszú időszakra szóló átmeneti tájékoztatást tartalmazó NOTAM-nak megfelelő hivatkozásokat kell tartalmaznia az AIP-ra vagy az AIP-kiegészítésre.
- n) A NOTAM szövegébe foglalt helységazonosító kódoknak meg kell egyezniük azokkal, amelyek az ICAO Doc 7910 Location Indicators (Helységazonosító kódok) című kiadványban szerepelnek. Nem használható ezeknek a kódoknak a rövidített formája. Amennyiben a helységhez nem rendeltek ICAO helységazonosító kódot, a hely nevét kódolatlan nyelven kell beírni.
- o) Minden NOTAM-hoz hozzá kell rendelni egy sorozatot, amelyet egy betű, egy négyjegyű szám, majd egy kötőjel és az évet jelölő kétjegyű szám azonosít. A négyjegyű számoknak egymást követő számoknak kell lenniük, és azoknak a naptári éven kell alapulniuk.
- p) Minden NOTAM-ot sorozatokra kell bontani a tárgy, a forgalom vagy a hely, illetve azok kombinációja alapján, a végfelhasználók igényeitől függően. A nemzetközi légi forgalmat engedélyező repülőterekre vonatkozó NOTAM-okat nemzetközi NOTAM-sorozatban kell kiadni.
- q) Amennyiben a NOTAM-ot angol nyelven és a nemzeti nyelven is kiadják, a NOTAM-sorozatot úgy kell megszerkeszteni, hogy a nemzeti nyelvű sorozat a tartalmát és a számozását tekintve megfeleljen az angol nyelvű sorozatnak.
- r) Az egyes NOTAM-sorozatok tartalmát és földrajzi hatályát részletesen meg kell adni az AIP-ban a GEN 3 pont alatt.
- s) Rendszeresen rendelkezésre kell bocsátani az érvényes NOTAM-ok ellenőrzőlistáját.

▼ M1

- t) Minden sorozat vonatkozásában ki kell adni egy NOTAM ellenőrzőlistát.
- u) A NOTAM ellenőrzőlistának hivatkozást kell tartalmaznia a legutóbbi AIP-módosításokra, AIP-kiegészítésekre, adatkészletekre, valamint legalább a kiosztott légiforgalmi tájékoztató körlevelekre.
- v) A NOTAM ellenőrzőlistát ugyanúgy kell kiosztani, mint azt az üzenetsorozatot, amire az ellenőrzőlista vonatkozik, és azt egyértelműen ellenőrzőlistaként kell megjelölni.
- w) A sorozatok kiosztását ellenőrizni kell, és szükség esetén megfelelő intézkedéseket kell tenni annak biztosítása érdekében, hogy egyetlen sorozat se érje el a naptári év végéig kiadott NOTAM-ok legnagyobb lehetséges számát.

2. fejezet – Digitális adatkészletek**AIS.TR.335 Általános előírások – Digitális adatkészletek**

- a) Referenciakeretként a földrajzi információkra vonatkozó szabványt kell alkalmazni.
- b) Az egyes rendelkezésre álló adatkészletek leírását adattermék specifikáció formájában kell megadni.
- c) A rendelkezésre álló adatkészletek ellenőrzőlistáját, amely tartalmazza a hatálybalépési és közzétételi dátumokat is, a felhasználók rendelkezésére kell bocsátani annak érdekében, hogy aktuális adatokat használjanak.
- d) Az adatkészletek ellenőrzőlistáját ugyanazzal a kiosztási módszerrel kell rendelkezésre bocsátani, mint amelyeket az adatkészletek vonatkozásában alkalmaznak.

AIS.TR.340 Metaadatokra vonatkozó követelmények

Az egyes adatkészletek vonatkozásában a metaadatoknak legalább a következőket kell tartalmazniuk:

- a) az adatkészletet szolgáltató szervezetek vagy egységek neve;
- b) az adat szolgáltatásának dátuma és időpontja;
- c) az adatkészlet érvényessége; és
- d) az adatkészlet használatára vonatkozó bármilyen korlátozás.

AIS.TR.345 AIP-adatkészlet

- a) Az AIP-adatkészletnek a következő tárgykörökre vonatkozóan kell adatokat tartalmazniuk, ideértve a megjelölt tulajdonságokat is:

Tárgykör	Kapcsolódó tulajdonságok, legalább
ATS légtér	Típus, név, oldalsó határok, függőleges határok, légtérosztály
Különleges tevékenységek végzésére szolgáló légtér	Típus, név, oldalsó határok, függőleges határok, korlátozás, aktiválás
Útvonal	Azonosító előtag, repülési szabályok, kód

▼ **M1**

Tárgykör	Kapcsolódó tulajdonságok, legalább
Útvonalszakasz	Navigációs előírás, kezdőpont, végpont, útirány, távolság, felső határ, alsó határ, minimális útvonalmagasság (MEA), legkisebb akadálymentes magasság (MOCA), utazómagasság iránya, utazómagasság fordított iránya, megkövetelt navigációs teljesítmény
Fordulópont – útvonalrepülés	Jelentési kötelezettség, azonosítás, hely, kialakítás
Repülőtér/helikopterleszállóhely	Helységeazonosító kód, név, Nemzetközi Légiszállítási Szövetség (IATA) kód, kiszolgált város, tanúsítás dátuma, tanúsítás lejárata, adott esetben, irányítás típusa, repülőtér-magasság, referencia-hőmérséklet, mágneses eltérés, repülőtér vonatkozási pont
Futópálya	Kód, névleges hosszúság, névleges szélesség, felület típusa, szilárdság
Futópályairány	Kód, földrajzi irány, pályaküszöb, rendelkezésre álló felszállási nekifutási távolság (TORA), rendelkezésre álló felszállási úthossz (TODA), rendelkezésre álló gyorsulás-megállási távolság (ASDA), rendelkezésre álló leszállási távolság (LDA), a felszállás megszakítására rendelkezésre álló úthossz (helikopterek esetén)
Végso megközelítési és felszállási terület (FATO)	Kód, hossz, szélesség, küszöbpont
Földterelési és elemelkedési terület	Kód, középpont, hossz, szélesség, felület típusa
Rádió navigációs berendezés	Típus azonosító, név, kiszolgált repülőtér, üzemidő, mágneses eltérés, frekvencia/csatorna, helyzet, tengerszinthez viszonyított magasság, mágneses irány, földrajzi irány, nulla irányszögű irány

- b) Amennyiben nincs tulajdonság meghatározva az a) pontban felsorolt tárgykörök adott előfordulásához, az AIP-adatkészletben ezt kifejezetten jelölni kell: »nem alkalmazandó«.

AIS.TR.350 Domborzati és akadály adatok – Általános követelmények

A domborzati és akadály adatok lefedettségi területét az alábbiak szerint kell meghatározni:

- a) 1. terület: a tagállam teljes területe;
- b) 2. terület: a repülőtér közelében, az alábbiak szerint felosztva:
- (1) 2a. terület: a futópálya körüli négyszögletes terület, amely magában foglalja a futópályasávot és bármely létező biztonsági felszálló területet;
 - (2) 2b. terület: a 2a. terület végeitől az indulási irányba terjedő terület, amelynek hossza 10 km, 15 %-os szétfutással mindkét oldalon;

▼ M1

- (3) 2c. terület: a 2a. és a 2b. területen kívül, a 2a. terület határától legfeljebb 10 km távolságban húzódó terület; és
- (4) 2d. terület: a 2a., a 2b. és a 2c. területen kívül, a repülőtér vonatkozási ponttól vagy meglévő repülőtéri munkaterület határtól legfeljebb 45 km távolságban húzódó terület, attól függően, hogy melyik van közelebb;
- c) 3. terület: a repülőtéri mozgási területet határoló terület, amely vízszintes irányban terjed a futópálya szélétől a futópálya középvonalától 90 m-ig és a repülőtéri mozgási terület minden egyéb részének a szélétől 50 m-ig; és
- d) 4. terület: a pályaküszöb előtt 900 m-re és a meghosszabbított pályaközépvonal mindkét oldalától 60 m-re, a megközelítés irányában kiterjedő terület II. vagy III. kategóriás precíziós megközelítésű futópályán.

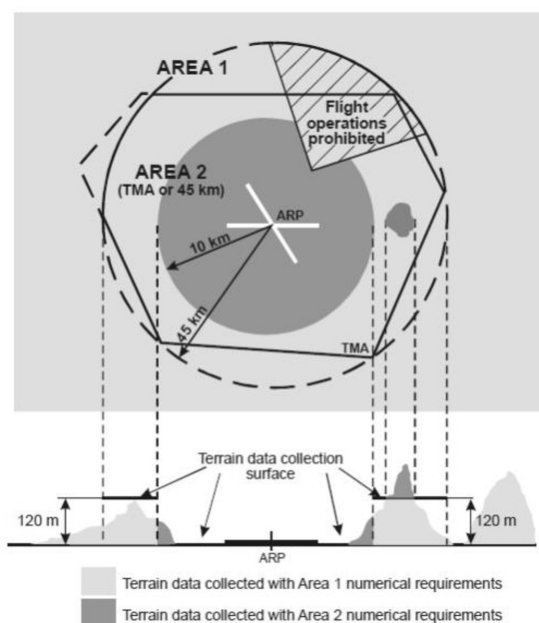
AIS.TR.355 Domborzati adatkészletek

Domborzati adatkészletek AIS.OR.355 ponttal összhangban történő szolgáltatása esetén:

- a) a domborzati adatkészletek tartalmazzák a domborzati felszín digitális megjelenítését folyamatos magassági értékek formájában meghatározott hálózat valamennyi metszéspontjában, egy közös alapponthoz viszonyítva;
- b) a terepháló szögletes vagy egyenes vonalú, és lehet szabályos vagy szabálytalan alakú;
- c) a domborzati adatkészletek tartalmazzák a Föld felszínének térbeli (helyzet és tengerszinthez viszonyított magasság), tematikus és időbeli vetületeit, és természetesen előforduló objektumokat, köztük akadályokat foglalnak magukban;
- d) csak egy objektum típus adható meg, pl.: domborzat;
- e) a domborzati adatkészletben a következő domborzati objektum tulajdonságokat kell rögzíteni:
 - (1) lefedett terület;
 - (2) adat-előállító azonosítása;
 - (3) adatforrás azonosító;
 - (4) adatszerzési módszer;
 - (5) jelzőpontok közötti távolság;
 - (6) vízszintes referenciarendszer;
 - (7) vízszintes felbontás;
 - (8) vízszintes pontosság;
 - (9) vízszintes megbízhatósági szint;
 - (10) vízszintes helyzet;
 - (11) tengerszinthez viszonyított magasság;
 - (12) magassági vonatkoztatási elem;

▼ **M1**

- (13) függőleges referenciarendszer;
 - (14) függőleges felbontás;
 - (15) függőleges pontosság;
 - (16) függőleges megbízhatósági szint;
 - (17) rögzített felület;
 - (18) megbízhatóság;
 - (19) dátum és időbélyegző; valamint
 - (20) a használt mértékegység;
- f) repülőtér vonatkozási pont 10 km-es körzetében a domborzati adatoknak meg kell felelniük a 2. területre vonatkozó számszerű előírásoknak;
- g) a 10 km-es körzet és a közeli körzeti irányító körzet (TMA) határa vagy a 45 km-es körzet közötti területen – attól függően, hogy melyik a kisebb – azoknak az adatoknak, amelyek a vízszintes síkon a legalacsonyabb futópálya magasság felett 120 m-rel áthatoló domborzatra vonatkoznak, meg kell felelniük a 2. területre vonatkozó számszerű előírásoknak;
- h) a 10 km-es körzet és a közeli körzeti irányító körzet határa vagy a 45 km-es körzet közötti területen – attól függően, hogy melyik a kisebb – azoknak az adatoknak, amelyek a vízszintes síkon a legalacsonyabb futópálya magasság felett 120 m-rel nem áthatoló domborzatra vonatkoznak, meg kell felelniük az 1. területre vonatkozó számszerű előírásoknak; és
- i) a 2. terület azon részein, ahol nagyon magas domborzat vagy egyéb helyi korlátozások és/vagy rendeletek miatt tilosak a repülési műveletek, a domborzati adatoknak meg kell felelniük az 1. területre vonatkozó számszerű előírásoknak.

Domborzati adatgyűjtési felületek – 1. terület és 2. terület

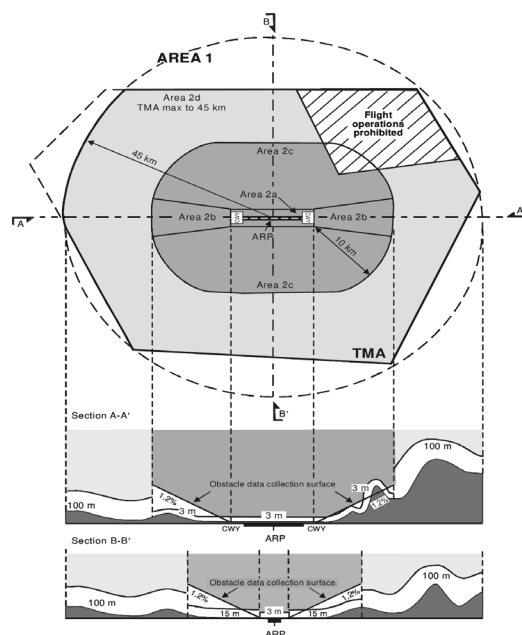
▼ M1**AIS.TR.360 Akadály-adatkészletek**

Akadály-adatkészletek AIS.OR.360 ponttal összhangban történő szolgáltatása esetén:

- a) az akadály-adatelemek olyan objektumok, amelyeket pontokkal, vonalakkal vagy sokszögekkel kell megjeleníteni az adatkészletekben;
- b) minden meghatározott akadály objektum típust meg kell adni, és mindegyiküket a következő tulajdonságlista szerint kell leírni:
 - (1) lefedett terület;
 - (2) adat-előállító azonosítása;
 - (3) adatforrás azonosító;
 - (4) akadály azonosító;
 - (5) vízszintes pontosság;
 - (6) vízszintes megbízhatósági szint;
 - (7) vízszintes helyzet;
 - (8) vízszintes felbontás;
 - (9) vízszintes kiterjedés;
 - (10) vízszintes referenciarendszer;
 - (11) tengerszinthez viszonyított magasság;
 - (12) függőleges pontosság;
 - (13) függőleges megbízhatósági szint;
 - (14) függőleges felbontás;
 - (15) függőleges referenciarendszer;
 - (16) akadály típus;
 - (17) geometria típusa;
 - (18) megbízhatóság;
 - (19) dátum és időbélyegző;
 - (20) a használt mértékegység;
 - (21) világítás; és
 - (22) jelölés;
- c) a 2. és a 3. területre vonatkozó akadály adatokat a következő akadálygyűjtési felületek szerint kell gyűjteni:
 - (1) a 2a. terület akadálygyűjtési felülete 3 m magas a futópálya középvonala mentén mért legközelebbi futópálya magasság felett, és a biztonsági felszálló területhez kapcsolódó részek tekintetében – ha van ilyen terület – a legközelebbi futópálya végterület magasságában;

▼ **M1**

- (2) a 2b. terület akadálygyűjtési felülete 1,2 %-os lejtéssel terjed ki a 2a. terület végeitől a futópálya végterület magasságában az indulás irányában, 10 km hosszúsággal és mindkét oldalon 15 %-os szétfutással; a 3 m-nél kisebb felszín feletti magassággal rendelkező akadályokat nem kell gyűjteni;
- (3) a 2c. terület akadálygyűjtési felülete 1,2 %-os lejtéssel terjed ki a 2a. és a 2b. területen kívül legfeljebb 10 km-es távolságra a 2a. terület határától; a 2c. terület kezdeti magassága a 2a. terület azon pontjának a magassága, amelytől kiindul; a 15 m-nél kisebb felszín feletti magassággal rendelkező akadályokat nem kell gyűjteni;
- (4) a 2d. terület akadálygyűjtési felülete 100 m magas a felszín felett; és
- (5) a 3. terület akadálygyűjtési felülete 0,5 m-re húzódik a repülőtéri mozgási terület legközelebbi pontján áthatoló vízszintes sík felett;
- d) a 2. terület azon részein, ahol nagyon magas domborzat vagy egyéb helyi korlátozások és/vagy rendeletek miatt tilosak a repülési műveletek, az akadály adatok gyűjtésére és rögzítésére az 1. területre vonatkozó számszerű előírásokkal összhangban kerül sor;
- e) az akadály adattermék specifikációban, amelyet az adatkészletben szereplő valamennyi repülőtér vonatkozásában földrajzi koordináták támasztanak alá, a következő területeket kell leírni:
- (1) 2a. 2b., 2c. és 2d. terület;
 - (2) a felszállási repülési útvonal terület; és
 - (3) az akadály-határolt felületek;
- f) az akadály-adatkészletek tartalmazzák az akadályok függőleges és vízszintes kiterjedésének digitális megjelenítését; és
- g) az akadályok nem foglalhatók bele a domborzati adatkészletekbe.

Akadály adatgyűjtési felületek – 1. terület és 2. terület

▼ M1**AIS.TR.365 Repülőtéri térképészeti adatkészletek**

- a) A repülőtéri térképészeti adatkészletek tartalmazzák a repülőtéri objektumok digitális megjelenítését.
- b) Referenciakeretként a földrajzi információkra vonatkozó ISO szabványokat kell alkalmazni.
- c) A repülőtéri térképészeti adattermékeket az alábbi vonatkozó adattermék specifikáció szabvány szerint kell leírni.
- d) A repülőtéri térképészeti adatkészletek tartalmát és szerkezetét alkalmazási séma és objektumkatalógus keretében kell meghatározni.

AIS.TR.370 Műszeres repülési eljárás adatkészletek

- a) A műszeres repülési eljárás adatkészletek a műszeres repülési eljárások digitális megjelenítését tartalmazzák.
- b) A műszeres repülési eljárás adatkészletek a következő tárgykörökre és azok összes tulajdonságára vonatkozó adatokat tartalmazzak:

- (1) eljárás;
- (2) eljárási szakasz;
- (3) végső megközelítési szakasz;
- (4) eljárási pont;
- (5) várakozási eljárás;
- (6) helikopteres eljárás sajátosságai.

4. SZAKASZ – TERJESZTÉSÉRT ÉS REPÜLÉS ELŐTTI INFORMÁCIÓK SZOLGÁLTATÁSÁÉRT FELELŐS SZOLGÁLTATOK**AIS.TR.400 Terjesztésért felelős szolgálatok**

- a) Lehetőség szerint mindig előre meghatározott terjesztési rendszert kell használni a légiforgalmi állandóhelyű szolgálaton keresztül továbbított NOTAM-ok esetében.
- b) A nemzetközileg terjesztett sorozatoktól eltérő NOTAM-sorozatok megosztása kérésre történik.
- c) A NOTAM-okat az ICAO 10. mellékletének II. kötetében meghatározott ICAO kommunikációs eljárásokkal összhangban kell elkészíteni.
- d) Minden NOTAM-ot egyetlen távközlési üzenetként kell továbbítani.
- e) Amennyiben ASHTAM cseréjére kerül sor adott tagállam területén kívül, valamint NOTAM cseréje esetén, amennyiben a tagállamok NOTAM-okat használnak a vulkáni tevékenységre vonatkozó tájékoztatások megosztásához, be kell vonni a vulkanikus hamu tájékoztató központokat és a világterületi előrejelző központokat, valamint figyelembe kell venni a nagy hatótávolságú műveletekre vonatkozó előírásokat.

AIS.TR.405 Repülés előtti tájékoztatási szolgáltatások

- a) Automatizált repülés előtti tájékoztatási rendszereket kell alkalmazni ahhoz, hogy a légiforgalmi adatokat és légiforgalmi tájékoztatásokat az üzemeltető személyzet – ideértve a hajózó személyzet tagjait – rendelkezésére bocsássák önálló tájékozódás, repüléstervezés és repüléstájékoztatás céljából.

▼ M1

- b) A repülés előtti tájékoztatási szolgáltatási eszközök ember-gép interfésze irányított módon könnyű hozzáférést biztosít az összes releváns információhoz/adathoz.
- c) Az automatizált repülés előtti tájékoztatási rendszer önálló tájékoztatói eszközei szükség szerint hozzáférést biztosítanak a légiforgalmi tájékoztató szolgálatához telefonon vagy egyéb megfelelő távközlési eszközön folytatott konzultáció érdekében.
- d) A légiforgalmi adatok és légiforgalmi tájékoztatások önálló tájékoztató, repüléstervezés és repüléstájékoztató céljából történő szolgáltatásához használt automatizált repülés előtti tájékoztatási rendszerek:
- (1) biztosítják a rendszer adatbázis folyamatos és időszerű frissítését, valamint a tárolt légiforgalmi adatok érvényességének és minőségének az ellenőrzését;
 - (2) hozzáférést biztosítanak a rendszerhez az üzemeltető személyzet számára, köztük a hajózó személyzet tagjai, az érintett légiforgalmi személyzet és más légiforgalmi felhasználók számára megfelelő távközlési eszközökön keresztül;
 - (3) igény szerint nyomtatott formában is átadják a rendelkezésre bocsátott légiforgalmi adatokat és légiforgalmi tájékoztatásokat;
 - (4) rövidítéseket alkalmazó, kódolatlan nyelven és az ICAO 7910. számú dokumentumában foglalt ICAO helységazonosító kódokon, illetve – adott esetben – menürendszeren keresztül kezelhető felületen vagy más megfelelő mechanizmuson alapuló hozzáférési és lekérdezési eljárásokat alkalmaznak;
 - (5) megfelelő időben válaszolnak a felhasználók információkérésére.
- e) Alapértelmezés szerint minden NOTAM-ot rendelkezésre kell bocsátani tájékoztatás céljából, és a felhasználó saját belátása szerint csökkentheti a tartalmat.

5. SZAKASZ – LÉGFORGALMI TÁJÉKOZTATÁSI TERMÉKEK FRISSÍTÉSEI**AIS.TR.500 Általános előírások – Légiforgalmi tájékoztatási termékek frissítései**

Az AIP-módosítások, az AIP-kiegészítések, az AIP-adatkészletek és a műszeres repülési eljárás adatkészletek vonatkozásában ugyanazt az AIRAC frissítési ciklust kell alkalmazni a több légiforgalmi tájékoztatási termékben is szereplő adatelemek konzisztenciájának biztosítása érdekében.

AIS.TR.505 AIRAC

- a) Az alábbi körülményekre vonatkozó információkat az AIRAC rendszer keretében kell közzétenni:
- (1) az alábbiakra vonatkozó horizontális és vertikális korlátozások, szabályozások és eljárások:
 - i. repüléstájékoztató körzetek (FIR);
 - ii. irányítói területek;
 - iii. irányítói körzetek;

▼ M1

- iv. tanácsadói területek;
 - v. ATS-útvonalak;
 - vi. állandóan veszélyes, tiltott és korlátozott légterek (a tevékenység típusa és időtartama megadásával, ha ismert), valamint légvédelmi azonosítási körzetek;
 - vii. állandó területek vagy útvonalak vagy azok részei, ahol fennáll az elfogás lehetősége;
 - viii. rádióköteles körzet és/vagy transzponderköteles körzet;
- (2) helyzetek, frekvenciák, hívójelek, azonosítók, rádió navigációs berendezések, kommunikációs és felügyeleti eszközök ismert szabálytalanságai és karbantartási időszakai;
 - (3) várakozási és megközelítési eljárások, érkezési és indulási eljárások, zajcsökkentő eljárások és bármely egyéb vonatkozó ATS-eljárás;
 - (4) átváltási szintek, átváltási magasságok és minimális szektormagasságok;
 - (5) meteorológiai eszközök (ideértve az adásokat) és eljárások;
 - (6) futópályák és biztonsági megállási területek;
 - (7) gurulóutak és forgalmi előterek;
 - (8) repülőtéri földi műveleti eljárások (ideértve a csökkent látási viszonyok között követendő eljárásokat);
 - (9) megközelítési és futópályafények; valamint
 - (10) repülőtér-használati minimumok, ha az adott tagállam közzétett ilyent.
- b) Különleges intézkedéseket kell tenni minden esetben, amikor jelentős változtatásokat terveznek, és amikor az előzetes értesítés kívánatos és gyakorlati szempontból indokolt.
 - c) Amennyiben nem került sor információ szolgáltatására az AIRAC szerinti időpontig, NIL értesítést kell megosztani NOTAM vagy más egyéb alkalmas eszköz útján legkésőbb egy ciklussal az érintett AIRAC szerinti hatálybalépési nap előtt.

AIS.TR.510 NOTAM

- a) NOTAM-ot kell kiadni elegendő időt biztosítva az érintett felek számára a szükséges intézkedések megtételére, az üzemképtelenség, vulkáni tevékenység, radioaktív anyag vagy mérgező vegyi anyagok kibocsátása, illetve egyéb, előre nem látható események esetét kivéve.
- b) A lég navigációs berendezések, eszközök vagy kommunikációs szolgáltatások üzemképtelenségéről tájékoztató NOTAM-ban meg kell adni az üzemképtelenség becsült időtartamát, illetve a szolgáltatás helyreállításának várható idejét.

▼ M1

- c) Az állandó érvényű NOTAM kiadását követő három hónapon belül a NOTAM-ban foglalt információkat bele kell foglalni az érintett légiforgalmi tájékoztatási termékekbe.
- d) Az ideiglenes érvényű, hosszú időszakra szóló NOTAM kiadását követő három hónapon belül a NOTAM-ban foglalt információkat AIP-kiegészítésbe kell foglalni.
- e) Amennyiben egy NOTAM, amelynek van egy becsült érvényességi ideje, váratlanul túllépi a három hónapos határidőt, helyettesítő NOTAM-ot kell kiadni, kivéve, ha az adott körülmény várhatóan három hónapnál tovább fog tartani; ebben az esetben AIP-kiegészítést kell kiadni.
- f) A »figyelemfelkeltő NOTAM« röviden leírja a módosítás vagy a kiegészítés tartalmát, feltünteti a hatálybalépése napját és időpontját, valamint hivatkozási számát.
- g) A »figyelemfelkeltő NOTAM« az AIP-módosítással vagy -kiegészítéssel egy napon lép hatályba.
- h) AIP-módosítás esetén a »figyelemfelkeltő NOTAM« 14 napig marad érvényben.
- i) Kevesebb, mint 14 napig érvényes AIP-kiegészítés esetén a »figyelemfelkeltő NOTAM« az AIP-kiegészítés teljes érvényességi időszaka során érvényes.
- j) Legalább 14 napig érvényes AIP-kiegészítés esetén a »figyelemfelkeltő NOTAM« legalább 14 napig marad érvényben.

AIS.TR.515 Adatkészletek frissítése

- a) Az AIP-adatkészleteket és a műszeres repülési eljárás adatkészleteket az adat-termék specifikációjában meghatározott rendszerességgel kell frissíteni.
- b) Az AIRAC ciklus szerint előre rendelkezésre bocsátott adatkészleteket frissíteni kell azokkal a változásokkal, amelyekre nem az AIRAC keretében került sor a közzététel és a hatálybalépés napja között.

▼ M1*1. függelék***A LÉGIFORGALMI TÁJÉKOZTATÓ KIADVÁNY (AIP) TARTALMA****1. RÉSZ – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK (GEN)**

Amikor az AIP egyetlen kötetben készül, az előszó, az AIP-módosítások jegyzéke, az AIP-kiegészítések jegyzéke, az AIP oldalainak ellenőrzőlistája és az érvényben lévő, kézi módosítások listája csak az 1. részben (GEN rész) szerepelhet, és a 2. és a 3. rész ezen alszakaszai alatt a »nem alkalmazandó« megjegyzést kell feltüntetni.

Amennyiben az AIP több kötetben készül és kerül közzétételre, és mindegyik kötet külön módosításokkal és kiegészítésekkel rendelkezik, minden kötetben külön kell szerepeltetni az előszót, az AIP-módosítások jegyzékét, az AIP-kiegészítések jegyzékét, az AIP oldalainak ellenőrzőlistáját és az érvényben lévő, kézi módosítások listáját.

GEN 0.1 Előszó

Az AIP rövid leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. a kiadó szervezet neve;
2. a vonatkozó ICAO dokumentumok;
3. közzétételi eszközök (pl. nyomtatott, online vagy egyéb elektronikus eszköz);
4. az AIP felépítése és a módosítások megállapított rendszeressége;
5. szerzői jogi politika, adott esetben;
6. a szolgálat, amellyel fel kell venni a kapcsolatot az AIP-ban észlelt hibák vagy hiányosságok esetén.

GEN 0.2 AIP-módosítások jegyzéke

Az AIP-módosítások és az AIRAC AIP-módosítások jegyzéke (amelyet az AIRAC rendszer alapján tesznek közzé) az alábbiakat tartalmazza:

1. a módosítás száma;
2. a kiadás időpontja;
3. a beillesztett dátum (AIRAC AIP-módosítások esetén, hatálybalépés dátuma);
4. a módosítást beillesztő tisztviselő nevének kezdőbetűi.

GEN 0.3 AIP-kiegészítések jegyzéke

Az AIP-kiegészítések jegyzéke az alábbiakat tartalmazza:

1. a kiegészítés száma;
2. a kiegészítés tárgya;
3. az AIP érintett szakasza(i);
4. érvényességi idő;
5. törlések nyilvántartása.

▼ M1**GEN 0.4 AIP-oldalak ellenőrzőlistája**

Az AIP-oldalak ellenőrzőlistája az alábbiakat tartalmazza:

1. oldalszám/ábra címe;
2. a légiforgalmi tájékoztató kiadásának vagy hatálybalépésének napja (év, hónap neve, nap).

GEN 0.5 A kézi AIP-módosítások listája

Az AIP érvényben lévő, kézi módosításainak listája az alábbiakat tartalmazza:

1. az AIP érintett oldala(i);
2. a módosítás szövege; és
3. AIP-módosítás száma, amelyen a kézi módosítást bevezették.

GEN 0.6 Az 1. rész tartalomjegyzéke

Az 1. rész – Általános követelmények (GEN) szakaszainak és alszakaszainak jegyzéke

GEN 1. NEMZETI SZABÁLYOK ÉS ELŐÍRÁSOK**GEN 1.1. Kijelölt hatóságok**

A nemzetközi légi közlekedés előmozdításával foglalkozó kijelölt hatóságok (polgári repülés, meteorológia, vám, bevándorlás, egészségügy, útvonaldíjak, repülőtéri/helikopter-leszállóhelyi díjak, mezőgazdasági karantén és légiközlekedési balesetek kivizsgálása) címei, amelyek minden hatóság esetében tartalmaznak a következőket:

1. a kijelölt hatóság;
2. a hatóság neve;
3. postacím;
4. telefonszám;
5. telefaxszám;
6. e-mail-cím;
7. a légiforgalmi állandóhelyű szolgálat címe; és
8. honlap címe, ha van.

GEN 1.2. Légi járat belépése, közbenső leszállása és indulása

Nemzetközi légi járatok belépésére, közbenső leszállására és indulására vonatkozó előzetes értesítéssel és engedélykéréssel kapcsolatos szabályok és előírások.

GEN 1.3. Utasok és hajózó személyzet belépése, közbenső leszállása és indulása

Nem bevándorló utasok és hajózó személyzet belépésére, közbenső leszállására és indulására vonatkozó szabályok (ideértve a vámot, bevándorlást és karantént, valamint az előzetes értesítéssel és engedélykéréssel kapcsolatos előírásokat).

▼ M1**GEN 1.4. Áru belépése, közbelső leszállása és indulása**

Áruk belépésére, közbelső leszállására és indulására vonatkozó szabályok (ideértve a vámot, valamint az előzetes értesítéssel és engedélykéréssel kapcsolatos előírásokat).

GEN 1.5. Légijármű-műszerek, -felszerelések és repülési dokumentáció

Légi járművek műszereinek, felszerelésének és repülési dokumentációjának rövid leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. a légi járművön tartandó műszerek, felszerelés (ideértve a légi járat kommunikációs, navigációs és felügyeleti berendezéseit), valamint repülési dokumentáció, a 965/2012/EU rendelet IV. melléklete (CAT rész) D. alrészében foglalt rendelkezéseken felül meghatározott különleges követelményekkel együtt; és
2. a 965/2012/EU rendelet IV. melléklete (CAT rész) CAT.IDE.A.280 pontjában és VI. melléklete (NCC rész) NCC.IDE.A.215 pontjában leírt vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT), jeladó eszközök és életmentő felszerelés, amennyiben azt a regionális légiforgalmi megbeszéléseken előírják kijelölt földterületek feletti repülések vonatkozásában.

GEN 1.6. Nemzeti előírások és nemzetközi megállapodások/egyezmények összefoglalása

Címek és hivatkozások jegyzéke, valamint – adott esetben – a légi közlekedést érintő nemzeti előírások összefoglalói, a tagállam által aláírt nemzetközi megállapodások/egyezmények listájával együtt.

GEN 1.7. Eltérések az ICAO-előírásoktól, ajánlott gyakorlatoktól és eljárásoktól

Az adott tagállam nemzeti előírásai és gyakorlatai, valamint a kapcsolódó ICAO-rendeletek közötti jelentős eltérések jegyzéke, amely a következőket tartalmazza:

1. az érintett rendelkezés (melléklet és kiadás száma, bekezdés); és
2. az eltérés teljes szövege.

Az összes jelentős eltérést ebben az alszakaszban kell felsorolni. A mellékleteket számsorrendben kell felsorolni, akkor is, ha valamely ICAO-mellékletben nincs eltérés, amely esetben NIL tájékoztatást kell adni. A nemzeti eltéréseket, illetve azt, hogy milyen mértékben nem alkalmazzák a körzeti kiegészítő eljárásokat, közvetlenül azt a mellékletet követően kell bejelenteni, amelyekre a kiegészítő eljárás vonatkozik.

GEN 2. TÁBLÁZATOK ÉS KÓDOK**GEN 2.1. Mérőrendszer, légijármű-jelölések, munkaszüneti napok****GEN 2.1.1. Mértékegységek**

Az alkalmazott mértékegységek leírása, valamint mértékegység-táblázat.

GEN 2.1.2. Időreferencia-rendszer

Az alkalmazott időreferencia-rendszer (naptári és időrendszer) leírása, valamint annak megjelölése, hogy használnak-e nyári időszámítást, és hogyan jelenik meg az időreferencia-rendszer az AIP-ban.

▼ M1**GEN 2.1.3. Vízszintes referenciarendszer**

Az alkalmazott vízszintes (geodéziai) referenciarendszer rövid leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. a referenciarendszer neve/megjelölése;
2. a vetület meghatározása és paraméterei;
3. az alkalmazott ellipszoid meghatározása;
4. az alkalmazott alappont meghatározása;
5. alkalmazási terület(ek); és
6. annak a csillagnak a magyarázata – adott esetben –, amelyet azoknak a koordinátáknak az azonosítására használnak, amelyek nem felelnek meg az ICAO 11. és 14. mellékletében foglalt pontossági követelményeknek.

GEN 2.1.4. Függőleges referenciarendszer

Az alkalmazott függőleges referenciarendszer rövid leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. a referenciarendszer neve/megjelölése;
2. az alkalmazott geoidmodell leírása, az alkalmazott modell és az EGM-96 modell közötti magasságátváltáshoz szükséges paraméterekkel együtt;
3. annak a csillagnak a magyarázata – adott esetben –, amelyet azoknak a tengerszint feletti magasságoknak/földalak-egyenletlenségeknek az azonosítására használnak, amelyek nem felelnek meg az ICAO 14. mellékletében foglalt pontossági követelményeknek.

GEN 2.1.5. A légi jármű honossága és lajstromjele

A légi jármű honosságának és a tagállam által elfogadott lajstromjelének megjelölése.

GEN 2.1.6. Munkaszüneti napok

A munkaszüneti napok listája, az érintett szolgálatok megjelölésével.

GEN 2.2. A légiforgalmi tájékoztató szolgálat kiadványaiban alkalmazott rövidítések

A tagállam által az AIP-ban, valamint légiforgalmi adatok és légiforgalmi tájékoztatások megosztása során használt, ábécérendbe szedett rövidítések jegyzéke a jelentéseikkel együtt, megfelelő magyarázó jegyzetekkel ellátva azon nemzeti rövidítések vonatkozásában, amelyek eltérnek az ICAO Document 8400 Procedures for Air Navigation Services – ICAO Abbreviations and Codes (PANS-ABC) (Légiforgalmi szolgálatok eljárásai – ICAO rövidítések és kódok) című kiadványban foglaltaktól.

GEN 2.3. Térképszimbólumok

A szimbólumok listája a térképek szerint elrendezve, amennyiben szimbólumokat használnak.

GEN 2.4. Helységazonosító kódok

A légiforgalmi állandóhelyű állomások helyeihez rendelt, kódolási és dekódolási célokra szánt ICAO helységazonosító kódok ábécérendbe szedett listája. A légiforgalmi állandóhelyű szolgálathoz nem kapcsolódó helyekhez magyarázó megjegyzést kell fűzni.

▼ M1**GEN 2.5. Rádió navigációs berendezések listája**

Rádió navigációs berendezések ábécérendbe szedett listája, amely a következőket tartalmazza:

1. azonosító;
2. az állomás neve;
3. a létesítmény/berendezés típusa;
4. annak megjelölése, hogy a berendezés útvonalrepülési (E), repülőtéri (A) vagy kettős (AE) célokat szolgál.

GEN 2.6. Mértékegységek átváltása

Átváltási táblázatok vagy – alternatívaként – átváltási képlet a következők között:

1. tengeri mérföldről kilométerre és fordítva;
2. lábról méterre és fordítva;
3. tizedes ívpercről ívmásodpercre és fordítva;
4. adott esetben egyéb átváltások.

GEN 2.7. Napkelte/napnyugta

A napkelte és a napnyugta időpontjára vonatkozó tájékoztatás, amely tartalmazza a megadott időpontok meghatározása során alkalmazott kritériumok rövid leírását, valamint vagy egy egyszerű képletet vagy táblázatot, amelynek segítségével kiszámíthatók az időpontok a felelősségi körbe tartozó területen lévő bármely hely vonatkozásában, vagy pedig azoknak a helyeknek az ábécérendbe szedett listáját, amelyekre vonatkozóan az időpontokat egy táblázatban megadták, hivatkozva a táblázatban a kapcsolódó oldalra, és a kiválasztott állomásokra/helyekre vonatkozó napkelte/napnyugta táblázatokat, a következők feltüntetésével:

1. az állomás neve;
2. ICAO helységazonosító kód;
3. földrajzi koordináták fokban és percben megadva;
4. dátum(ok), amely(ek)re vonatkozóan az időpontokat meghatározzák;
5. a reggeli polgári szürkület kezdetének időpontja;
6. a napkelte időpontja;
7. a napnyugta időpontja; és
8. az esti polgári szürkület végének időpontja.

GEN 3. SZOLGÁLATOK**GEN 3.1. Légiforgalmi tájékoztató szolgálatok****GEN 3.1.1. Felelős szolgálat**

Az ellátott légiforgalmi tájékoztató szolgálat és fő elemeinek leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. a szolgálat/egység neve;
2. postacím;

▼ M1

3. telefonszám;
4. telefaxszám;
5. e-mail-cím;
6. légiforgalmi állandóhelyű szolgálat címe;
7. honlap címe, ha van;
8. a szolgálat alapját képező rendelkezések leírása, valamint hivatkozás arra, hogy az AIP-ban hol sorolják fel az eltéréseket, ha vannak.

GEN 3.1.2. Felelősségi terület

A légiforgalmi tájékoztató szolgálat felelősségi területe.

GEN 3.1.3. Légiforgalmi kiadványok

A légiforgalmi tájékoztatói termékek elemeinek leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. AIP és kapcsolódó módosítások;
2. AIP-kiegészítések;
3. légiforgalmi tájékoztató körlevél;
4. NOTAM és repülés előtti információs bulletinek;
5. az érvényben lévő NOTAM-ok ellenőrzőlistái és jegyzékei;
6. beszerzésük módja.

Amennyiben légiforgalmi tájékoztató körlevelet használnak a kiadvány árak közzétételére, azt az AIP e szakaszában kell jelezni.

GEN 3.1.4. Az AIRAC rendszer

Az AIRAC rendszer rövid leírása, amely táblázatba foglalva tartalmazza a jelen és a közeljövő AIRAC dátumait.

GEN 3.1.5. Repülés előtti tájékoztató szolgálat repülőtereken/helikopter-leszállóhelyeken

Azoknak a repülőtereknek/helikopter-leszállóhelyeknek a listája, ahol rutinszerűen elérhető a repülés előtti tájékoztatás, a következők megjelölésével:

1. a tartott légiforgalmi tájékoztatói termékek elemei;
2. a tartott térképek és ábrák;
3. az ilyen adatok általános alkalmazási területe.

GEN 3.1.6. Digitális adatkészletek

1. A rendelkezésre álló adatkészletek leírása, amely a következőket tartalmazza:
 - a) adatkészlet címe;
 - b) rövid leírás;
 - c) az érintettek;

▼ M1

- d) földrajzi hatály;
 - e) a használatra vonatkozó korlátozások, adott esetben.
2. Kapcsolattartási adatok, ahol érdeklődni lehet az adatkészletek megszerzésének módjáról, és amelyek a következőket tartalmazzák:
- a) a felelős személy, szolgálat vagy szervezet neve;
 - b) a felelős személy, szolgálat vagy szervezet címe és e-mail-címe;
 - c) a felelős személy, szolgálat vagy szervezet telefonszáma;
 - d) a felelős személy, szolgálat vagy szervezet kapcsolattartási telefonszáma;
 - e) elérhetőségi idő (az az időtartam, az időzóna megjelölésével, melynek során kapcsolatfelvételre van lehetőség);
 - f) online információk, amelyek a személlyel, szolgálattal vagy szervezettel való kapcsolatfelvétel érdekében használhatók; és
 - g) szükség esetén további információk arra vonatkozóan, hogy hogyan és mikor érhető el a személy, szolgálat vagy szervezet.

GEN 3.2. Légiforgalmi térképek**GEN 3.2.1. Felelős szolgálat(ok)**

A légiforgalmi térképek készítéséért felelős szolgálat(ok) leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. a szolgálat neve;
2. postacím;
3. telefonszám;
4. telefaxszám;
5. e-mail-cím;
6. légiforgalmi állandóhelyű szolgálat címe;
7. honlap címe, ha van; és
8. a szolgálat alapját képező rendelkezések leírása, valamint hivatkozás arra, hogy az AIP-ban hol sorolják fel az ICAO-tól való eltéréseket, ha vannak.

GEN 3.2.2. A térképek karbantartása

Rövid leírása annak, hogy hogyan vizsgálják felül és módosítják a légiforgalmi térképeket.

GEN 3.2.3. Beszerzési megállapodások

Annak leírása, hogy a térképek hogyan szerezhetők be, feltüntetve a következőket:

1. szolgáltató/értékesítő ügynökség(ek);
2. postacím;

▼ M1

3. telefonszám;
4. telefaxszám;
5. e-mail-cím;
6. légiforgalmi állandóhelyű szolgálat címe;
7. honlap címe, ha van.

GEN 3.2.4. Rendelkezésre álló légiforgalmi térkép sorozatok

A rendelkezésre álló légiforgalmi térkép sorozatok jegyzéke, amelyet az egyes sorozatok általános leírása és tervezett alkalmazásuk megjelölése követ.

GEN 3.2.5. Rendelkezésre álló légiforgalmi térképek listája

A rendelkezésre álló légiforgalmi térképek listája, amely a következőket tartalmazza:

1. a sorozat címe;
2. a sorozat méretaránya;
3. a sorozat egyes térképeinek, illetve íveinek elnevezése és/vagy száma;
4. ívenkénti ár;
5. a legutóbbi felülvizsgálat dátuma.

GEN 3.2.6. Jegyzék a légiforgalmi világtérképhez (WAC) – ICAO 1:1 000 000

Adott tagállam által készített, a lefedettséget és az ívelrendezést mutató térkép-jegyzék a WAC 1:1 000 000 légiforgalmi világtérképhez. Amennyiben a WAC 1:1 000 000 légiforgalmi világtérkép helyett ICAO 1:500 000 légiforgalmi térkép készül, a térképjegyzékben az ICAO 1:500 000 légiforgalmi térkép lefedettségét és ívelrendezését kell jelölni.

GEN 3.2.7. Helyrajzi térképek

Annak leírása, hogy a helyrajzi térképek hogyan szerezhetők be, feltüntetve a következőket:

1. a szolgálat/ügynökség neve;
2. postacím;
3. telefonszám;
4. telefaxszám;
5. e-mail-cím;
6. légiforgalmi állandóhelyű szolgálat címe;
7. honlap címe, ha van.

GEN 3.2.8. Az AIP-ban nem szereplő térképek helyesbítései

Az AIP-ban nem szereplő térképek helyesbítéseinek jegyzéke, illetve annak megjelölése, hogy honnan szerezhető be erre vonatkozó információ.

▼ M1**GEN 3.3. Légitforgalmi szolgálatok (ATS)****GEN 3.3.1. Felelős szolgálat**

A légitforgalmi szolgálatnak és fő elemeinek leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. a szolgálat neve;
2. postacím;
3. telefonszám;
4. telefaxszám;
5. e-mail-cím;
6. légitforgalmi állandóhelyű szolgálat címe;
7. honlap címe, ha van;
8. a szolgálat alapját képező rendelkezések leírása, valamint hivatkozás arra, hogy az AIP-ban hol sorolják fel az ICAO-tól való eltéréseket, ha vannak;
9. annak feltüntetése, ha a szolgálat nem áll rendelkezésre a nap 24 órájában és a hét minden napján.

GEN 3.3.2. Felelősségi terület

Annak a felelősségi területnek a leírása, ahol légitforgalmi szolgálat ellátására kerül sor.

GEN 3.3.3. A szolgálat típusai

Az ellátott légitforgalmi szolgálatok fő típusainak rövid leírása.

GEN 3.3.4. Az üzemeltartó és az ATS közötti együttműködés

Az üzemeltartó és az ATS közötti együttműködést érintő általános feltételek.

GEN 3.3.5. Legkisebb tengerszint feletti repülési magasság

A legkisebb tengerszint feletti repülési magasságok meghatározása során alkalmazott kritériumok.

GEN 3.3.6 ATS-egységek címjegyzéke

Az ATS-egységek és azok címeinek jegyzéke ábécérendbe szedve, amely a következőket tartalmazza:

1. egység neve;
2. postacím;
3. telefonszám;
4. telefaxszám;
5. e-mail-cím;

▼ M1

6. légiforgalmi állandóhelyű szolgálat címe;
7. honlap címe, ha van.

▼ C2**GEN 3.4. Kommunikációs és navigációs szolgálatok****▼ M1****GEN 3.4.1. Felelős szolgálat**

A távközlési és navigációs eszközök biztosításáért felelős szolgálat leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. a szolgálat neve;
2. postacím;
3. telefonszám;
4. telefaxszám;
5. e-mail-cím;
6. légiforgalmi állandóhelyű szolgálat címe;
7. honlap címe, ha van;
8. a szolgálat alapját képező rendelkezések leírása, valamint hivatkozás arra, hogy az AIP-ban hol sorolják fel az ICAO-tól való eltéréseket, ha vannak;
9. annak feltüntetése, ha a szolgálat nem áll rendelkezésre a nap 24 órájában és a hét minden napján.

GEN 3.4.2. Felelősségi terület

Annak a felelősségi területnek a leírása, ahol távközlési szolgáltatás nyújtására kerül sor.

GEN 3.4.3. A szolgálat típusai

A rendelkezésre bocsátott szolgáltatás és eszközök fő típusainak rövid leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. rádió navigációs szolgáltatások;
2. beszédüzemű és/vagy adatkapcsolat-szolgáltatások;
3. műsorszolgáltatás;
4. használt nyelv(ek); és
5. annak megjelölése, hogy hol érhető el további információ.

GEN 3.4.4. Követelmények és feltételek

A kommunikációs szolgálat rendelkezésre állására vonatkozó követelmények és feltételek rövid leírása.

GEN 3.4.5. Egyéb

Bármilyen további információ (pl. kiválasztott rádióállomások, távközlési diagram).

▼ M1**GEN 3.5. Meteorológiai szolgálatok****GEN 3.5.1. Felelős szolgálat**

A meteorológiai információk nyújtásáért felelős meteorológiai szolgálat rövid leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. a szolgálat neve;
2. postacím;
3. telefonszám;
4. telefaxszám;
5. e-mail-cím;
6. légiforgalmi állandóhelyű szolgálat címe;
7. honlap címe, ha van;
8. a szolgálat alapját képező rendelkezések leírása, valamint hivatkozás arra, hogy az AIP-ban hol sorolják fel az eltéréseket, ha vannak;
9. annak feltüntetése, ha a szolgálat nem áll rendelkezésre a nap 24 órájában és a hét minden napján.

GEN 3.5.2. Felelősségi terület

Annak a területnek és/vagy azoknak a légi útvonalaknak a rövid leírása, amelyekre vonatkozóan meteorológiai szolgálat ellátására kerül sor.

GEN 3.5.3. Meteorológiai megfigyelések és jelentések

A nemzetközi légi közlekedés számára nyújtott meteorológiai megfigyelések és jelentések részletes leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. az állomás neve és az ICAO helységazonosító kód;
2. a megfigyelés típusa és gyakorisága, az automatikus megfigyelő berendezések feltüntetésével;
3. a meteorológiai jelentések típusa, valamint TREND előrejelzés rendelkezésre állása;
4. felszíni szél, látástávolság, futópálya menti látástávolság, felhőalap, hőmérséklet és – adott esetben – szélnyírás megfigyelésére és jelentésére használt konkrét megfigyelőrendszer típusa és a megfigyelési helyek száma (pl. anemométer futópályák kereszteződésében, látástávolság-mérő a földterületi területek mellett stb.);
5. üzemidő;
6. légiforgalmi éghajlati információk rendelkezésre állásának feltüntetése.

GEN 3.5.4. A szolgálat típusai

Az ellátott szolgálat fő típusainak rövid leírása, amely részletesen ismerteti az eligazítást, a konzultációt, a meteorológiai információk megjelenítését, az üzem-bentartók és a hajózó személyzet tagjai számára rendelkezésre álló repülési dokumentumokat, valamint a meteorológiai információk szolgáltatása során alkalmazott módszereket és eszközöket.

▼ M1

GEN 3.5.5. Üzembentartóktól kért értesítések

Minimális mennyiségű előzetes értesítés, amit a meteorológiai szolgálat kér az üzembentartóktól az eligazítás, a konzultáció és a repülési dokumentumok vonatkozásában, valamint egyéb meteorológiai információk, amelyeket kérnek vagy megváltoztatnak.

GEN 3.5.6. Légijármű-jelentések

Szükség szerint a meteorológiai szolgálat előírásai légijármű-jelentések készítésére és továbbítására vonatkozóan.

GEN 3.5.7. VOLMET szolgálat

A VOLMET és/vagy D-VOLMET szolgálat leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. a küldő állomás neve;
2. a rádiókommunikációhoz használt hívójel vagy azonosító és rövidítés;
3. az adáshoz használt frekvencia vagy frekvenciák;
4. az adás időszaka;
5. üzemidő;
6. azoknak a repülőtereknek/helikopter-leszállóhelyeknek a listája, amelyek számára jelentéseket és/vagy előrejelzéseket küldenek; és
7. a küldött jelentések, előrejelzések és SIGMET információk, valamint megjegyzések.

GEN 3.5.8. SIGMET és AIRMET szolgálat

A meteorológiai megfigyelés leírása, amelyet azokban a repüléstájékoztató körzetekben vagy irányítói területeken nyújtanak, amelyek számára légiforgalmi szolgálatot látnak el, a meteorológiai megfigyelő állomások listájával együtt, feltüntetve a következőket:

1. a meteorológiai megfigyelő állomás neve, ICAO helységazonosító kód;
2. üzemidő;
3. kiszolgált repüléstájékoztató körzet(ek) vagy irányítói terület(ek);
4. SIGMET érvényességi időszakok;
5. a SIGMET információkkal kapcsolatban alkalmazott különleges eljárások (pl. vulkáni hamu vagy trópusi ciklonok vonatkozásában);
6. az AIRMET információkkal kapcsolatban alkalmazott különleges eljárások (a vonatkozó körzeti léginavigációs megállapodásokkal összhangban);
7. ATS-egység(ek), amelyek számára a SIGMET és AIRMET információkat nyújtják;
8. további információk, mint például a szolgáltatás bármilyen korlátozása stb.

▼ M1**GEN 3.5.9. Egyéb automatizált meteorológiai szolgálatok**

Meteorológiai információk nyújtására rendelkezésre álló automatizált szolgálatok leírása (pl. telefonon és/vagy számítógépes modemen elérhető automatizált repülés előtti tájékoztató szolgálat), amely a következőket tartalmazza:

1. a szolgálat neve;
2. a rendelkezésre álló információk;
3. a lefedett területek, útvonalak és repülőterek;
4. telefon- és telefaxszám(ok), e-mail-cím, valamint honlapcím, ha van.

GEN 3.6. Felkutatás és mentés**GEN 3.6.1. Felelős szolgálat(ok)**

Felkutatás és mentés biztosításáért felelős szolgálat(ok) rövid leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. a szolgálat/egység neve;
2. postacím;
3. telefonszám;
4. telefaxszám;
5. e-mail-cím;
6. légitforgalmi állandóhelyű szolgálat címe;
7. honlap címe, ha van; és
8. a szolgálat alapját képező rendelkezések leírása, valamint hivatkozás arra, hogy az AIP-ban hol sorolják fel az ICAO-tól való eltéréseket, ha vannak.

GEN 3.6.2. Felelősségi terület

Annak a felelősségi területnek a leírása, ahol felkutatási és mentési szolgálat ellátására kerül sor.

GEN 3.6.3. A szolgálat típusai

A rendelkezésre bocsátott szolgáltatás és eszközök típusainak rövid leírása és – adott esetben – földrajzi ábrázolása, feltüntetve, ha a felkutatás és mentés légi lefedettsége légi járművek jelentős mértékű bevetésének a függvénye.

GEN 3.6.4. Felkutatással és mentéssel kapcsolatos megállapodások

A felkutatással és mentéssel kapcsolatos hatályos megállapodások rövid leírása, amely kitér azokra a rendelkezésekre, amelyek megkönnyítik más tagállamok légi járműveinek a belépését és indulását eltűnt vagy megrongálódott légi járművekkel kapcsolatos felkutatás, mentés vagy javítás céljából, csupán fedélzeti értesítéssel vagy a repülési terv bejelentését követően.

▼ M1**GEN 3.6.5. A rendelkezésre állás feltételei**

A felkutatásra és mentésre vonatkozó rendelkezések rövid leírása, amely tartalmazza a szolgáltatás és az eszközök nemzetközi felhasználásra való rendelkezésre bocsátásának általános feltételeit, feltüntetve azt, hogy a felkutatásra és mentésre rendelkezésre álló adott szolgáltatás felkutatási és mentési technikákra és feladatokra specializálódott-e vagy pedig azokat más célokra használják, de képzéssel és felszereléssel felkutatási és mentési célokra is alkalmassá tették, vagy csak alkalmanként állnak rendelkezésre és nem került sor kifejezetten felkutatási és mentési munkákkal kapcsolatos képzésre vagy felkészülésre.

GEN 3.6.6. Alkalmazott eljárások és jelek

A mentést végző légi jármű által használt eljárások és jelek rövid leírása, valamint a túlélők által használandó jeleket bemutató táblázat.

GEN 4. REPÜLŐTEREK/HELIKOPTER-LESZÁLLÓHELYEK ÉS LÉGI-NAVIGÁCIÓS SZOLGÁLATOK DÍJAI

Utalni lehet arra, hogy hol található az érvényes díjakra vonatkozó részletek, amennyiben azokat nem sorolják fel tételesen ebben a fejezetben.

GEN 4.1. Repülőterek/helikopter-leszállóhelyek díjai

A nemzetközi használatra rendelkezésre álló repülőtereken/helikopter-leszállóhelyeken alkalmazott díjtípusok rövid leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. légi jármű leszállása;
2. légi jármű parkírozása, hangározása és hosszú távú tárolása;
3. személyszállítási szolgáltatás;
4. biztonság;
5. zajjal kapcsolatos tételek;
6. egyéb (vám, egészségügy, bevándorlás stb.);
7. mentességek/kedvezmények; és
8. fizetési módok.

GEN 4.2. Léginavigációs szolgálatok díjai

A nemzetközi igénybevételre nyújtott léginavigációs szolgáltatások díjainak rövid leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. bevezető irányító szolgálat;
2. léginavigációs szolgálati útvonal;
3. léginavigációs szolgálat költségalapja, valamint mentességek/kedvezmények;
4. fizetési módok.

2. RÉSZ – ÚTVONALON (ENR)

Amennyiben az AIP több kötetben készül és kerül közzétételre, és mindegyik kötet külön módosításokkal és kiegészítésekkel rendelkezik, minden kötetben külön kell szerepeltetni az előszót, az AIP-módosítások jegyzékét, az AIP-kiegészítések jegyzékét, az AIP oldalainak ellenőrzőlistáját és az érvényben lévő, kézi módosítások listáját. Ha az AIP egyetlen kötetben készül el, a »nem alkalmazandó« megjelölést kell feltüntetni a fent felsorolt alszakaszok mindegyike alatt.

▼ M1**ENR 0.6 A 2. rész tartalomjegyzéke**

A 2. rész – Útvonalon (ENR) szakaszainak és alszakaszainak jegyzéke.

ENR 1. ÁLTALÁNOS SZABÁLYOK ÉS ELJÁRÁSOK**ENR 1.1. Általános szabályok**

Az általános szabályokat a tagállamban történő alkalmazás szerint kell közzétenni.

ENR 1.2. Látvarepülési szabályok

A látvarepülési szabályokat a tagállamban történő alkalmazás szerint kell közzétenni.

ENR 1.3. Műszeres repülési szabályok

A műszeres repülési szabályokat a tagállamban történő alkalmazás szerint kell közzétenni.

ENR 1.3.1. Valamennyi műszer szerinti repülésre vonatkozó szabályok

ENR 1.3.2. Ellenőrzött légtérben végrehajtott IFR repülésekre vonatkozó szabályok

ENR 1.3.3. Ellenőrzött légtéren kívüli IFR repülésekre vonatkozó szabályok

ENR 1.3.4. Szabad útvonalú légtérre vonatkozó általános eljárások

A szabad útvonalú légtérre vonatkozó eljárások, az alkalmazott, szabad útvonalú légtér szempontjából releváns pontok magyarázatával és meghatározásával. Határon átnyúló szabad útvonalú légtér megvalósítása esetén a repüléstájékoztató körzeteket (FIR)/magaslégtéri repüléstájékoztató körzeteket (UIR), illetve az irányítói területeket (CTA)/magaslégtéri irányítói területeket (UTA) az ENR 1.3. pontban kell feltüntetni.

ENR 1.4. ATS légtérostályozás és leírás

ENR 1.4.1. ATS légtérostályozás

Az ATS légtérostályozás leírása a 923/2012/EU végrehajtási rendelet 4. függelékében foglalt ATS légtérostályozási táblázat formájában, megfelelő jegyzetekkel ellátva a tagállam által nem használt légtérostályozások megjelölése érdekében.

ENR 1.4.2. ATS légtér leírása

Egyéb ATS légtér leírások, adott esetben, általános szöveges leírásokkal

ENR 1.5. Várakozási, megközelítési és indulási eljárások

ENR 1.5.1. Általános előírások

Meg kell adni a várakozási, megközelítési és indulási eljárások alapját képező kritériumok leírását.

ENR 1.5.2. Érkező légi járatok

Be kell mutatni azokat az érkező légi járatokra vonatkozó eljárásokat (hagyományos vagy léginavigációs eljárások vagy mindkettő), amelyek ugyanazon típusú légtérbe érkező vagy ott repülő járatokra érvényesek. Amennyiben egy repülőtér légtéren belül különböző eljárásokat alkalmaznak, azt egy megjegyzésben fel kell tüntetni, valamint hivatkozni kell arra, hogy hol találhatók meg az adott eljárások.

▼ M1**ENR 1.5.3. Induló légi járatok**

Be kell mutatni azokat az induló légi járatokra vonatkozó eljárásokat (hagyományos vagy léginavigációs eljárások vagy mindkettő), amelyek bármely repülőtérről/helikopter-leszállóhelyről induló járatra érvényesek.

ENR 1.5.4. Egyéb lényeges információk és eljárások

További információk rövid leírása, pl. belépési eljárások, végső megközelítés összehangolás, várakozási eljárások és minták.

ENR 1.6. ATS légtérelenőrző szolgálatok és eljárások**ENR 1.6.1. Elsődleges légtérelenőrző radar**

Az elsődleges radar szolgálatok és eljárások leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. kiegészítő szolgálatok;
2. radarirányítás alkalmazása;
3. radar és levegő-föld összeköttetési hiba esetén követendő eljárások;
4. beszédüzemű kommunikáció, valamint légiforgalmi irányító és légi jármű-vezető közötti digitális adatcsere helyzetjelentési követelmények; és
5. a radarfedési terület grafikus ábrázolása.

ENR 1.6.2. Másodlagos légtérelenőrző radar (SSR)

Másodlagos légtérelenőrző radar (SSR) üzemeltetési eljárásainak leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. kényszerhelyzeti eljárások;
2. levegő-föld összeköttetési hiba és jogellenes beavatkozás esetén követendő eljárások;
3. az SSR kód kiosztás rendszere;
4. beszédüzemű, valamint légiforgalmi irányító és légi jármű-vezető közötti digitális adatcsere helyzetjelentési követelmények; és
5. az SSR lefedett terület grafikus ábrázolása.

ENR 1.6.3. Automatikus berendezésfüggő légtér-ellenőrzési adatközlés (ADS-B)

Az automatikus berendezésfüggő légtér-ellenőrzési adatközlés (ADS-B) üzemeltetési eljárásainak leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. kényszerhelyzeti eljárások;
2. levegő-föld összeköttetési hiba és jogellenes beavatkozás esetén követendő eljárások;
3. a jármű azonosítására vonatkozó követelmények;
4. beszédüzemű, valamint légiforgalmi irányító és légi jármű-vezető közötti digitális adatcsere helyzetjelentési követelmények; és
5. az ADS-B fedési terület grafikus ábrázolása.

ENR 1.6.4. Egyéb lényeges információk és eljárások

További információk és eljárások leírása, pl. radar meghibásodása és transzponder meghibásodása esetén követendő eljárások.

▼ M1**ENR 1.7. Magasságmérő beállítási eljárások**

Közzé kell tenni az alkalmazott magasságmérő beállítási eljárások leírását, amely a következőket tartalmazza:

1. rövid bevezetés, amely megjelöli az eljárások alapját képező ICAO dokumentumokat, valamint az ICAO rendelkezéseitől való eltéréseket, ha vannak ilyenek;
2. magasságmérő beállítási alapeljárások;
3. a magasságmérő beállítási körzet(ek) leírása;
4. az üzembentartókra (köztük a légi jármű-vezetőkre) vonatkozó eljárások; és
5. az utazómagasságok táblázata.

ENR 1.8. ICAO körzeti kiegészítő eljárások

Be kell mutatni a teljes felelősségi kört érintő körzeti kiegészítő eljárásokat.

ENR 1.9. Légitforgalmi áramlás-szervezés (ATFM) és légtér gazdálkodás

Az ATFM rendszer és a légtér gazdálkodás rövid leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. ATFM struktúra, szolgáltatási terület, nyújtott szolgáltatás, egység(ek) helye és üzemidő;
2. áramlási közlemények típusai és a formátumok leírása; és
3. induló járatokra alkalmazandó eljárások, amelyek a következőket tartalmazzák:
 - a) az alkalmazott ATFM intézkedésekre vonatkozó információk nyújtásáért felelős szolgálat;
 - b) repülési tervre vonatkozó követelmények; és
 - c) résidőkiosztások.
4. a repüléstájékoztató körzete(ke)n belüli légtér gazdálkodásért való általános felelősséggel kapcsolatos információk, a polgári/katonai légtérkiosztás és gazdálkodás-koordináció leírása, a kezelendő légtér szerkezete (kiosztás és a kiosztásban bekövetkező változások), valamint általános üzemeltetési eljárások.

ENR 1.10. Repüléstervezés

A repüléstervezési szakaszhoz kapcsolódó minden olyan korlátozási vagy tanácsadási információt, amely segítheti a felhasználót a tervezett repülési művelet bemutatásában, fel kell tüntetni, ideértve a következőket:

1. a repülési terv benyújtásának eljárásai;
2. az ismétlődő repülési tervek rendszere; és
3. a benyújtott repülési tervben eszközölt változtatások.

▼ M1**ENR 1.11. Repülési terv közlemények címzése**

Táblázatba foglalva fel kell tüntetni a repülési tervekhez rendelt címzéseket, az alábbiak megjelölésével:

1. repülési kategória (IFR, VFR vagy mindkettő);
2. útvonal (FIR-be vagy azon keresztül és/vagy TMA-ba vagy azon keresztül);
és
3. a közlemény címzése.

ENR 1.12. Polgári légi járművek elfogása

Meg kell adni az elfogási eljárások és az alkalmazandó látjelek leírását, feltüntetve, hogy alkalmazzák-e az ICAO rendelkezéseit, és ha nem, akkor azt, hogy vannak eltérések.

ENR 1.13. Jogellenes beavatkozás

Be kell mutatni a jogellenes beavatkozás esetén alkalmazandó megfelelő eljárásokat.

ENR 1.14. Légiforgalmi események

A légiforgalmi események jelentésére szolgáló rendszer leírása, amely tartalmazza a következőket:

1. a légiforgalmi események meghatározása;
2. a légiforgalmi esemény bejelentőlap használata;
3. jelentési eljárások (ideértve a repülés közbeni eljárásokat); és
4. a jelentés célja és a bejelentőlap kezelése.

ENR 2. LÉGIFORGALMI SZOLGÁLATOK LÉGTÉR**ENR 2.1. FIR, UIR, TMA és CTA**

A repüléstájékoztató körzetek (FIR), a magaslégtéri repüléstájékoztató körzetek (UIR) és az irányítói területek (CTA) – köztük a különleges CTA-k, mint például a közelkörzeti irányítói körzetek (TMA) – részletes leírása, amely tartalmazza a következőket:

1. név, a FIR/UIR oldalhatárainak földrajzi koordinátái fokban és percben megadva, valamint a CTA oldalhatárok fokban, percben és másodpercben megadva, függőleges határok és légtérsztály;
2. a szolgáltatást nyújtó egység azonosítása;
3. az egységet kiszolgáló légiforgalmi állomás hívójele és a használt nyelv(ek), megadva a területet és a feltételeket, valamint hogy hol és mikor alkalmazandó, adott esetben;
4. frekvenciák, és adott esetben a SATVOICE szám, kiegészítve konkrét célokat szolgáló jelzésekkel; és
5. megjegyzések.

Ebben az alszakaszban fel kell tüntetni azokat a katonai légbázisok körüli irányítói körzeteket, amelyeknek a leírása egyébként nem szerepel az AIP-ban. Amennyiben a 923/2012/EU végrehajtási rendelet repülési tervek, kétirányú kommunikációra és helyzetjelentésre vonatkozó előírásai minden légi járatra alkalmazandók az elfogások szükségességének kiküszöbölése vagy csökkentése érdekében, és/vagy amennyiben fennáll az elfogás lehetősége és szükség van a 121,500 MHz-es vészhelyzeti URH-frekvencia folyamatos figyelésére, ezt fel kell tüntetni az adott területek vagy azok részei vonatkozásában.

▼ M1

Azoknak a kijelölt területeknek a leírása, amelyek felett előírás a vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT) használata, és ahol a légi járművek kötelesek folyamatosan figyelni a 121,500 MHz-es ultrarövid hullámú vészfrekvenciát, kivéve azokban az időszakokban, amikor a légi jármű más ultrarövid hullámú csatornákon folytat kommunikációt, vagy a fedélzeti berendezésekre vonatkozó korlátozások vagy a pilótafülkében végrehajtandó feladatok miatt nem lehet egyszerre két csatornát figyelni.

ENR 2.2. Egyéb szabályozott légtér

A rádióköteles körzetek és a transzponderköteles körzetek részletes leírása, amely tartalmazza a következőket:

1. a rádióköteles körzet/transzponderköteles körzet neve, oldalhatárainak földrajzi koordinátái fokban és percben megadva;
2. függőleges határok repülési szintben vagy lábban megadva;
3. a tevékenység időpontja; és
4. megjegyzések.

A szabályozott légtér egyéb típusainak részletes leírása, amennyiben létrehozta ilyeneket, és a légtérosztályozás.

▼ M5**ENR 3. ATS-ÚTVONALAK****ENR 3.1. Hagyományos navigációs útvonalak**

A hagyományos navigációs útvonalak részletes leírása, amely tartalmazza a következőket:

1. az útvonal kódja, az adott szakasz(ok)ra alkalmazandó, az előírt kommunikációs teljesítményre (RCP) vonatkozó előírás(ok), az előírt felügyeleti teljesítményre (RSP) vonatkozó előírás(ok), az útvonalat meghatározó összes mérvadó pont – köztük a kötelező« vagy „kérésre” jelentéstételi pontok – neve, kódja vagy névkódja és földrajzi koordinátái fokban, percben és másodpercben megadva;
2. útirányok vagy VOR radiálók a legközelebbi fokra megadva, az egyes egymást követő mérvadó pontok közötti geodéziai távolság a legközelebbi tized kilométerre vagy tized tengeri mérföldre megadva, valamint – VOR radiálók esetében – az átkapcsolási pontok;
3. alsó és felső határok, illetve minimális útvonalmagasságok a legközelebbi magasabb 50 m-re vagy 100 lábra megadva, és légtérosztályozás;
4. oldalhatárok és legkisebb akadálymentes magasságok;
5. utazómagasságok iránya;
6. megjegyzések, amelyek tartalmazzák az irányító egység megjelölését, működési csatornáját, adott esetben a bejelentkezési címét, SATVOICE számát, valamint bármely navigációs, RCP és RSP-előírás korlátozását.

▼ **M5****ENR 3.2. Területi navigációs útvonalak**

A teljesítményalapú navigációs (területi navigáció és megkövetelt navigációs teljesítmény) útvonalak részletes leírása, amely tartalmazza a következőket:

1. az útvonal kódja, az adott szakasz(ok)ra alkalmazandó, az előírt kommunikációs teljesítményre (RCP) vonatkozó előírás(ok), navigációs előírás(ok) és/vagy az előírt felügyeleti teljesítményre (RSP) vonatkozó előírás(ok), az útvonalat meghatározó összes mérvadó pont – köztük a kötelező« vagy „kérésre” jelentéstételi pontok – neve, kódja vagy névkódja és földrajzi koordinátái fokban, percben és másodpercben megadva;
2. területi navigációs útvonalat meghatározó fordulópontok tekintetében továbbá, adott esetben:
 - a) a VOR/távolságmérő berendezés vonatkozási pontjának állomásazonosítója;
 - b) irányszög a legközelebbi fokra megadva, és távolság a VOR/távolságmérő berendezés vonatkozási pontjától a legközelebbi tized kilométerre vagy tized tengeri mérföldre megadva, ha a fordulópont azzal nem közös elhelyezésű;
 - c) a távolságmérő berendezés adóantennájának tengerszinthez viszonyított magassága a legközelebbi 30 m-re (100 láb) megadva;
3. mágneses referencia-irányszög a legközelebbi fokra megadva, a meghatározott végpontok közötti geodéziai távolság a legközelebbi tized kilométerre vagy tized tengeri mérföldre megadva, és az egyes egymást követő kijelölt mérvadó pontok közötti távolság;
4. felső és alsó határok, valamint légtérostályozás;
5. utazómagasságok iránya;
6. az egyes teljesítményalapú navigációs útvonalakra (területi navigáció vagy megkövetelt navigációs teljesítmény) vonatkozó navigációs pontossági követelmény;
7. megjegyzések, amelyek tartalmazzák az irányító egység megjelölését, működési csatornáját, adott esetben a bejelentkezési címét, SATVOICE számát, valamint bármely navigációs, RCP és RSP-előírás korlátozását.

ENR 3.3. Egyéb útvonalak

Meg kell adni az egyéb, kifejezetten kijelölt, a meghatározott területe(ke)n kötelező útvonalak leírását.

Szabad útvonalú légtér leírása, mint az a meghatározott légtér, amelyben a felhasználók szabadon tervezhetnek közvetlen útvonalakat egy meghatározott belépési pont és egy meghatározott kilépési pont között, feltüntetve a közvetlen útvonal kivitelezésére vonatkozó információkat, a közvetlen útvonalak fordulópontjainak használatára vonatkozó korlátozásokat, valamint a repülési tervben való megjelölést (15. tétel). Meg kell adni a légiforgalmi irányítói engedélyek kiadásának feltételeit.

ENR 3.4. Várakozás útvonalon

Meg kell adni az útvonalon való várakozási eljárások részletes leírását, amely a következőket tartalmazza:

1. a várakozás azonosítása (ha van) és a várakozási pont (navigációs berendezés) vagy fordulópont földrajzi koordinátákkal, fokban, percben és másodpercben megadva;
2. rárepülési útirány;
3. az eljárási fordulás iránya;
4. maximális műszer szerinti sebesség;

▼ M5

5. minimális és maximális várakozási szint;
6. kimenő idő/távolság;
7. az irányító egység és működési frekvenciája.

▼ M1**ENR 4. RÁDIÓNAVIGÁCIÓS BERENDEZÉSEK/RENDSZEREK****ENR 4.1. Rádió navigációs berendezések – útvonali**

A rádió navigációs szolgáltatásokat nyújtó állomások listája, útvonali használatra, az állomások neve szerint ábécérendbe szedve, a következők feltüntetésével:

1. az állomás neve és a mágneses eltérés a legközelebbi fokra megadva a VOR vonatkozásában, az állomás mágneses elhajlása a legközelebbi fokra megadva, a berendezés műszaki felállításához;
2. azonosítás;
3. az egyes elemek frekvenciája/csatornája;
4. üzemidő;
5. az adóantenna helyzetének földrajzi koordinátái fokban, percben és másodpercben megadva;
6. a távolságmérő berendezés adóantennájának tengerszinthez viszonyított magassága a legközelebbi 30 m-re (100 láb) megadva; és
7. megjegyzések.

Ha a létesítményt üzemben tartó hatóság nem a kijelölt hatóság, az üzemben tartó hatóság nevét fel kell tüntetni a megjegyzések oszlopban. A létesítmény szolgáltatási szintjét fel kell tüntetni a megjegyzések oszlopban.

ENR 4.2. Különleges navigációs rendszerek

A különleges navigációs rendszerekhez kapcsolódó állomások leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. az állomás vagy lánc neve;
2. a rendelkezésre álló szolgáltatás típusa (fő jelzés, segédjelzés, szín);
3. frekvencia (csatorna száma, impulzussűrűség, ismétlődési arány, adott esetben);
4. üzemidő;
5. az adóállomás helyzetének földrajzi koordinátái fokban, percben és másodpercben megadva; és
6. megjegyzések.

Ha a létesítményt üzemben tartó hatóság nem a kijelölt hatóság, az üzemben tartó hatóság nevét fel kell tüntetni a megjegyzések oszlopban. A létesítmény szolgáltatási szintjét fel kell tüntetni a megjegyzések oszlopban.

ENR 4.3. Globális navigációs műholdrendszer (GNSS)

Az útvonali célokra létesített navigációs szolgáltatást nyújtó globális navigációs műholdrendszer (GNSS) elemeinek jegyzéke és leírása, az elemek neve szerint ábécérendbe szedve, amely a következőket tartalmazza:

▼ M1

1. a GNSS elem neve (GPS, GLONASS, EGNOS, MSAS, WAAS stb.);
2. frekvenciák, adott esetben;
3. a névleges szolgálati terület és lefedettségi terület földrajzi koordinátái fokban, percben és másodpercben megadva; és
4. megjegyzések.

Ha a létesítményt üzemben tartó hatóság nem a kijelölt hatóság, az üzemben tartó hatóság nevét fel kell tüntetni a megjegyzések oszlopban.

ENR 4.4. Mérvadó pontok névkód azonosítói

A rádió navigációs berendezések helyszíne által nem jelölt mérvadó pontokhoz rendelt névkód azonosítók (öt betűből álló kiejthető névkód) listája ábécérendben, amely a következőket tartalmazza:

1. névkód azonosító;
2. a helyzet földrajzi koordinátái fokban, percben és másodpercben megadva;
3. hivatkozás arra az ATS- vagy egyéb útvonalakra, ahol a pont található; és
4. megjegyzések, ideértve a helyzetek kiegészítő meghatározását szükség esetén.

ENR 4.5. Légiforgalmi földi fények – útvonali

A tagállamok által mérvadóként kiválasztott földrajzi helyzetek jelölésére elhelyezett földi fények vagy egyéb fényjeladók jegyzéke, amely a következőket tartalmazza:

1. a város neve vagy a jeladó egyéb azonosítója;
2. a jeladó típusa és fényerősség ezer kandalában megadva;
3. a jel jellemzői;
4. üzemórák; és
5. megjegyzések.

ENR 5. NAVIGÁCIÓS FIGYELMEZTETÉSEK**ENR 5.1. Tiltott, korlátozott és veszélyes légterek**

Tiltott, korlátozott és veszélyes légterek leírása, adott esetben grafikus ábrázolással kiegészítve, azok létrehozására és aktiválására vonatkozó információkkal együtt, a következők feltüntetésével:

1. az oldalhatárok meghatározása, neve és földrajzi koordinátái fokban, percben és másodpercben megadva, ha az irányítói terület/irányítói körzet határain belül, illetve fokban és percben megadva, ha a határokon kívül helyezkedik el;
2. felső és alsó határok; és
3. megjegyzések, ideértve a tevékenység idejét.

A megjegyzés oszlopban fel kell tüntetni a korlátozás típusát, illetve a veszély jellegét és az elfogás kockázatát behatolás esetén.

▼ M1**ENR 5.2. Katonai gyakorló és kiképző légterek és légvédelmi azonosítási körzet**

A létrehozott katonai gyakorló légterek és a rendszeres időközönként sorra kerülő katonai gyakorlatok, valamint a létrehozott légvédelmi azonosítási körzet leírása, adott esetben grafikus ábrázolással kiegészítve, amely a következőket tartalmazza:

1. az oldalhatárok földrajzi koordinátái fokban, percben és másodpercben megadva, ha az irányítói terület/irányítói körzet határain belül, illetve fokban és percben megadva, ha a határokon kívül helyezkedik el;
2. felső és alsó határok, a rendszerre és az aktiválás módjára vonatkozó bejelentésekkel kapcsolatos információk, valamint a polgári repülésekhez kapcsolódó és a légvédelmi azonosítási körzeti eljárásokhoz kapcsolódó információk; és
3. megjegyzések, ideértve a tevékenység idejét és az elfogás kockázatát a légvédelmi azonosítási körzetbe való behatolás esetén.

ENR 5.3. Egyéb veszélyes tevékenységek és jelenségek**ENR 5.3.1. Egyéb veszélyes tevékenységek**

A légi járművek működésére konkrét vagy nyilvánvaló veszélyt jelentő, a repüléseket potenciálisan befolyásoló tevékenységek leírása, adott esetben térképekkel kiegészítve, a következők feltüntetésével:

1. a terület és a hatáskörzet középpontjának földrajzi koordinátái fokban és percben megadva;
2. függőleges határok;
3. tanácsadási intézkedések;
4. a tájékoztatás nyújtásáért felelős hatóság; és
5. megjegyzések, ideértve a tevékenység idejét.

ENR 5.3.2. Egyéb veszélyes jelenségek

Egyéb veszélyes jelenségek leírása, amelyek befolyásolhatják a repüléseket, (pl. működő vulkánok, nukleáris erőművek stb.), adott esetben térképekkel kiegészítve, a következők feltüntetésével:

1. a veszélyes jelenség helyének földrajzi koordinátái fokban és percben megadva;
2. függőleges határok;
3. tanácsadási intézkedések;
4. a tájékoztatás nyújtásáért felelős hatóság; és
5. megjegyzések.

ENR 5.4. Légiforgalmi akadályok

A légi forgalmat az 1. területen belül (a teljes tagállami terület) érintő akadályok listája, amely a következőket tartalmazza:

1. az akadály azonosítója vagy megnevezése;
2. az akadály típusa;

▼ M1

3. az akadály helyzetének földrajzi koordinátái fokban, percben és másodpercben megadva;
4. az akadály tengerszint és terep feletti magassága a legközelebbi méterre vagy lábra megadva;
5. az akadály megvilágításának (ha van) típusa és színe; és
6. adott esetben annak feltüntetése, hogy az akadályok jegyzéke elektronikus formában elérhető, valamint hivatkozás a GEN 3.1.6. pontra.

ENR 5.5. Légi sport és rekreációs tevékenységek

Intenzív légi sport és rekreációs tevékenységek rövid leírása, adott esetben grafikai ábrázolással kiegészítve, az ilyen tevékenységek végzésének feltételeivel együtt, a következők feltüntetésével:

1. az oldalhatárok meghatározása és földrajzi koordinátái fokban, percben és másodpercben megadva, ha az irányítói terület/irányítói körzet határain belül, illetve fokban és percben megadva, ha a határokon kívül helyezkedik el;
2. függőleges határok;
3. üzemeltető/felhasználó telefonszáma; és
4. megjegyzések, ideértve a tevékenység idejét.

ENR 5.6. Madárvandorlás és érzékeny állatvilágú körzetek

A madarak vándorlással összefüggő mozgásának leírása, lehetőség szerint térképekkel kiegészítve, ideértve a vándorlási útvonalakat és az állandó pihenőhelyeket, valamint az érzékeny állatvilágú körzeteket.

ENR 6. ÚTVONALTÉRKÉPEK

Ebben a szakaszban kell feltüntetni az ICAO útvonaltérképet és a térképjegyzékeket.

3. RÉSZ – REPÜLŐTEREK (AD)

Amennyiben az AIP több kötetben készül és kerül közzétételre, és mindegyik kötet külön módosításokkal és kiegészítésekkel rendelkezik, minden kötetben külön kell szerepeltetni az előszót, az AIP-módosítások jegyzékét, az AIP-kiegészítések jegyzékét, az AIP oldalainak ellenőrzőlistáját és az érvényben lévő, kézi módosítások listáját. Ha az AIP egyetlen kötetben készül el, a »nem alkalmazandó« megjegyzést kell feltüntetni a fent felsorolt alszakaszok mindegyike alatt.

AD 0.6 A 3. rész tartalomjegyzéke

A 3. rész – Repülőterek (AD) szakaszainak és alszakaszainak jegyzéke.

▼ M5**AD 1. REPÜLŐTEREK/HELIKOPTER-LESZÁLLÓHELYEK – BEVEZETÉS****AD 1.1. Rendelkezésre álló repülőterek/helikopter-leszállóhelyek és a használatra vonatkozó feltételek****AD 1.1.1. Általános feltételek**

A repülőterekért és a helikopter-leszállóhelyekért felelős illetékes hatóság rövid leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. a rendelkezésre álló repülőterek/helikopter-leszállóhelyek és berendezéseik használatára vonatkozó általános feltételek; és

▼ M5

2. a szolgáltatások alapját képező rendelkezések leírása, valamint hivatkozás arra, hogy az AIP-ban hol sorolják fel az ICAO-tól való eltéréseket, ha vannak.

AD 1.1.2. Katonai légbázisok használata

Katonai légbázisok polgári használatára vonatkozó szabályok és eljárások, ha vannak.

AD 1.1.3. Csökkent látási viszonyok között követendő eljárások

A csökkent látási viszonyok között végzett műveletekre vonatkozó eljárások (ha vannak) alkalmazásának általános feltételei.

AD 1.1.4. Repülőtér-használati minimumok

A tagállam által alkalmazott repülőtér-használati minimumok részletes leírása.

AD 1.1.5. Egyéb információk

Adott esetben egyéb, hasonló jellegű információk.

AD 1.2. Mentő és tűzoltó szolgálatok, a futópálya-felület viszonyaira vonatkozó értékelés és jelentéstétel, valamint hóeltakarítási terv**AD 1.2.1. Mentő és tűzoltó szolgálatok**

A nyilvános repülőtereken/helikopter-leszállóhelyeken mentő és tűzoltó szolgálatok létesítésére vonatkozó szabályok rövid leírása, feltüntetve a tagállam által megállapított mentési és tűzoltási kategóriákat.

AD 1.2.2. A futópálya-felület állapotára vonatkozó értékelés és jelentéstétel, valamint hóeltakarítási terv

A futópálya-felület állapotára vonatkozó értékelés és jelentéstétel leírása; a hóeltakarítási szempontok rövid leírása, amelyeket azokon a nyilvános repülőtereken/helikopter-leszállóhelyeken alkalmaznak, amelyeken hóállapotok rendszerint bekövetkezhetnek, a következők feltüntetésével:

1. a futópálya-felület állapotára vonatkozó jelentéstétel és a téli szolgálat megszervezése;
2. mozgási területek felügyelete;
3. a felület állapotára vonatkozó értékeléshez használt módszerek; különlegesen előkészített téli futópályán végzett műveletek;
4. a mozgási területek használhatóságának fenntartása érdekében tett intézkedések;
5. jelentéstételi rendszer és eszközök;
6. a futópálya lezárásának esetei;
7. a hóviszonyokra vonatkozó információk terjesztése.

AD 1.3. Repülőterek/helikopter-leszállóhelyek jegyzéke

Adott tagállam területén található repülőterek/helikopter-leszállóhelyek jegyzéke, grafikus ábrázolással kiegészítve, amely a következőket tartalmazza:

1. repülőtér/helikopter-leszállóhely neve és ICAO helységazonosító kódja;
2. a repülőtéren/helikopter-leszállóhelyen engedélyezett forgalom típusa (nemzetközi/belföldi, IFR/VFR, menetrend szerinti / nem menetrend szerinti, általános célú légi közlekedés, katonai és egyéb);

▼ M5

3. hivatkozás az AIP 3. részének alszakaszára, amely tartalmazza a repülőterek/helikopter-leszállóhelyek részletes leírását.

AD 1.4. Repülőterek/helikopter-leszállóhelyek csoportosítása

A tagállam által a repülőterek/helikopter-leszállóhelyek információk előállítás/terjesztése/nyújtása céljából történő csoportosítása során alkalmazott feltételek rövid leírása.

AD 1.5. Repülőterek tanúsítási státusza

A tagállamban található repülőterek jegyzéke, feltüntetve a tanúsítási státuszt, a következők megjelölésével:

1. a repülőtér neve és ICAO helységazonosító kódja;
2. a tanúsítás dátuma és – adott esetben – érvényessége;
3. esetleges megjegyzések.

▼ M1**AD 2. REPÜLŐTEREK**

Megjegyzés – ** a vonatkozó ICAO helységazonosító kóddal helyettesítendő.**

****** AD 2.1. Repülőtér ICAO helységazonosító kódja és neve**

Meg kell adni a repülőtérhez rendelt ICAO helységazonosító kódot és a repülőtér nevét. Az ICAO helységazonosító kód az AD 2. szakasz összes alszakaszára alkalmazandó hivatkozási rendszer szerves részét képezi.

****** AD 2.2. Repülőtér földrajzi és üzemeltetési adatai**

Közzé kell tenni a repülőtér földrajzi és üzemeltetési adatait, amelyek a következőket tartalmazzák:

1. repülőtér vonatkozási pont (földrajzi koordináták fokban percben és másodpercben) és annak helyszíne;
2. a repülőtér vonatkozási pont iránya és távolsága a repülőtér által kiszolgált város központjától;
3. a repülőtér tengerszint feletti magassága a legközelebbi méterre vagy lábra megadva, valamint referenciahőmérséklet;
4. adott esetben a földalak-egyenletlenség a repülőtér tengerszint feletti magasságának helyzeténél, a legközelebbi méterre vagy lábra megadva;
5. mágneses eltérés a legközelebbi fokra megadva, az információ dátuma és éves változás;
6. a repülőtér üzemeltető neve, címe, telefonszáma és telefaxszáma, e-mail-címe, a légitforgalmi állandóhelyű szolgálat címe és – adott esetben – honlap címe;
7. a repülőtéren engedélyezett forgalom típusa (IFR/VFR); és
8. megjegyzések.

▼ M1****** AD 2.3. Üzemidők**

A repülőtéri szolgáltatások üzemidejének részletes leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. repülőtér üzembentartó;
2. vám és bevándorlás;
3. egészségügy és higiénia;
4. légiforgalmi tájékoztató szolgálati iroda;
5. ATS bejelentő iroda;
6. meteorológiai iroda;
7. ATS;
8. tankolás;
9. földi kiszolgálás;
10. őrzésvédelem;
11. jégtelenítés; és
12. megjegyzések.

****** AD 2.4. Földi kiszolgálás és eszközök**

A repülőtéren rendelkezésre álló földi kiszolgálás és eszközök részletes leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. teheráru kezelő berendezések;
2. üzemanyag és olaj fajták;
3. üzemanyagtöltő eszközök és kapacitás;
4. jégtelenítő eszközök;
5. vendég légi járművek hangárban tárolása;
6. javító eszközök vendég légi járművekhez;
7. megjegyzések.

****** AD 2.5. Utaskiszolgálás**

A repülőtéren rendelkezésre álló utaskiszolgálás rövid leírás formájában vagy egyéb információforrásokra, pl. honlapra hivatkozva, a következők feltüntetésével:

1. a repülőtéren vagy a repülőtér közelében lévő szálloda/szállodák;
2. a repülőtéren vagy a repülőtér közelében lévő étterem/éttermek;
3. közlekedési lehetőségek;
4. orvosi segítségnyújtás;
5. a repülőtéren vagy a repülőtér közelében lévő bank és postahivatal;

▼ M1

6. idegenforgalmi tájékoztatás;
7. megjegyzések.

****** AD 2.6. Mentő és tűzoltó szolgálatok**

A repülőtéren rendelkezésre álló mentő és tűzoltó szolgálatok és eszközök részletes leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. repülőtér tűzoltási kategóriája;
2. mentőeszközök;
3. üzemképtelen légi járművek mozgatása
4. megjegyzések.

▼ M5****** AD 2.7. A futópálya-felület állapotára vonatkozó értékelés és jelentés-tétel, valamint hóeltakarítási terv**

A futópálya-felület állapotára vonatkozó értékeléssel és jelentéssel kapcsolatos információk.

A repülőtéri mozgási területek takarításához meghatározott berendezések és működési prioritások részletes leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. takarító berendezések típusa(i);
2. takarítási prioritások;
3. anyaghasználat a mozgási terület felületének kezeléséhez;
4. különlegesen előkészített téli futópályák;
5. megjegyzések.

▼ M1****** AD 2.8. Forgalmi előterek, gurulóutak és ellenőrző helyek/pontok adatai**

A forgalmi előterek, gurulóutak és kijelölt ellenőrzési pontok helye/helyzete fizikai jellemzőinek részletes leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. forgalmi előterek megnevezése, felülete és teherbírása;
2. gurulóutak megnevezése, szélessége, felülete és teherbírása;
3. magasságmérő ellenőrző pont helye és tengerszinthez viszonyított magassága a legközelebbi méterre vagy lábra megadva;
4. VOR ellenőrző pontok helye;
5. INS ellenőrző pontok helyzete fokban, percben, másodpercben és századmásodpercben megadva;
6. megjegyzések.

Amennyiben az ellenőrző pontok helye/helyzete repülőtéri térképen kerül feltüntetésre, ebben az alszakaszban erre vonatkozó megjegyzést kell tenni.

****** AD 2.9. Gurulási eligazító rendszer és jelölések**

A gurulási eligazító rendszer, valamint a futópálya- és gurulóút-jelölések rövid leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. légi jármű-állóhely azonosító jelölések, gurulóút jelzések és parkolás jelző rendszerek;

▼ M1

2. futópálya-, gurulópálya-jelölések és fényrendszerek;
3. megállító keresztfény sorok (ha van);
4. megjegyzések.

****** AD 2.10. Repülőtéri akadályok**

Az akadályok részletes leírása, amely tartalmazza a következőket:

1. a 2. területen lévő akadályok:
 - a) az akadály azonosítója vagy megnevezése;
 - b) az akadály típusa;
 - c) az akadály helyzetének földrajzi koordinátái fokban, percben és másodpercben megadva;
 - d) az akadály tengerszint és terep feletti magassága a legközelebbi méterre vagy lábura megadva;
 - e) az akadály jelölése, az akadály megvilágításának (ha van) típusa és színe;
 - f) adott esetben annak a megjelölése, hogy az akadályok jegyzéke elektronikus formában elérhető, valamint hivatkozás a GEN 3.1.6. pontra; és
 - g) adott esetben »NIL« jelölés.
2. egyértelműen jelezni kell, ha a repülőtér vonatkozásában nem áll rendelkezésre 2. területi adatkészlet, és akadály adatokat kell szolgáltatni a következőkre vonatkozóan:
 - a) az akadály-határolt felületeken áthatoló akadályok;
 - b) a felszállási repülési útvonal terület akadály azonosítási felületén áthatoló akadályok; és
 - c) egyéb, a légi forgalom számára veszélyesnek minősített akadályok.
3. annak megjelölése, hogy nem áll rendelkezésre információ a 3. területen lévő akadályokról, vagy ha igen:
 - a) az akadály azonosítója vagy megnevezése;
 - b) az akadály típusa;
 - c) az akadály helyzetének földrajzi koordinátái fokban, percben és másodpercben megadva;
 - d) az akadály tengerszint és terep feletti magassága a legközelebbi tized méterre vagy tized lábura megadva;
 - e) az akadály jelölése, az akadály megvilágításának (ha van) típusa és színe;
 - f) adott esetben annak a megjelölése, hogy az akadályok jegyzéke elektronikus formában elérhető, valamint hivatkozás a GEN 3.1.6. pontra; és
 - g) adott esetben »NIL« jelölés.

▼ M1****** AD 2.11. Meteorológiai tájékoztatás**

A repülőtéren nyújtott meteorológiai tájékoztatás részletes leírása, valamint annak megjelölése, hogy melyik meteorológiai iroda felelős a felsorolt szolgáltatásokért, a következők feltüntetésével:

1. a kiszolgáló meteorológiai iroda neve;
2. üzemidő, valamint adott esetben az üzemidőn kívül felelős meteorológiai iroda megnevezése;
3. a TAF-ok elkészítéséért felelős iroda, valamint az előrejelzések érvényességi ideje és kiadási rendszeressége;
4. a repülőtérre vonatkozó TREND előrejelzések rendelkezésre állása, kiadási rendszeressége;
5. eligazítás és/vagy konzultáció nyújtására vonatkozó információk;
6. a biztosított repülési dokumentáció típusai, valamint a repülési dokumentációban használt nyelv(ek);
7. megjelenített, illetve eligazításhoz vagy konzultációhoz rendelkezésre álló térképek és egyéb tájékoztatások;
8. meteorológiai körülményekre vonatkozó tájékoztatások nyújtására rendelkezésre álló kiegészítő berendezések, például időjárásiradar és műholdakról közvetített képek fogadására szolgáló vevőkészülék;
9. a meteorológiai tájékoztatással ellátott ATS-egységek;
10. további információk, például a szolgálat bármilyen korlátozása.

****** AD 2.12. Futópálya fizikai jellemzői**

Az egyes futópályák fizikai jellemzőinek részletes leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. megjelölések;
2. földrajzi irányok századfok pontosságig megadva;
3. futópálya méretek a legközelebbi mééterre vagy lábra megadva;
4. az egyes futópályák és a kapcsolódó biztonsági megállási területek burkolatának teherbírása (burkolatosztályozási szám és a kapcsolódó adatok) és felülete;
5. az egyes pályaküszöbök és futópályavégek földrajzi koordinátái fokban, percben, másodpercben és századmásodpercben megadva, valamint, adott esetben az alábbiak földalak-egyenetlensége:
 - nem precíziós megközelítésű futópálya küszöbei, a legközelebbi mééterre vagy lábra megadva; és
 - precíziós megközelítésű futópálya küszöbei, a legközelebbi tized mééterre vagy tized lábra megadva;

▼ M1

6. az alábbiak tengerszinhez viszonyított magassága:
 - nem precíziós megközelítésű futópálya küszöbei, a legközelebbi méterre vagy lábra megadva; és
 - precíziós megközelítésű futópálya pályaküszöbei, valamint földterési területe legnagyobb tengerszinhez viszonyított magassága, a legközelebbi tized méterre vagy tized lábra megadva;
7. az egyes futópályák és a kapcsolódó biztonsági megállási területek lejtése;
8. a biztonsági megállási terület (ha van) méretei a legközelebbi méterre vagy lábra megadva;
9. a biztonsági felszálló terület (ha van) méretei a legközelebbi méterre vagy lábra megadva;
10. futópálya méretek;
11. futópálya végbiztonsági területek méretei;
12. fékező rendszer (ha van) helye (melyik futópályavég) és leírása;
13. akadálymentes zóna megléte; és
14. megjegyzések.

****** AD 2.13. Meghatározott távolságok**

A meghatározott távolságok részletes leírása az egyes futópályák minden irányára vonatkozóan, a legközelebbi méterre vagy lábra megadva, az alábbiak feltüntetésével:

1. futópálya jelölése;
2. felszállásra rendelkezésre álló távolság;
3. felszállásra rendelkezésre álló távolság és adott esetben alternatív csökkentett meghatározott távolságok;
4. rendelkezésre álló gyorsulás-megállási távolság;
5. rendelkezésre álló leszállási úthossz; és
6. megjegyzések, beleértve a futópálya belépési vagy kezdeti pontját, ahol alternatív csökkentett meghatározott távolságok bejelentésére került sor.

Ha egy adott futópályairány nem használható felszálláshoz vagy leszálláshoz vagy egyikhez sem, mert az a működés szempontjából tilos, ezt be kell jelenteni, és a »not usable« (nem használható) szöveget vagy az »NU« rövidítést kell beírni.

****** AD 2.14. Bevezető és futópályafények**

A bevezető és futópályafények részletes leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. futópálya jelölése;
2. a bevezető fényrendszer típusa, hossza és erőssége;
3. pályaküszöb fények, szín és szárny keresztfények;

▼ M1

4. a vizuális siklópálya kijelölő rendszer típusa;
5. a futópálya földterési terület fényeinek hossza;
6. a futópálya középvonal fényeinek hossza, színe, erőssége, valamint a fények közötti távolság;
7. a futópályaszegély fényeinek hossza, színe, erőssége, valamint a fények közötti távolság;
8. a futópályavég fények és a szárny keresztfények színe;
9. a biztonsági megállási terület fényeinek hossza és színe; és
10. megjegyzések.

****** AD 2.15. Egyéb fények, tartalék áramforrás**

Egyéb fények, tartalék áramforrás leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. a repülőtéri helyleadó/azonosító jeladó (ha van) helye, jellemzői és üzemideje;
2. anemométer/leszállási irányjelző helye és megvilágítása (ha van);
3. a gurulóútszegély és a gurulóút középvonal fényei;
4. tartalék áramforrás, valamint az átkapcsolási idő; és
5. megjegyzések.

****** AD 2.16. Helikopter-leszállóhely**

A repülőtéren biztosított helikopter-leszállóhely részletes leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. a földterési és elemelkedési terület geometriai középpontjának vagy a végső megközelítési és felszállási terület egyes pályaküszöbeinek földrajzi koordinátái fokban, percben, másodpercben és századmásodpercben megadva, valamint adott esetben a földalak-egyenletlenség:
 - nem precíziós megközelítések esetében a legközelebbi méterre vagy lábra megadva; és
 - precíziós megközelítések esetében a legközelebbi tized méterre vagy tized lábra megadva;
2. a földterési és elemelkedési terület és/vagy a végső megközelítési és felszállási terület tengerszinthez viszonyított magassága:
 - nem precíziós megközelítések esetében a legközelebbi méterre vagy lábra megadva; és
 - precíziós megközelítések esetében a legközelebbi tized méterre vagy tized lábra megadva;
3. a földterési és elemelkedési terület és a végső megközelítési és felszállási terület méretei a legközelebbi méterre vagy lábra megadva, a felület típusa, teherbíró képessége és jelölései;
4. a földterési és elemelkedési terület földrajzi irányai századfok pontosságig megadva;
5. a rendelkezésre álló meghatározott magasságok, a legközelebbi méterre vagy lábra megadva;
6. megközelítési fények, valamint a végső megközelítési és felszállási terület fényei; és
7. megjegyzések.

▼ M1****** AD 2.17. Légitforgalmi szolgálati légtér**

A repülőter ATS-légtérének részletes leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. a légtér megjelölése és az oldalhatárok földrajzi koordinátái fokban, percben és másodpercben megadva;
2. függőleges határok;
3. légtérosztályozás;
4. a szolgálatot ellátó ATS-egység hívójele és nyelve(i);
5. átváltási magasság;
6. használati órák; és
7. megjegyzések.

****** AD 2.18. Légi forgalmi szolgálat összeköttetési berendezések**

A repülőtéren létesített ATS-összeköttetési berendezések részletes leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. a szolgálat megnevezése;
2. hívójel;
3. csatorna/csatornák;
4. SATVOICE szám(ok), ha van(nak);
5. bejelentkezési cím, adott esetben;
6. üzemidő; és
7. megjegyzések.

▼ M5****** AD 2.19. Rádió navigációs és leszállási eszközök**

A repülőterei műszeres megközelítési és közelségi eljárásokhoz kapcsolódó rádió navigációs és leszállási eszközök részletes leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. a) az eszközök típusa;
b) mágneses eltérés a legközelebbi fokra kerekítve, az adott esetnek megfelelően;
c) az ILS/MLS/GLS, az alapvető GNSS és az SBAS használata esetén támogatott művelet típusok;
d) az ILS osztályozása;
e) a létesítmények osztályozása és a megközelítési létesítmények megjelölése(i) a GBAS vonatkozásában;
f) a VOR/ILS/MLS vonatkozásában az állomás mágneses elhajlása a legközelebbi fokra kerekítve, az eszköz műszaki felállításához;
2. azonosítás, szükség esetén;
3. frekvencia/frekvenciák, csatorna szám(ok), szolgáltató és hivatkozási útvonal azonosító(k), adott esetben;
4. üzemidő, adott esetben;
5. az adóantenna helyzetének földrajzi koordinátái fokban, percben, másodpercben és tized másodpercben megadva;

▼ M5

6. a távolságmérő berendezés adóantennájának tengerszinthez viszonyított magassága a legközelebbi 30 m-re (100 láb) megadva, és a precíziós távolságmérő berendezés tengerszinthez viszonyított magassága a legközelebbi 3 m-re (10 láb) megadva, a GBAS vonatkozási pont tengerszinthez viszonyított magassága a legközelebbi méterre vagy lábra megadva és a pont ellipszoid magassága a legközelebbi méterre vagy lábra megadva; az SBAS vonatkozásában a leszállási küszöbpont (LTP) vagy fiktív küszöbpont (FTP) ellipszoid magassága a legközelebbi méterre vagy lábra megadva;
7. a szolgáltatási volumen sugara a GBAS vonatkozási pontjától, a legközelebbi kilométerre vagy tengeri mérföldre megadva;
8. megjegyzések.

Amennyiben ugyanazt az eszközt használják útvonali és repülőtéri célokra, az ENR 4. szakaszban is meg kell adni a leírást. Ha a földi bázisú kiegészítő rendszer (GBAS) több repülőtérrel szolgál ki, mindegyik repülőtér vonatkozásában meg kell adni az eszköz leírását. Ha a létesítményt üzemben tartó hatóság nem a kijelölt hatóság, az üzemben tartó hatóság nevét fel kell tüntetni a megjegyzések oszlopban. A létesítmény szolgáltatási szintjét fel kell tüntetni a megjegyzések oszlopban.

▼ M1****** AD 2.20. Helyi repülőtéri előírások**

A repülőtér használatára vonatkozó előírások részletes leírása, ideértve gyakorló repülések, rádió nélküli légi járművek, ultrakönnyű légi járművek és más hasonlók engedélyezését, valamint a földi manőverezésre és parkolásra vonatkozó, de a repülési eljárásokat kizáró előírások részletes leírása.

****** AD 2.21. Zajcsökkentő eljárások**

A repülőtéren bevezetett zajcsökkentő eljárások részletes leírása.

▼ M5****** AD 2.22. Repülési eljárások**

A feltételek és a repülési eljárások részletes leírása, beleértve a radar és/vagy ADS-B eljárásokat, amelyeket a repülőtéri légtér szervezése alapján vezettek be. A repülőtéren alkalmazott, csökkent látási viszonyok között követendő eljárások, ha meghatároztak ilyeneket, a következők feltüntetésével:

1. futópálya (futópályák) és a hozzájuk tartozó berendezések, amelyek használata akkor engedélyezett, amikor csökkent látási viszonyok között követendő eljárások vannak érvényben, beleértve adott esetben az 550 m-nél kisebb futópálya menti látástávolság (RVR) mellett, műveleti engedménnyel végzett műveletekre vonatkozó eljárásokat is;
2. meghatározott meteorológiai körülmények, amelyek esetében csökkent látási viszonyok között követendő eljárások kezdeményezésére, alkalmazására és megszüntetésére kerülne sor;
3. csökkent látási viszonyok között követendő eljárások során alkalmazandó földi jelölések/fények;
4. megjegyzések.

▼ M1****** AD 2.23. Egyéb tájékoztatások**

A repülőtéren nyújtott egyéb tájékoztatások, mint például annak a jelzése, ha madarak gyülekeznek a repülőtéren, valamint ha jelentős mozgásra kerül sor a nap során a pihenőhelyek és a táplálékszerzési helyek között, amennyire lehetséges.

Távoli repülőtéri ATS-re vonatkozó különleges tájékoztatás:

1. annak megjelölése, hogy távoli repülőtéri ATS nyújtására kerül sor;

▼ M1

2. a fényjelző lámpa helye, pl. a »signalling lamp positioned at [geographical fix]« (fényjelző lámpa található a [földrajzi pont]-on) szöveggel, valamint a fényjelző lámpa helyének egyértelmű jelölése a repülőtéri térképen minden érintett repülőtér vonatkozásában;
3. bármely konkrét kommunikációs módszer leírása, amelyet szükségesnek ítélnék meg több üzemmód esetén, mint például repülőtér nevek/ATS-egység hívójel szerepeltetése minden adás esetében (vagyis nem csupán az első kapcsolatfelvétel alkalmával) a légi jármű-vezetők és a légiforgalmi irányítói szakszolgálatok/repülőtéri repüléstájékoztató szolgálatok irodái között;
4. minden releváns intézkedés leírása, amire a légtérhasználóknak szükségük van kényszerhelyzetben vagy rendkívüli helyzetben, valamint a légiforgalmi szolgálat esetleges rendkívüli intézkedései a szolgáltatás zavara esetében, adott esetben (lásd: AD 2.22. Repülési eljárások); és
5. a szolgálat rendelkezésre állása függőségeinek leírása, illetve azoknak a repülőtérnek a megjelölése, amelyek nem alkalmasak más repülőtértől való eltérésre (a légtérhasználók ne tervezzék alternatívaként olyan repülőtér használatát, amelyet ugyanaz a távirányító központ szolgál ki), ha ezt lényegesnek ítélik.

****** AD 2.24. A repülőtérre vonatkozó légiforgalmi térképek**

A repülőtérre vonatkozó légiforgalmi térképeket a következő sorrendben kell feltüntetni:

1. repülőtér/helikopter-leszállóhely térkép – ICAO;
2. légi járművek parkolási/dokkolási térképe – ICAO;
3. repülőtéri földi mozgások térképe – ICAO;
4. repülőtéri akadálytérkép – ICAO A típus (minden futópályára);
5. repülőtéri domborzati és akadálytérkép – ICAO (elektronikus);
6. precíziós megközelítési domborzati térkép – ICAO (II. és III. kategóriájú precíziós megközelítéssel rendelkező futópályákra);
7. terület térkép – ICAO (indulási és tranzit útvonalak);
8. szabvány indulási térkép – műszeres – ICAO;
9. terület térkép – ICAO (érkezési és tranzit útvonalak);
10. szabvány érkezési térkép – műszeres – ICAO;
11. légiforgalom-irányítási légtér-ellenőrzési legkisebb magasság térkép – ICAO;
12. műszeres megközelítési térkép – ICAO (minden futópályára és eljárástípusra);
13. vizuális megközelítési térkép – ICAO; és
14. madarak gyülekezése a repülőtér közelében.

Amennyiben nem mindegyik légiforgalmi térképet készítik el, ezt fel kell tüntetni a GEN 3.2. Légiforgalmi térképek című szakaszban.

▼ M5****** AD 2.25. A látható szakasz felszínére (VSS) behatoló akadályok**

A látható szakasz felszínére (VSS) behatoló akadályok, beleértve az érintett eljárásokat és eljárási minimumokat is.

▼ M1**AD 3. HELIKOPTER-LESZÁLLÓHELYEK**

Amennyiben a repülőtéren helikopter-leszállóhelyet biztosítanak, az ehhez kapcsolódó adatokat csak az AD 2.16. pontban kell felsorolni.

*Megjegyzés – **** a vonatkozó ICAO helységazonosító kóddal helyettesítendő.*

****** AD 3.1. Helikopter-leszállóhely ICAO helységazonosító kódja és neve**

A helikopter-leszállóhelyhez és a helikopter-leszállóhely neveihez rendelt ICAO helységazonosító kódot fel kell tüntetni az AIP-ban. Az ICAO helységazonosító kód az AD 3. szakasz összes alszakaszára alkalmazandó hivatkozási rendszer szerves részét képezi.

****** AD 3.2. Helikopter-leszállóhely földrajzi és üzemeltetési adatai**

Meg kell adni a helikopter-leszállóhely következő földrajzi és üzemeltetési adatait:

1. helikopter-leszállóhely vonatkozási pont (földrajzi koordináták fokban percben és másodpercben) és annak helyszíne;
2. a helikopter-leszállóhely vonatkozási pont iránya és távolsága a helikopter-leszállóhely által kiszolgált város központjától;
3. helikopter-leszállóhely tengerszint feletti magassága a legközelebbi méterre vagy lábura megadva, valamint referenciahőmérséklet;
4. adott esetben a földalag-egyenetlenség a helikopter-leszállóhely tengerszint feletti magasságának helyzeténél, a legközelebbi méterre vagy lábura megadva;
5. mágneses eltérés a legközelebbi fokra megadva, az információ dátuma és éves változás;
6. a helikopter-leszállóhely üzemeltető neve, címe, telefonszáma és telefaxszáma, e-mail-címe, a légitforgalmi állandóhelyű szolgálat címe és – adott esetben – honlap címe;
7. a helikopter-leszállóhelyen engedélyezett forgalom típusa (IFR/VFR); és
8. megjegyzések.

****** AD 3.3. Üzemidők**

A helikopter-leszállóhelyi szolgálatok üzemidejének részletes leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. helikopter-leszállóhely üzemeltető;
2. vám és bevándorlás;
3. egészségügy és higiénia;
4. légitforgalmi tájékoztató szolgálati iroda;
5. ATS bejelentő iroda;
6. meteorológiai iroda;
7. ATS;

▼ M1

8. tankolás;
9. földi kiszolgálás;
10. őrzésvédelem;
11. jégtelenítés; és
12. megjegyzések.

****** AD 3.4. Földi kiszolgálás és eszközök**

A helikopter-leszállóhelyen rendelkezésre álló földi kiszolgálás és eszközök részletes leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. teheráru kezelő berendezések;
2. üzemanyag és olaj fajták;
3. üzemanyagtöltő eszközök és kapacitás;
4. jégtelenítő eszközök;
5. vendég helikopterek hangárban tárolása;
6. javító eszközök vendég helikopterekhez; és
7. megjegyzések.

****** AD 3.5. Utaskiszolgálás**

A helikopter-leszállóhelyen rendelkezésre álló utaskiszolgálás rövid leírás formájában vagy egyéb információforrásokra, pl. honlapra hivatkozva, a következők feltüntetésével:

1. a helikopter-leszállóhelyen vagy annak közelében lévő szálloda/szállodák;
2. a helikopter-leszállóhelyen vagy annak közelében lévő étterem/éttermek;
3. közlekedési lehetőségek;
4. orvosi segítségnyújtás;
5. a helikopter-leszállóhelyen vagy annak közelében lévő bank és postahivatal;
6. idegenforgalmi tájékoztatás; és
7. megjegyzések.

****** AD 3.6. Mentő és tűzoltó szolgálatok**

A helikopter-leszállóhelyen rendelkezésre álló mentő és tűzoltó szolgálatok és eszközök részletes leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. helikopter-leszállóhely tűzoltási kategóriája;
2. mentőeszközök;
3. üzemképtelen helikopterek mozgatása
4. megjegyzések.

▼ M1****** AD 3.7. Évszakonkénti rendelkezésre állás – takarítás**

A helikopter-leszállóhelyi mozgási területek takarításához meghatározott berendezések és működési prioritások részletes leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. takarító berendezések típusa(i);
2. takarítási prioritások; és
3. megjegyzések.

****** AD 3.8. Forgalmi előterek, gurulóutak és ellenőrző helyek/pontok adatai**

A forgalmi előterek, gurulóutak és kijelölt ellenőrzési pontok helye/helyzete fizikai jellemzőinek részletes leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. forgalmi előterek, helikopter-állóhelyek megnevezése, felülete és teherbírása;
2. helikopter földi gurulóutak megjelölése, szélessége és felületük típusa;
3. helikopter légi gurulóút és légi tranzit útvonal szélessége és megjelölése;
4. magasságmérő ellenőrző pont helye és tengerszinthez viszonyított magassága a legközelebbi méterre vagy lábára megadva;
5. VOR ellenőrző pontok helye;
6. INS ellenőrző pontok helyzete fokban, percben, másodpercben és századmásodpercben megadva; és
7. megjegyzések.

Amennyiben az ellenőrző pontok helye/helyzete helikopter-leszállóhelyi térképen kerül feltüntetésre, ebben az alszakaszban erre vonatkozó megjegyzést kell tenni.

****** AD 3.9. Jelölések és jelölők**

A végső megközelítési és felszállási terület és a gurulóút jelöléseinek és jelölőinek rövid leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. végső megközelítési és felszállási jelölések;
2. gurulóút jelölések, légi gurulóút jelölők és légi tranzit útvonal jelölők; és
3. megjegyzések.

****** AD 3.10. Helikopter-leszállóhelyi akadályok**

Az akadályok részletes leírása, amely tartalmazza a következőket:

1. az akadály azonosítója vagy megnevezése;
2. az akadály típusa;
3. az akadály helyzetének földrajzi koordinátái fokban, percben, másodpercben és tized másodpercben megadva;

▼ M1

4. az akadály tengerszint és terep feletti magassága a legközelebbi méterre vagy lábba megadva;
5. az akadály jelölése, az akadály megvilágításának (ha van) típusa és színe;
6. adott esetben annak a megjelölése, hogy az akadályok jegyzéke elektronikus formában elérhető, valamint hivatkozás a GEN 3.1.6. pontra; és
7. adott esetben »NIL« jelölés.

****** AD 3.11. Meteorológiai tájékoztatás**

A helikopter-leszállóhelyen nyújtott meteorológiai tájékoztatás részletes leírása, valamint annak megjelölése, hogy melyik meteorológiai iroda felelős a felsorolt szolgáltatásokért, a következők feltüntetésével:

1. a kiszolgáló meteorológiai iroda neve;
2. üzemidő, valamint adott esetben az üzemidőn kívül felelős meteorológiai iroda megnevezése;
3. a TAF-ok elkészítéséért felelős iroda, valamint az előrejelzések érvényességi ideje;
4. a helikopter-leszállóhelyre vonatkozó TREND előrejelzések rendelkezésre állása, kiadási rendszeressége;
5. eligazítás és/vagy konzultáció nyújtására vonatkozó információk;
6. a biztosított repülési dokumentáció típusa, valamint a repülési dokumentációban használt nyelv(ek);
7. megjelenített, illetve eligazításhoz vagy konzultációhoz rendelkezésre álló térképek és egyéb tájékoztatások;
8. meteorológiai körülményekre vonatkozó tájékoztatások nyújtására rendelkezésre álló kiegészítő berendezések, például időjárási radar és műholdakról közvetített képek fogadására szolgáló vevőkészülék;
9. a meteorológiai tájékoztatással ellátott ATS-egységek; és
10. további információk, mint például a szolgálat bármilyen korlátozása stb.

****** AD 3.12. Helikopter-leszállóhely adatok**

A helikopter-leszállóhely méretei és a kapcsolódó információk, ideértve a következőket:

1. helikopter-leszállóhely típusa – felszíni, emelt vagy helikopterleszálló platform;
2. a földterési és elemelkedési terület méretei a legközelebbi méterre vagy lábba megadva;
3. a végső megközelítési és felszállási terület földrajzi irányai századfok pontosságig megadva;
4. a végső megközelítési és felszállási terület méretei a legközelebbi méterre vagy lábba megadva, valamint a felület típusa;
5. a földterési és elemelkedési terület felülete és teherbíró képessége tonnában (1 000 kg) kifejezve;

▼ M1

6. a földterési és emelkedési terület geometriai középpontjának vagy a végső megközelítési és felszállási terület egyes pályaküszöbeinek földrajzi koordinátái fokban, percben, másodpercben és századmásodpercben megadva, valamint adott esetben a földalak-egyenletlenség:
 - nem precíziós megközelítések esetében a legközelebbi méterre vagy lábra megadva; és
 - precíziós megközelítések esetében a legközelebbi tized méterre vagy tized lábra megadva;
7. a földterési és emelkedési terület és/vagy a végső megközelítési és felszállási terület lejtése és tengerszinthez viszonyított magassága:
 - nem precíziós megközelítések esetében a legközelebbi méterre vagy lábra megadva; és
 - precíziós megközelítések esetében a legközelebbi tized méterre vagy tized lábra megadva;
8. a biztonsági terület méretei;
9. a helikopter biztonsági felszálló terület méretei a legközelebbi méterre vagy lábra megadva;
10. akadálymentes zóna megléte; és
11. megjegyzések.

****** AD 3.13. Meghatározott távolságok**

A meghatározott távolságok részletes leírása, amennyiben az jelentőséggel bír a helikopter-leszállóhely szempontjából, a legközelebbi méterre vagy lábra megadva, az alábbiak feltüntetésével:

1. felszállásra rendelkezésre álló távolság és adott esetben alternatív csökkentett meghatározott távolságok;
2. megszakított felszálláshoz rendelkezésre álló úthossz;
3. rendelkezésre álló leszállási úthossz; és
4. megjegyzések, beleértve a belépési vagy kezdeti pontot, ahol alternatív csökkentett meghatározott távolságok bejelentésére került sor.

****** AD 3.14. Bevezető fények, valamint a végső megközelítési és felszállási terület fényei**

A bevezető fények és a végső megközelítési és felszállási terület fényei részletes leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. a bevezető fényrendszer típusa, hossza és erőssége;
2. a vizuális siklópálya kijelölő rendszer típusa;
3. a végső megközelítési és felszállási terület fényeinek jellemzői és helye;
4. a célpont fények jellemzői és helye;
5. a földterési és emelkedési terület világítási rendszerének jellemzői és helye; és
6. megjegyzések.

▼ M1****** AD 3.15. Egyéb fények, tartalék áramforrás**

Egyéb fények, tartalék áramforrás leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. a helikopter-leszállóhelyi helyleadó helye, jellemzői és üzemideje;
2. a szélirányjelző helye és világítása;
3. a gurulóútszegély és a gurulót középvezetési fényei;
4. tartalék áramforrás, valamint az átkapcsolási idő; és
5. megjegyzések.

****** AD 3.16. Légiforgalmi szolgálati légtér**

A helikopter-leszállóhely ATS-légterének részletes leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. a légtér megjelölése és az oldalthatárok földrajzi koordinátái fokban, percben és másodpercben megadva;
2. függőleges határok;
3. légtérosztályozás;
4. a szolgálatot ellátó ATS-egység hívójele és nyelve(i);
5. átváltási magasság;
6. használati órák; és
7. megjegyzések.

****** AD 3.17. Légiforgalmi szolgálat összeköttetési berendezések**

A helikopter-leszállóhelyen létesített ATS-összeköttetési berendezések részletes leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. a szolgálat megnevezése;
2. hívójel;
3. frekvencia/frekvenciák;
4. üzemidő; és
5. megjegyzések.

▼ M5****** AD 3.18. Rádió navigációs és leszállási eszközök**

A helikopter-leszállóhelyi műszeres megközelítési és közelkörzeti eljárásokhoz kapcsolódó rádió navigációs és leszállási eszközök részletes leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. a) az eszközök típusa;
- b) mágneses eltérés a legközelebbi fokra kerekítve, az adott esetben megfelelően;
- c) az ILS/MLS/GLS, az alapvető GNSS és az SBAS használata esetén támogatott művelet típusok;
- d) az ILS osztályozása;
- e) a létesítmények osztályozása és a megközelítési létesítmények megjelölése(i) a GBAS vonatkozásában;
- f) a VOR/ILS/MLS vonatkozásában az állomás mágneses elhajlása a legközelebbi fokra kerekítve, az eszköz műszaki felállításához;

▼ M5

2. azonosítás, szükség esetén;
3. frekvencia/frekvenciák, csatorna szám(ok), szolgáltató és hivatkozási útvonal azonosító(k), adott esetben;
4. üzemidő, adott esetben;
5. az adóantenna helyzetének földrajzi koordinátái fokban, percben, másodpercben és tized másodpercben megadva;
6. a távolságmérő berendezés adóantennájának tengerszinthez viszonyított magassága a legközelebbi 30 m-re (100 láb) megadva, és a precíziós távolságmérő berendezés tengerszinthez viszonyított magassága a legközelebbi 3 m-re (10 láb) megadva, a GBAS vonatkozási pont tengerszinthez viszonyított magassága a legközelebbi méterre vagy lábra megadva és a pont ellipszoid magassága a legközelebbi méterre vagy lábra megadva; az SBAS vonatkozásában a leszállási küszöbpont (LTP) vagy fiktív küszöbpont (FTP) ellipszoid magassága a legközelebbi méterre vagy lábra megadva;
7. a szolgáltatási volumen sugara a GBAS vonatkozási pontjától, a legközelebbi kilométerre vagy tengeri mérföldre megadva;
8. megjegyzések.

Amennyiben ugyanazt az eszközt használják útvonali és helikopter-leszállóhelyi célokra, az ENR 4. szakaszban is meg kell adni a leírást. Ha a földi bázisú kiegészítő rendszer (GBAS) több helikopter-leszállóhelyet szolgál ki, mindegyik repülőtér vonatkozásában meg kell adni az eszköz leírását. Ha a létesítmény üzemben tartó hatóság nem a kijelölt hatóság, az üzemben tartó hatóság nevét fel kell tüntetni a megjegyzések oszlopban. A létesítmény szolgáltatási szintjét fel kell tüntetni a megjegyzések oszlopban.

▼ M1****** AD 3.19. Helyi helikopter-leszállóhelyi előírások**

A helikopter-leszállóhely használatára vonatkozó előírások részletes leírása, ideértve gyakorló repülések, rádió nélküli légi járművek, ultrakönyű légi járművek és más hasonlók engedélyezését, valamint a földi manőverezésre és parkolásra vonatkozó, de a repülési eljárásokat kizáró előírások részletes leírása.

****** AD 3.20. Zajcsökkentő eljárások**

A helikopter-leszállóhelyen bevezetett zajcsökkentő eljárások részletes leírása.

****** AD 3.21. Repülési eljárások**

A feltételek és a repülési eljárások részletes leírása, beleértve a radar és/vagy ADS-B eljárásokat, amelyeket a helikopter-leszállóhelyi légtér szervezése alapján vezettek be. A helikopter-leszállóhelyen alkalmazott, csökkent látási viszonyok között követendő eljárások, ha meghatároztak ilyeneket, a következők feltüntetésével:

1. földterési és emelkedési terület(ek) és a hozzá (hozzájuk) tartozó, csökkent látási viszonyok között követendő eljárások során alkalmazandó berendezések;
2. meghatározott meteorológiai körülmények, amelyek esetében csökkent látási viszonyok között követendő eljárások kezdeményezésére, alkalmazására és megszüntetésére kerülne sor;
3. csökkent látási viszonyok között követendő eljárások során alkalmazandó földi jelölések/fények; és
4. megjegyzések.

▼ M1****** AD 3.22. További információk**

A helikopter-leszállóhelyről nyújtott egyéb tájékoztatások, mint például annak a jelzése, ha madarak gyülekeznek a helikopter-leszállóhelyen, valamint ha jelentős mozgásra kerül sor a nap során a pihenőhelyek és a táplálékszerzési helyek között, amennyire lehetséges.

****** AD 3.23. A helikopter-leszállóhelyre vonatkozó térképek**

A helikopter-leszállóhelyre vonatkozó légiforgalmi térképeket a következő sorrendben kell feltüntetni:

1. repülőtérről/helikopter-leszállóhely térkép – ICAO;
2. terület térkép – ICAO (indulási és tranzit útvonalak);
3. szabvány indulási térkép – műszeres – ICAO;
4. terület térkép – ICAO (érkezési és tranzit útvonalak);
5. szabvány érkezési térkép – műszeres – ICAO;
6. légiforgalom-irányítási légtér-ellenőrzési legkisebb magasság térkép – ICAO;
7. műszeres megközelítési térkép – ICAO (minden eljárástípusra);
8. vizuális megközelítési térkép – ICAO; és
9. madarak gyülekezése a helikopter-leszállóhely közelében.

Amennyiben nem mindegyik légiforgalmi térképet készítik el, ezt fel kell tüntetni a GEN 3.2. Légiforgalmi térképek című szakaszban.

▼ **M1**

2. függelék

NOTAM-FORMANYOMTATVÁNY

Elsőbbségi jel												→	
Címzés													
A kitöltés dátuma és időpontja												→	
Feladó jelzése												<<=	
A közlemény sorozata, száma és azonosítója													
Új információt tartalmazó NOTAM NOTAMN (sorozat és szám/év)												
Egy korábbi NOTAM helyébe lépő NOTAM NOTAMR (sorozata és száma/év) (a helyettesítendő NOTAM sorozata és száma/év)												
Egy korábbi NOTAM-ot törölő NOTAM NOTAMC (sorozata és száma/év) (a törölendő NOTAM sorozata és száma/év)										<<=		
Minősítő jelzők													
	FIR	NOTAM kód	Forgalom	Cél	Hatáskör	Alsó határ	Felső határ	Koordináták, sugár					
Q)		Q										<<=	
Azon ICAO helységazonosító jelzése, ahol a jelentésben szereplő berendezés, légtér vagy körülmény található								A)					→
Az érvényesség időtartama													
-tól (dátum-időpont csoport)	B)											→	
-ig (PERM vagy dátum-időpont csoport)	C)											EST* PERM* <<=	
Időbeosztás (ha rendelkezésre áll)	D)											→	
												<<=	
A NOTAM szövege; kódolatlan szöveg (az ICAO rövidítései használhatók)													
E)													
Alsó határ	F)											→	
Felső határ	G)) <<=	
Aláírás													

*Szükség szerint törölendő

▼ **M1****ÚTMUTATÓ A NOTAM-FORMANYOMTATVÁNY KITÖLTÉSÉHEZ****1. Általános előírások**

A minősítő jelző sorát (Q adatelem) és az összes azonosítót (A adatelemtől G adatelemig), valamennyi után egy lezáró zárójellel, ahogyan az a formanyomtatványon is látható, továbbítani kell, kivéve, ha nincs bejegyezni való az adott azonosító mellé.

2. A NOTAM-ok számozása

Minden NOTAM-hoz egy sorozatszámot kell hozzárendelni, amely egy betűből és egy négyjegyű számból áll, amit egy törtvonal után az évet jelző két számjegy követ. (pl. A0023/03). Minden sorozat január 1-jén kezdődik, 0001-es számmal.

3. Minősítő jelzők (Q adatelem)

A Q adatelem nyolc mezőre van felosztva, ezeket törtvonallal választják el egymástól. Minden mezőbe bejegyzést kell írni. A mezők kitöltésére példák az *(Aeronautical Information Services Manual (ICAO Doc 8126) (Légiforgalmi Tájékoztató Szolgáltatások Kézikönyve)* című kiadványban találhatók. A mezők jelentése az alábbi:

1. FIR

- a) ha a tájékoztatás tárgya földrajzilag egy FIR-en belül helyezkedik el, az ICAO helységazonosító kód az érintett FIR azonosítója. Ha egy repülőtér egy másik tagállam lefedési repüléstájékoztató körzetén belül helyezkedik el, a Q adatelem első mezője tartalmazza az adott lefedési FIR kódját (pl. Q) LFRR/...A) EGJJ);

vagy

ha a tájékoztatás tárgya földrajzilag több FIR-en belül helyezkedik el, a FIR mezőnek tartalmaznia kell a NOTAM-ot kiadó tagállam ICAO országkódját és azt követően az »XX« betűket. A lefedési UIR helységnevé azonosítója nem használható. Ezt követően az érintett FIR-ek ICAO helységazonosító kódjait, vagy azon tagállam vagy kijelölt szerv jelzését, amely több, mint egy tagállamon belül felel a légina-
vigációs szolgálat ellátásáért, az A adatelemen belül kell felsorolni.

- b) Ha egy tagállam kiad egy olyan NOTAM-ot, amely a tagállamok egy csoportjában lévő több FIR-re vonatkozik, a kiadó tagállam helységazonosító kódjának első két betűjét és az »XX« betűket kell megadni. Ezt követően az érintett FIR-ek helységazonosító kódjait, vagy azon tagállam vagy kijelölt szerv jelzését, amely több, mint egy tagállamon belül felel a léginavigációs szolgálat ellátásáért, az A adatelemen belül kell felsorolni.

2. NOTAM KÓD

Minden NOTAM kódcsoport összesen öt-öt betűt tartalmaz, amelynek az első betűje mindig Q. A második és a harmadik betű jelöli a tárgyat, a negyedik és az ötödik betű pedig a jelentés tárgyának a pillanatnyi állapotát vagy státuszát jelzi. A tárgyat és az állapotot jelölő kétbetűs kódokat az ICAO Doc 8400 Procedures for Air Navigation Services – ICAO Abbreviations and Codes – PANS-ABC (Légiforgalmi Szolgáltatások Eljárásai – ICAO Rövidítések és Kódok) című kiadvány tartalmazza. A második, a harmadik, a negyedik és az ötödik betű kombinációi tekintetében az ICAO Doc 8126 NOTAM Selection Criteria (NOTAM kiválasztási követelmények) kiadványban foglaltak alkalmazandók, vagy értelemszerűen az alábbi kombinációk közül kell választani:

- a) ha a tárgy nem található meg a NOTAM kódok jegyzékében (ICAO Doc 8400) vagy a NOTAM kiválasztási követelményekben (ICAO Doc 8126), a második és harmadik betű helyére az »XX« betűcsoportot kell illeszteni (pl. QXXAK); ha a tárgy »XX«, az állapot megjelölésére is az »XX« jelölést kell használni (pl. QXXXX).

▼ **M1**

- b) ha az állapot nem található meg a NOTAM kódok jegyzékében (ICAO Doc 8400) vagy a NOTAM kiválasztási követelményekben (ICAO Doc 8126), a negyedik és az ötödik betű helyére az »XX« betűcsoportot kell illeszteni (pl. QFAXX);
- c) amikor egy NOTAM üzemeltetési szempontból fontos tájékoztatókat tartalmaz, és amikor azt az AIRAC AIP Módosítások és Kiegészítések meglétének közzétételére használják, a »TT« betűcsoportot kell beilleszteni a NOTAM kód negyedik és ötödik betűjé helyére;
- d) amikor egy NOTAM az érvényben lévő NOTAM-ok jegyzékét tartalmazza, a második, a harmadik, a negyedik és az ötödik betű helyére a »KKKK« betűcsoportot kell illeszteni; és
- e) a NOTAM törlése esetében az alábbi negyedik és ötödik betűket kell használni a NOTAM kódban:

AK =	RESUMED NORMAL OPERATION – NORMÁL ÜZEMELTETÉS HELYREÁLLÍTVA
AL =	OPERATIVE (OR RE-OPERATIVE) SUBJECT TO PREVIOUSLY PUBLISHED LIMITATIONS/CONDITIONS – KORÁBBAN KÖZZÉTETT KORLÁTOZÁSOK/FELTÉTELEK SZERINT MŰKÖDIK (VAGY ISMÉT MŰKÖDIK)
AO =	OPERATIONAL – MŰKÖDŐKÉPES
CC =	COMPLETED – BEFEJEZVE
CN =	CANCELLED – TÖRÖLVE
HV =	WORK COMPLETED – MUNKA BEFEJEZVE
XX =	PLAIN LANGUAGE – KÓDOLATLAN NYELV

*Q - - AO = MŰKÖDŐKÉPES használandó NOTAM törlése esetében, új berendezést vagy szolgáltatást bejelentő NOTAM esetében pedig a következő negyedik és ötödik betű használandó:
Q - - CS = Beüzemelve.*

Q - - CN = TÖRÖLVE használandó tervezett tevékenységek törlése, pl. navigációs figyelmeztetések esetében;

Q - - HV = MUNKA BEFEJEZVE használandó folyamatban lévő munka törlése esetében.

3. FORGALOM

I =	IFR
V =	VFR
K =	Ez a NOTAM egy ellenőrzőlista

A NOTAM tárgytól és tartalmától függően a FORGALOM minősítő mező kombinált minősítőket is tartalmazhat.

4. CÉL

N =	NOTAM, melyet azért választottak ki, hogy a hajózó személyzet azonnali figyelmébe ajánlják
B =	NOTAM, amelyet PIB bejegyzésnek választottak ki (Pre-flight Information Bulletin – Repülés Előtti Tájékoztató Bulletin)

▼ M1

- O = Repülési műveleteket érintő NOTAM
 M = egyéb NOTAM; nem áll rendelkezésre eligazításhoz, de kikérhető
 K = Ez a NOTAM egy ellenőrzőlista

A NOTAM tárgyatól és tartalmától függően a CÉL minősítő mező a BO vagy NBO kombinált minősítőket is tartalmazhatja.

5. HATÁSKÖR

- A = Aerodrome – Repülőtér
 E = En-route – Útvonal
 W = Nav Warning – Navigációs figyelmeztetés
 K = Ez a NOTAM egy ellenőrzőlista

A NOTAM tárgyatól és tartalmától függően a HATÁSKÖR minősítő mező kombinált minősítőket is tartalmazhat.

6. és 7. ALSÓ/FELSŐ HATÁR

Az ALSÓ és FELSŐ határokat mindig repülési szintben (FL) kell megadni, és azok a hatásterület tényleges függőleges határait fejezik ki, pufferek hozzáadása nélkül. Navigációs figyelmeztetések és légtér korlátozások esetében a közölt értékeknek meg kell egyezniük az F és a G adatelemekben megadottakkal.

Ha a tárgy nem tartalmaz konkrét magassági információt, »000«-t kell az ALSÓ értéknek és »999«-et a FELSŐ értéknek beállítani, mint alapértelmezés szerinti értéket.

8. KOORDINÁTÁK, SUGÁR

A földrajzi szélesség és hosszúság egy perc pontossággal megadva, valamint egy három számjeggyel meghatározott távolsági érték, amely tengeri mérföldben adja meg a hatókör sugarát (például: 4700N01140E043). A koordináták megközelítő pontossággal egy kör középet adják meg, melynek sugara körülzárja a hatókör teljes területét, és ha a NOTAM a teljes FIR/UIR-re vonatkozik vagy több, mint egy FIR/UIR-re, a sugár helyére a »999« alapértelmezés szerinti értéket kell beírni.

4. A adatelem

Annak a repülőtérnek vagy FIR-nek az ICAO helységazonosító kódját kell beírni – az ICAO Doc 7910 kiadványban foglaltak szerint –, ahol a jelentésben foglalt berendezés, légtér vagy körülmény található. Szükség esetén több FIR/UIR is megnevezhető. Amennyiben nem áll rendelkezésre ICAO helységazonosító kód, az ICAO országcódot kell használni az ICAO Doc 7910 kiadvány 2. részében foglaltak szerint, azt követően pedig az »XX« betűket kell feltüntetni, majd az E adatelemben kódolatlan nyelven kell megadni a nevet.

Ha a tájékoztatás GNSS-re vonatkozik, az adott GNSS elemhez rendelt megfelelő ICAO helységazonosító kódot vagy a GNSS összes eleméhez (kivéve a GBAS-t) rendelt közös helységazonosító kódot kell beírni.

GNSS esetében a helységazonosító kódot fel lehet használni egy GNSS elem üzemkiesésének azonosítására, például a KNMH egy GPS műhold üzemzúnetét jelenti.

▼ M1**5. B adatelem**

A dátum-időpont csoport céljára egy tíz számból álló adatsortot kell használni, UTC szerint megadva az évet, hónapot, napot, órát és percet. Ez a bejegyzés annak a dátum-időpontnak a jelzése, amikor a NOTAMN hatályba lép. NOTAMR és NOTAMC esetében a dátum-időpont csoport az adott NOTAM létrehozásának tényleges dátuma és időpontja. A nap kezdetét »0000« jelöli.

6. C adatelem

A NOTAMC kivételével itt egy dátum-időpont csoportot kell alkalmazni (ez egy tíz számból álló adatsort, amely UTC szerint adja meg az évet, hónapot, napot, órát és percet), amely feltünteti az információ érvényességének idejét, kivéve, ha az információ állandó jellegű, amely esetben az adatsort helyére a »PERM« rövidítést kell illeszteni. A nap végét »2359« jelöli, a »2400« jelölés nem használható. Ha az időre vonatkozó információ még bizonytalan, a hozzávetőleges időtartamot kell megadni dátum-időpont csoport alkalmazásával, amelyet az »EST« rövidítés követ. Minden olyan NOTAM-ot, amely tartalmazza az »EST« rövidítést, törölni kell vagy le kell cserélni a C adatelemben megadott időpont előtt.

7. D adatelem

Ha a jelentett veszély, üzemeltetési állapot vagy berendezésekre vonatkozó feltételek meghatározott ütemezés szerinti időszakokban lesznek érvényben a B és a C adatelemben közölt dátumok és időpontok között, akkor az ilyen információkat a D adatelemben kell jelezni. Ha a D adatelem hossza meghaladja a 200 karaktert, akkor meg kell fontolni annak lehetőségét, hogy az ilyen tájékoztatást önálló NOTAM-ban adják ki.

8. E adatelem

Szükség esetén a kifejtett, dekódolt NOTAM kódot kell használni, kiegészítve az ICAO rövidítésekkel, jelzésekkel, azonosítókkal, elnevezésekkel, hívójelekkel, frekvenciákkal, számokkal és kódolatlan szöveges információval. Amennyiben a NOTAM-ot nemzetközi terjesztésre szánják, a kódolatlan nyelven megfogalmazott részeknek angol nyelvű szöveget kell tartalmazniuk. Ennek a bejegyzésnek érthetőnek és tömörnek kell lennie, hogy megfelelő bejegyzést biztosítson a PIB-ben. NOTAMC esetében a tárgyra vonatkozóan utalást, valamint állapotra vonatkozó jelentést kell feltüntetni a pontos valószínűség ellenőrzés lehetővé tétele érdekében.

9. F és G adatelem

Ezek az elemek általában navigációs figyelmeztetések vagy légtér korlátozások esetében alkalmazandók, és rendszerint a PIB-be történő bejegyzés részét képezik. Be kell jegyezni a tevékenységek vagy korlátozások alsó és felső magassági határát, egyértelműen feltüntetve a referencia alapadatot és a mértékegységet. Az F adatelemben a »GND« vagy az »SFC« rövidítést kell alkalmazni a »föld«, illetve a »felszín« megjelölésére. A G adatelemben az »UNL« rövidítést kell használni a »korlátozás nélkül« jelzésére.

▼ M5

3. függelék

SNOWTAM-Formanyomtatvány

(COM fejtrész)	(ELSŐBBSÉGI JEL)	(CIMZETTEK)			<≡
	(KITÖLTÉS DÁTUMA ES IDŐPONTJA)	(A FELADÓ JELZÉSE)			<≡
(Rövidített fejtrész)	(SWAA* SOROZATSZÁM)	(HELYSÉGAZONOSÍTÓ KÓD)	ÉSZLELÉS DÁTUMA, IDŐPONTJA	(VÁLASZTHATÓ CSOPORT)	
	S W * *				
SNOWTAM →	(Sorozatszám)	<≡			
Repülőépteljesítmény-számítási szakasz					
(REPÜLŐTÉR HELYSÉGAZONOSÍTÓ KÓDJÁ)	M	A)	<≡		
(ÉSZLELÉS DÁTUMA, IDŐPONTJA (A mérés befejezésének időpontja UTC szerint))	M	B)	→		
(KISEBB FUTÓPÁLYA AZONOSÍTÁSI SZÁMA)	M	C)	→		
(FUTÓPÁLYA-ÁLLAPOT KÓDJÁ (RWYCC) A FUTÓPÁLYA MINDEN HARMADÁN) (a futópálya-állapot értékelési mátrixból (RCAM) 0, 1, 2, 3, 4, 5 vagy 6)	M	D)	//	→	
(SZENNYEZETTSÉG MÉRTÉKE SZÁZALÉKBAN MEGADVA A FUTÓPÁLYA MINDEN HARMADÁRA NÉZVE)	C	E)	//	→	
(LAZA SZENNYEZŐDÉS MÉLYSÉGE (mm) A FUTÓPÁLYA MINDEN HARMADÁN)	C	F)	//	→	
(ÁLLAPOT LEÍRÁSA A FUTÓPÁLYA TELJES HOSSZÁN) (A futópálya minden harmadán megmérve, attól a küszöbtől kezdődően, amelynek kisebb a futópálya azonosítási száma)	M	G)	//		
COMPACTED SNOW (ÖSSZENYOMOTT HÓ) DRY (SZÁRAZ) DRY SNOW (SZÁRAZ HÓ) DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW (SZÁRAZ HÓ ÖSSZENYOMOTT HAVON) DRY SNOW ON TOP OF ICE (SZÁRAZ HÓ JÉGEN) FROST (DÉR) ICE (JÉG) SLIPPERY WET (CSÚSZÓS, NEDVES) SLUSH (LATYAK) SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY (SPECIÁLISAN ELŐKÉSZÍTETT TÉLI FUTÓPÁLYA) STANDING WATER (VÍZTÖCSA) WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW (VÍZ ÖSSZENYOMOTT HAVON) WET (NEDVES) WET ICE (NEDVES JÉG) WET SNOW (NEDVES HÓ) WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW (NEDVES HÓ ÖSSZENYOMOTT HAVON) WET SNOW ON TOP OF ICE (NEDVES HÓ JÉGEN)				→	
(A FUTÓPÁLYA SZÉLESSÉGE, AMELYRE A FUTÓPÁLYA-ÁLLAPOT KÓDOK VONATKOZNAK, HA AZ KISEBB, MINT A KÖZZÉTETT SZÉLESSÉG)	O	H)	<≡		
Helyzetfelmérési szakasz					
(CSÖKKENTETT FUTÓPÁLYAHOSSZ, HA AZ KISEBB, MINT A KÖZZÉTETT HOSSZ (m))	O	I)	→		
(HÓFŰVÁS A FUTÓPÁLYÁN)	O	J)	→		
(LAZA HOMOK A FUTÓPÁLYÁN)	O	K)	→		
(VEGYSZERES KEZELÉS A FUTÓPÁLYÁN)	O	L)	→		
(HÓPADOK A FUTÓPÁLYÁN) (Amennyiben van, a futópálya középvonalától mért távolság (m), melyet »L«, »R« vagy »LR« betűk követnek, szükség szerint.)	O	M)	→		
(HÓPADOK A GURULÓÚTON)	O	N)	→		
(HÓPADOK A FUTÓPÁLYA MELLETT)	O	O)	→		
(GURULÓÚT ÁLLAPOTA)	O	P)	→		
(FORGALMI ELŐTÉR ÁLLAPOTA)	O	R)	→		
(MÉRT SŰRLŐDÁSI EGYÜTTTHATÓ)	O	S)	→		
(KÓDOLATLAN MEGJEGYZÉSEK)	O	T)) <<≡		
MEGJEGYZÉSEK: 1. *Írja be a 7910 sz. ICAO-dokumentum 2. része szerinti ICAO országkódot, vagy adjon meg egyéb alkalmazandó repülőter- azonosítót. 2. Más futópályákra vonatkozó tájékoztatáshoz meg kell ismételni a B–H pontot. 3. A helyzetfelmérési szakaszban foglalt információkat meg kell ismételni minden futópálya, gurulót és forgalmi előtér vonatkozásában. Ismétlés szükség szerint, ha jelentik. 4. A zárójelben lévő szavakat nem kell továbbírni. 5. Az A)–T) betű esetében lásd: Útmutató a SNOWTAM-formanyomtatvány kitöltéséhez, 1. b) pont.					

A FELADÓ ALÁÍRÁSA (nem továbbítható)

▼ **M5***ÚTMUTATÓ A SNOWTAM-FORMANYOMTATVÁNY KITÖLTÉSÉHEZ***1. Általános előírások**

- a) Ha a jelentés több futópályára vonatkozik, meg kell ismételni a B–P pontot (repülőgépteljesítmény-számítási szakasz).
- b) Az adatelemeket jelölő betűk csak hivatkozási célokat szolgálnak, azokat nem kell belevenni a közleményekbe. Az M (kötelező), C (feltételes) és O (opcionális) betűk a használatot jelölik, és az információkat az alábbiak szerint kell szerepeltetni.
- c) Metrikus mértékegységek használandók, és nem kell jelenteni a mértékegységeket.
- d) A SNOWTAM legfeljebb 8 órán át érvényes. Új SNOWTAM-ot kell kiadni minden esetben, amikor a futópálya állapotára vonatkozó új jelentés érkezik.
- e) A SNOWTAM törli a korábbi SNOWTAM-ot.
- f) „TTAAiiii CCCC MMYYGggg (BBB)” rövidített fejrészt kell beilleszteni a SNOWTAM számítógépes adatbázisokban történő automatizált feldolgozásának elősegítése érdekében. Ezeknek a szimbólumoknak az értelmezése a következő:

TT = a SNOWTAM adatok azonosítója = SW;

AA = a tagállamokhoz rendelt földrajzi azonosító, pl. LF = FRANCIAORSZÁG;

iiii = a SNOWTAM sorszáma négy számjeggyel;

CCCC = a SNOWTAM által érintett repülőtér négybetűs helységazonosító kódja;

MMYYGGgg = a megfigyelés/mérés dátuma/időpontja, ahol:

MM = hónap, pl. január = 01, december = 12;

YY = a hónap napja;

GGgg = az időpont órában (GG) és percben (gg), UTC szerint;

(BBB) = választható csoport, amely:

egy korábban azonos sorozatszámmal kiadott SNOWTAM közlemény javítása esetén = COR. *A (BBB) esetében használt zárójelek azt jelzik, hogy ez a csoport opcionális. Ha a jelentés több futópályára vonatkozik, és egyenként megjelölik a megfigyelési/mérési dátumokat/időpontokat a B adatelem megismétlésével, a legutóbbi megfigyelési/mérési dátumot/időpontot kell beilleszteni a rövidített fejrészbe (MMYYGGgg).*

- g) A SNOWTAM-formanyomtatványban használt „SNOWTAM” kifejezést és a SNOWTAM négyjegyű sorozatszámát szóközzel kell elválasztani, pl. SNOWTAM 0124.
- h) A SNOWTAM közlemény olvashatósága érdekében soremelést kell alkalmazni a SNOWTAM sorozatszám után, az A adatelem után és a repülőgépteljesítmény-számítási szakasz után.

▼ **M5**

i) Ha a jelentés több futópályára vonatkozik, meg kell ismételni az információkat a repülőgépteljesítmény-számítási szakaszban az egyes futópályákra vonatkozó mérések dátumától és időpontjától, a helyzetfelismerési szakaszban foglalt információk előtt.

j) Kötelező információk:

1. A REPÜLŐTÉR HELYSÉGAZONOSÍTÓ KÓDJA;
2. A MÉRÉS DÁTUMA ÉS IDŐPONTJA;
3. A FUTÓPÁLYA KISEBB SZÁMÚ AZONOSÍTÓJA;
4. A FUTÓPÁLYA ÁLLAPOT KÓDJA A FUTÓPÁLYA MINDEN HARMADÁN; valamint
5. ÁLLAPOTLEÍRÁS A FUTÓPÁLYA MINDEN HARMADÁRA NÉZVE (amikor a bejelentett futópálya-állapot kód (RWYCC) 0–6).

2. Repülőgépteljesítmény-számítási szakasz

A adatelem – Repülőtér helységazonosító kód (négy betűből álló helységazonosító kód).

B adatelem – A mérés dátuma és időpontja (nyolc számjegyből álló dátum-időpont csoport, amely UTC szerinti hónap, nap, óra és perc formában adja meg a megfigyelés idejét).

C adatelem – A futópálya kisebb számú azonosítója (nn[L] vagy nn[C] vagy nn[R]).

Minden futópálya vonatkozásában csak egy futópálya kód illeszthető be, és mindig az alacsonyabb szám.

D adatelem – A futópálya-állapot kódja a futópálya minden harmadára nézve. A futópálya minden harmada vonatkozásában csak egy számjegy (0, 1, 2, 3, 4, 5 vagy 6) illeszthető be, amelyeket ferde vonal választ el egymástól (n/n/n).

E adatelem – A szennyezettség mértéke százalékban a futópálya minden harmadára nézve. Ennek megadása esetén 25, 50, 75 vagy 100 írandó be az egyes futópálya harmadok vonatkozásában, amelyeket ferde vonal választ el egymástól ([n]nn/[n]nn/[n]nn).

Ezt az információt csak akkor kell megadni, ha minden egyes futópálya harmadra (G adatelem) a DRY-től eltérő állapot-jelentés vonatkozik.

Ha az állapotok nem kerülnek jelentésre, ezt az „NR” beillesztésével kell jelölni a megfelelő futópálya harmad(ok) vonatkozásában.

F adatelem – A laza szennyeződés mélysége a futópálya minden harmadán. Ezt milliméterben kell megadni az egyes futópálya harmadok vonatkozásában, ferde vonallal elválasztva (nn/nn/nn vagy nnn/nnn/nnn).

Ezt az információt csak a következő szennyeződéstípusok esetében kell megadni:

— víztócsa, a jelentendő érték 04, majd a mért érték.
Jelentős változások: 3 mm;

— latyak, a jelentendő érték 03, majd a mért érték. Jelentős változások: 3 mm;

— nedves hó, a jelentendő érték 03, majd a mért érték.
Jelentős változások: 5 mm; és

▼ **M5**

— száraz hó, a jelentendő érték 03, majd a mért érték.
Jelentős változások: 20 mm.

Ha az állapotok nem kerülnek jelentésre, ezt az „NR” beillesztésével kell jelölni a megfelelő futópálya harmad(ok) vonatkozásában.

G adatelem – Állapotleírás minden egyes futópálya harmad vonatkozásában. Be kell írni az alábbi állapotleírások valamelyikét az egyes futópálya harmadok vonatkozásában, ferde vonallal elválasztva.

COMPACTED SNOW (ÖSSZENYOMOTT HÓ)

DRY SNOW (SZÁRAZ HÓ)

DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW (SZÁRAZ HÓ ÖSSZENYOMOTT HAVON)

DRY SNOW ON TOP OF ICE (SZÁRAZ HÓ JÉGEN)

FROST (DÉR)

ICE (JÉG)

SLIPPERY WET (CSÚSZÓS, NEDVES)

SLUSH (LATYAK)

SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY (SPECIÁLISAN ELŐKÉSZÍTETT TÉLI FUTÓPÁLYA)

STANDING WATER (VÍZTÓCSA)

WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW (VÍZ ÖSSZENYOMOTT HAVON)

WET (NEDVES)

WET ICE (NEDVES JÉG)

WET SNOW (NEDVES HÓ)

WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW (NEDVES HÓ ÖSSZENYOMOTT HAVON)

WET SNOW ON TOP OF ICE (NEDVES HÓ JÉGEN)

DRY (SZÁRAZ) (csak akkor jelentendő, ha nincs szennyeződés)

Ha az állapotok nem kerülnek jelentésre, ezt az „NR” beillesztésével kell jelölni a megfelelő futópálya harmad(ok) vonatkozásában.

H adatelem – A futópálya szélessége, amelyre a futópálya-állapot kódok vonatkoznak. Be kell írni a szélességet méterben megadva, ha az kisebb, mint a közzétett futópálya-szélesség.

3. Helyzetfelismerési szakasz

A helyzetfelismerési szakaszban megadott elemek után pont következik.

Teljesen ki kell hagyni a helyzetfelismerési szakaszban azokat az elemeket, amelyekre vonatkozóan nincs információ, vagy ahol nem töltötték ki a közzétételre vonatkozó feltételes körülményeket.

I adatelem – Csökkentett futópályahossz. Meg kell adni a vonatkozó futópálya kódot és a rendelkezésre álló hosszúságot méterben kifejezve (pl. RWY nn [L] vagy nn [C] vagy nn [R] REDUCED TO [n]nn).

▼ **M5**

Ez az információ feltételes, ha NOTAM kiadására került sor új meghatározott távolságok megadásával.

- J adatelem – Hófúvás a futópályán. Amennyiben erről érkezik jelentés, meg kell adni a futópálya kisebb számú azonosítóját, majd szóköz, majd „DRIFTING SNOW” (RWY nn vagy RWY nn[L] vagy nn[C] vagy nn[R] DRIFTING SNOW).
- K adatelem – Laza homok a futópályán. Amennyiben a futópályán laza homokról érkezik jelentés, meg kell adni a futópálya kisebb számú azonosítóját, majd szóköz, majd „LOOSE SAND” (RWY nn vagy RWY nn[L] vagy nn[C] vagy nn[R] LOOSE SAND).
- L adatelem – Vegyszeres kezelés a futópályán. Amennyiben vegyszeres kezelés alkalmazásáról érkezik jelentés, meg kell adni a futópálya kisebb számú azonosítóját, majd szóköz, majd „CHEMICALLY TREATED” (RWY nn vagy RWY nn[L] vagy nn[C] vagy nn[R] CHEMICALLY TREATED).
- M adatelem – Hópadok a futópályán. Amennyiben a futópályán lévő hópadokról érkezik jelentés, meg kell adni a futópálya kisebb számú azonosítóját, majd szóköz, majd „SNOWBANK”, majd szóköz, majd „L” (bal) vagy „R” (jobb) vagy „LR” (mindkét oldal), majd a középvonaltól mért távolság méterben megadva, szóközzel elválasztva, „FM CL” (RWY nn vagy RWY nn[L] vagy nn[C] vagy nn[R] SNOWBANK Lnn vagy Rnn vagy LRnn FM CL).
- N adatelem – Hópadok a gurulóúton. Ha hópadok vannak a gurulóúton (gurulóutakon), meg kell adni a gurulóút (gurulóutak) azonosítóját, majd szóköz, majd „SNOWBANKS” (TWY [nn]n vagy TWYS [nn]n/[nn]n/[nn]n... vagy ALL TWYS SNOWBANKS).
- O adatelem – Hópadok a futópálya mellett. Amennyiben olyan hópadokról érkezik jelentés, amelyek meghaladják a repülőtéri hőeltakarítási tervben meghatározott magasságprofilt, meg kell adni a futópálya kisebb számú azonosítóját, majd az „ADJ SNOWBANKS” szöveget (RWY nn vagy RWY nn[L] vagy nn[C] vagy nn[R] ADJ SNOWBANKS).
- P adatelem – A gurulóút állapota. Ha a gurulóút állapota a jelentés szerint csúszós vagy rossz, meg kell adni a gurulóút azonosítóját, majd szóköz, majd „POOR” (TWY [n vagy nn] POOR vagy TWYS [n vagy nn]/[n vagy nn]/[n vagy nn] POOR... vagy ALL TWYS POOR).
- R adatelem – A forgalmi előtér állapota. Ha a forgalmi előtér állapota a jelentés szerint csúszós vagy rossz, meg kell adni a forgalmi előtér azonosítóját, majd szóköz, majd „POOR” (APRON [nnnn] POOR vagy APRONS [nnnn]/[nnnn]/[nnnn] POOR vagy ALL APRONS POOR).
- S adatelem – Nem jelentett (NR).
- T adatelem – Kódolatlan megjegyzések.



4. függelék

ASHTAM-FORMANYOMTATVÁNY

(COM fejrész)	(ELSŐBBSÉGI JEL)	(CÍMZETTEK JELZÉSE(I)) ¹			
	(KITÖLTÉS DÁTUMA ÉS IDŐPONTJA)	(A FELADÓ JELZÉSE)			
(Rövidített fejrész)	(VA* ² SOROZATSZÁM)		HELYSÉGAZONOSÍ TÓ KÓD)	KIADÁS DÁTUMA/IDŐPONTJA	(VÁLASZTHATÓ CSOPORT)
	V	A	*2	*2	

ASHTAM	(SOROZATSZÁM)
(AZ ÉRINTETT REPÜLÉSTÁJÉKOZTATÓ KÖRZET)	A)
(A KITÖRÉS DÁTUMA/IDŐPONTJA UTC SZERINT)	B)
(A TŰZHÁNYÓ NEVE ÉS SZÁMA)	C)
(A TŰZHÁNYÓ FÖLDRAJZI SZÉLESSÉGE/HOSSZÚSÁGA VAGY A TŰZHÁNYÓ RADIÁLJA ÉS TÁVOLSÁGA A NAVIGÁCIÓS BERENDEZÉSTŐL MÉRVE)	D)
(A TŰZHÁNYÓ AKTIVITÁSÁNAK RIASZTÁSI SZINTJÉT JELZŐ SZÍNKÓD, BELEÉRTVE BÁRMELY KORÁBBI RIASZTÁSI SZÍNKÓDOT) ³	E)
(A VULKÁNI HAMUFELHŐ MEGLÉTE, VALAMINT VÍZSZINTES ÉS FÜGGŐLEGES KITERJEDÉSE) ⁴	F)
(A VULKÁNI HAMUFELHŐ MOZGÁSÁNAK IRÁNYA) ⁴	G)
(REPÜLÉSI ÚTVONALAK VAGY ÚTVONALSZAKASZOK, VALAMINT ÉRINTETT REPÜLÉSI SZINTEK)	H)
(LÉGTÉR ÉS/VAGY ÚTVONALAK VAGY ÚTVONALSZAKASZOK LEZÁRÁSA, VALAMINT A RENDELKEZÉSRE ÁLLÓ VÁLASZTHATÓ ÚTVONALAK)	I)
(A TÁJÉKOZTATÁS FORRÁSA)	J)
(KÓDOLATLAN MEGJEGYZÉSEK)	K)
MEGJEGYZÉSEK: <ol style="list-style-type: none"> Lásd még az AIS.TR.400 pontot a címzettek vonatkozásában az előre meghatározott terjesztési rendszerben használt jelzésekkel kapcsolatban. *Írja be az ICAO országcódot az ICAO Doc 7910, 2. rész szerint. Lásd a lenti 3.5. pontot. Tanácsokat a vulkáni hamufelhők létezéséről, kiterjedéséről és mozgásáról, a G és H elemhez adatokat az érintett FIR-ért felelős vulkanikus hamu tájékoztató központ(ok)tól lehet kérni. A zárójelben () lévő adatalem címeket nem kell továbbítani. 	

A FELADÓ ALÁÍRÁSA (nem továbbítandó)

▼ **M1****ÚTMUTATÓ AZ ASHTAM-FORMANYOMTATVÁNY KITÖLTÉSÉHEZ****1. Általános előírások**

- 1.1. Az ASHTAM egy tűzhányó aktivitásáról szolgáltat információkat, amikor az aktivitásában bekövetkező valamely változás fontos vagy várhatóan fontos az üzemeltetés szempontjából. Ezt az információt a tűzhányó aktivitás riasztási szintjének megfelelő színek alkalmazásával nyújtják, amely az alábbi 3.5. pont alatt található.
- 1.2. Abban az esetben, ha egy vulkánkitörés után olyan vulkáni hamufelhő keletkezik, amely az üzemeltetésre jelentős hatással van, az ASHTAM tájékoztatást nyújt a vulkáni hamufelhő elhelyezkedéséről, kiterjedéséről és mozgásáról, valamint az érintett repülési útvonalokról és repülési szintekről is.
- 1.3. Egy vulkánkitörésről tájékoztatást adó ASHTAM-nak az alábbi 3. szakasz szerinti kiadását nem szabad késleltetni, amíg az összes információ, A-tól K-ig rendelkezésre nem áll, hanem azt azonnal ki kell adni, amint értesítést kapnak egy vulkánkitörésről vagy egy várható kitörésről, vagy az üzemeltetésre jelentős hatással bíró tűzhányó aktivitásában bekövetkezett vagy várható változásról, valamint ha vulkáni hamufelhőt jelentettek. Várható vulkánkitörés esetén, amikor még nincs hamufelhő a levegőben, az A–E adatelemekben található információkat kell kitölteni, az F–I adatelemekben pedig jelezni kell, hogy azok nem alkalmazhatók: »not applicable«. Hasonlóképpen, ha vulkáni hamufelhőt jelentettek, pl. különleges légijelentés formájában, de maga a tűzhányó, amelyből a vulkáni hamufelhő származik, az adott időpontban még nem ismert, az első ASHTAM-ot úgy kell kitölteni és kiadni, hogy az A–E adatelemknél a »nem ismert« (»unknown«) jelölést kell feltüntetni, és az F–K adatelemeket kell szükség szerint teljesen kitölteni a különleges légijelentés alapján, amíg további információk megérkezésére várnak. Más esetben, ha az A–K adatelem valamelyikére vonatkozó információ nem áll rendelkezésre, ezt »NIL« jelöléssel kell jelezni.
- 1.4. Az ASHTAM-ok maximális érvényességi időszaka napi 24 óra. Új ASHTAM-ot kell kiadni minden esetben, ha a riasztás szintjében változás következik be.

2. Rövidített fejrész

- 2.1. A szokásos »Légiforgalmi Állandóhelyű Távközlési Hálózat (AFTN)« távközlési fejléc után a »TT AAiiii CCCC MMYYGggg (BBB)« rövidített fejrész kerül beillesztésre az ASHTAM számítógépes adatbázisokban történő automatikus feldolgozásának elősegítése érdekében. Ezeknek a szimbólumoknak az értelmezése a következő:

TT =	az ASHTAM adatok azonosítója = VA;
AA =	az államok földrajzi azonosítója, pl.: NZ = Új-Zéland;
iiii =	az ASHTAM sorszáma négy számjeggyel megadva;
CCCC =	az érintett körzet négybetűs helységazonosító kódja;
MMYYGGgg =	a jelentés dátuma/időpontja, melyből az:
MM =	hónap, pl. január = 01, december = 12;
YY =	a hónap napja;
GGgg =	az időpont órában (GG) és percben (gg), UTC szerint;
(BBB) =	opcionális csoport, egy korábban azonos számmal kiadott ASHTAM tájékoztatás javítása esetében ez = COR.

A (BBB) esetében használt zárójelek jelzik azt, hogy ez a csoport opcionális.

▼ **M1****3. Az ASHTAM tartalma**

- 3.1. *A adatelem* – Az érintett repüléstájékoztató körzet, a kódolatlan szövegű megfelelője a rövidített fejrészben található helységazonosító kódnak, amely ebben a példában: »Auckland Oceanic FIR«.
- 3.2. *B adatelem* – Az első kitörés dátuma és időpontja (UTC).
- 3.3. *C adatelem* – A tūzhányó neve, valamint a tūzhányó száma, ahogyan az az ICAO Doc 9691 *Manual on Volcanic Ash, Radioactive Material and Toxic Chemical Clouds* (Vulkáni Hamu, Radioaktív Anyagok és Mérgező Vegyi Anyagok Felhői Kézikönyv) H függelékében és a *World Map of Volcanos and Principal Aeronautical Features* (Vulkánok és Legfontosabb Léginavigációs Tereptárgyak Világtérképe) című kiadványon szerepel.
- 3.4. *D adatelem* – A tūzhányó földrajzi szélessége/hosszúsága teljes fokokban kifejezve, illetve a tūzhányó radiállal és távolsággal kifejezett helyzete valamely navigációs berendezéstől, ahogyan az az ICAO Doc 9691 *Manual on Volcanic Ash, Radioactive Material and Toxic Chemical Clouds* (Vulkáni Hamu, Radioaktív Anyagok és Mérgező Vegyi Anyagok Felhői Kézikönyv) H függelékében és a *World Map of Volcanos and Principal Aeronautical Features* (Vulkánok és Legfontosabb Léginavigációs Tereptárgyak Világtérképe) című kiadványon szerepel.
- 3.5. *E adatelem* – Színkód, amely jelzi a vulkáni tevékenység riasztási szintjét, beleértve bármely korábbi riasztási színkódot, az alábbiak szerint:

Riasztási szintet jelző színkód	A vulkáni tevékenység állapota
ZÖLD RIASZTÁS	A tūzhányó normális, nyugalmi állapotban van. <i>illetve magasabb riasztási szint megváltoztatása esetében:</i> Úgy vélik, hogy a tūzhányó aktivitása szünetel, és a tūzhányó visszatért normális állapotába.
SÁRGA RIASZTÁS	A tūzhányó fokozódó vulkáni tevékenység jeleit mutatja, az ismert háttérszinteket meghaladóan. <i>illetve magasabb riasztási szint megváltoztatása esetében:</i> A vulkáni tevékenység jelentős mértékben csökkent, de továbbra is folyamatosan figyelik, mert újabb erősödés lehetséges.
NARANCS RIASZTÁS	A vulkáni tevékenység igen erős, a kitörés nagyon valószínű. <i>vagy</i> Már zajlik a vulkánkitörés, de nincs hamukibocsátás, vagy az csak kis mértékű <i>[amennyiben lehetséges, meg kell adni a hamuoszlop magasságát].</i>
VÖRÖS RIASZTÁS	Az előrejelzés szerint hamarosan vulkánkitörés következik be, ami valószínűleg jelentős mennyiségű hamuanyag kibocsátásával jár majd. <i>vagy</i> A vulkánkitörés már zajlik, és jelentős mennyiségű hamu kerül a légkörbe <i>[amennyiben lehetséges, meg kell adni a hamuoszlop magasságát].</i>

Az érintett tagállam területén a körzeti irányító központ számára az illetékes vulkanológiai szervezetnek kell biztosítania a vulkáni tevékenység riasztási szintjét jelző színkódot, valamint a korábbi szintben beálló bármilyen változást, pl. »RED ALERT FOLLOWING YELLOW«, vagy »GREEN ALERT FOLLOWING ORANGE«, azaz »VÖRÖS RIASZTÁS A SÁRGA UTÁN« vagy »ZÖLD RIASZTÁS A NARANCS UTÁN«.

▼ M1

- 3.6. *F adatelem* – Az üzemeltetésre jelentős hatású vulkáni hamufelhő jelentése esetében jelezni kell a vulkáni hamufelhő vízszintes kiterjedését és alsó/felső szintjét a földrajzi szélesség/hosszúság megadásával (teljes fokokban), valamint a tengerszint feletti magasság megadásával ezer méterben (lábban) és/vagy a kibocsátó vulkánhoz viszonyított radiál és távolság meghatározásával. A tájékoztatás kezdetben alapulhat csupán a különleges légijelentéseken, de a későbbiekben az illetékes meteorológiai megfigyelő állomástól és/vagy a vulkanikus hamu tájékoztató központtól származó értesítések szolgáltathatnak alapot részletesebb tájékoztatások számára.
- 3.7. *G adatelem* – Az illetékes meteorológiai megfigyelő állomástól és/vagy a vulkanikus hamu tájékoztató központtól származó értesítésekre alapozva jelezni kell a vulkáni hamufelhő mozgásának várható irányát a kiválasztott repülési szinteken.
- 3.8. *H adatelem* – Jelezni kell azokat a repülési útvonalakat és repülési útvonalszakaszokat, valamint repülési szinteket, amelyeket a természeti jelenség érint, vagy várhatóan érinteni fog.
- 3.9. *I adatelem* – Jelezni kell a légtér, a repülési útvonalak vagy repülési útvonalszakaszok lezárását, valamint a rendelkezésre álló elkerülő útvonalakat.
- 3.10. *J adatelem* – Az információforrás jelzése, például »special air-report« (különleges légijelentés) vagy »vulcanological agency« (vulkanológiai szervezet), stb. Az információ forrását minden esetben fel kell tüntetni, akár éppen kitört egy vulkán, vagy egy vulkáni hamufelhőt jelentettek, akár nem.
- 3.11. *K adatelem* – Az előző pontokban foglaltakon felül fel kell tüntetni bármely, üzemeltetési szempontból fontos információt kódolatlan nyelven megfogalmazva.



VII. MELLÉKLET

A DAT SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ SPECIÁLIS KÖVETELMÉNYEK

(DAT rész)

A. ALRÉSZ – A DAT SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ KIEGÉSZÍTŐ SZERVEZETI KÖVETELMÉNYEK (DAT.OR)

I. SZAKASZ – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

DAT.OR.100 Légiforgalmi adatok és tájékoztatás

- a) A DAT szolgáltató olyan adatokat és információkat fogad, gyűjt, fordít, válogat, formáz, terjeszt és/vagy integrál, amelyeket valamely hiteles forrás bocsát ki tanúsított fedélzeti alkalmazásokkal/berendezésekkel való használatra.

Különleges esetekben, ha a légiforgalmi adatok nem szerepelnek a légiforgalmi tájékoztató kiadványban (AIP), vagy nem hiteles forrásból származnak, illetve nem felelnek meg az alkalmazandó adatminőségi követelményeknek (DQR), a légiforgalmi adatok származhatnak magától a DAT szolgáltatótól és/vagy más DAT szolgáltatóktól. Ilyenkor az adatokat az a DAT szolgáltató validálja, amelyiktől a légiforgalmi adatok származnak.

- b) Amennyiben ügyfelei kérik, a DAT szolgáltató testreszabott adatokat dolgozhat fel, melyeket vagy a légi jármű üzemben tartója, vagy – a szóban forgó üzemben tartó céljaira – valamely más DAT szolgáltató bocsát rendelkezésre. Az adatokért és az azok későbbi aktualizálásaiért továbbra is a légi jármű üzemben tartója viseli a felelősséget.

DAT.OR.105 Technikai és működési képesség és alkalmasság

- a) Az ATM/ANS.OR.B.001 pontban előírtakon kívül a DAT szolgáltató:

1. az alkalmazandó követelményeknek megfelelően hajtja végre azon adatok és információk fogadását, gyűjtését, fordítását, válogatását, formázását, terjesztését és/vagy integrálását, amelyeket légiforgalmi adatforrás-szolgáltató(k) továbbít(anak) a tanúsított fedélzeti alkalmazásokkal/berendezésekkel kapcsolatos légiforgalmi adatbázisokba. A 2. típusú DAT szolgáltatást nyújtó szolgáltató a berendezés tervjövahagyásának jogosultjával vagy az adott berendezés tervjövahagyását kérelmezővel kötött megállapodás révén biztosítja, hogy az adatminőségi követelmények összhangban legyenek a tanúsított fedélzeti alkalmazás/berendezés rendeltetésszerű használatával;
2. megfelelőségi nyilatkozatot bocsát ki arról, hogy az általa előállított légiforgalmi adatbázisok e rendeletnek és az alkalmazandó ágazati szabványoknak megfelelően készültek;
3. segítséget nyújt a berendezés tervjövahagyása jogosultjának a folyamatos légialkalmassággal kapcsolatos bármely olyan intézkedés végrehajtásában, amely a már elkészült légiforgalmi adatbázisokkal kapcsolatos.

- b) A felelős vezető függetlenül eljárva kinevezi a DAT.TR.100 b) pont szerinti tanúsítást végző személyzet tagjait és kiosztja felelősségi köreiket annak érdekében, hogy a megfelelőségi nyilatkozat révén tanúsításra kerüljön az adatok adatminőségi követelményeknek való megfelelése és az eljárások betartása. A tanúsító személyzet által aláírt adatbázis-kibocsátási nyilatkozatért való végső felelősséget a DAT szolgáltató felelős vezetője viseli.

▼B**DAT.OR.110 Irányítási rendszer**

Az ATM/ANS.OR.B.005 pontban meghatározottakon túlmenően, a DAT szolgáltató, amennyiben az a DAT szolgáltatás típusa esetén alkalmazandó, létrehoz és fenntart egy irányítási rendszert, mely ellenőrzési eljárásokat foglal magában a következőkre nézve:

- a) a dokumentumok kiállítása, jóváhagyása vagy módosítása;
- b) adatminőségi követelmények megváltoztatása;
- c) annak ellenőrzése, hogy a bejövő adatok az alkalmazandó előírásoknak megfelelően lettek-e előállítva;
- d) a felhasznált adatok időben történő aktualizálása;
- e) azonosítás és nyomon követhetőség;
- f) az adott fedélzeti alkalmazással/berendezéssel kompatibilis adatok vagy adatbázisok fogadására, gyűjtésére, fordítására, válogatására, formázására, terjesztésére és/vagy integrációjára vonatkozó eljárások;
- g) adatellenőrzési és -validálási technikák;
- h) azonosítási eszközök, köztük szükség esetén konfigurációkezelés és eszközminősítés;
- i) hibák/hiányosságok kezelése;
- j) koordináció a légitforgalmiadat-források szolgáltatójával (szolgáltatóival) és/vagy a DAT szolgáltatóval (szolgáltatókkal), valamint a berendezés tervjövahagyásának jogosultjával vagy az adott berendezés tervjövahagyását kérelmezővel 2. típusú DAT szolgáltatás nyújtása esetén;
- k) megfeleléségi nyilatkozat tétele;
- l) adatbázisok ellenőrzött terjesztése a felhasználók felé.

DAT.OR.115 Nyilvántartás

Az ATM/ANS.OR.B.030 pontban meghatározottakon túlmenően, a DAT szolgáltató nyilvántartásába belefoglalja a DAT.OR.110 pontban említett elemeket.

2. SZAKASZ – EGYEDI KÖVETELMÉNYEK**DAT.OR.200 Jelentéstételi követelmények**

- a) A DAT szolgáltató:
 1. jelentést tesz az ügyfeleknek és adott esetben a berendezés tervjövahagyása jogosultjának minden olyan esetről, amikor a DAT szolgáltató légitforgalmi adatbázist bocsátott ki, majd ezt követően olyan hiányosságok és/vagy hibák kerültek azonosításra, amelyek miatt nem teljesültek az adatokkal kapcsolatos alkalmazandó követelménynek;
 2. jelentést tesz az illetékes hatóságnak az 1. pont szerinti beazonosított hiányosságokról és/vagy hibákról, melyek nem biztonságos körülmények kialakulásához vezethetnek. Az ilyen jelentéseket az illetékes hatóság által előírt formában és módon kell elkészíteni;

▼B

3. abban az esetben, ha a tanúsított DAT szolgáltató egy másik DAT szolgáltató részére nyújt szolgáltatást, jelentést tesz az adott másik szervezetnek minden olyan esetről, amikor légiforgalmi adatbázist bocsátott ki a szóban forgó szervezet részére, majd ezt követően hibák kerültek azonosításra;
 4. jelentést tesz a légiforgalmi adatforrás-szolgáltató felé a légiforgalmi forrásban előforduló hibás, következtelen vagy hiányzó adatokról.
- b) A DAT szolgáltató belső jelentéstételi rendszert hoz létre és tart fenn a biztonság érdekében, lehetővé téve a jelentések összegyűjtését és értékelését a káros tendenciák meghatározása, illetve a hiányosságok kiküszöbölése érdekében, továbbá a jelentendő események és intézkedések kivonatolását.

Ez a belső jelentéstételi rendszer az ATM/ANS.OR.B.005 pontban előírtak szerint az irányítási rendszerbe integrálható.

B. ALRÉSZ – A DAT SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ MŰSZAKI KÖVETELMÉNYEK (DAT.TR)

1. SZAKASZ – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

DAT.TR.100 Munkamódszerek és operatív eljárások

A DAT szolgáltató:

- a) valamennyi szükséges légiforgalmi adat tekintetében:
1. a többi DAT szolgáltatóval egyetértésben, illetve 2. típusú DAT szolgáltatás esetében a berendezés tervjóvá hagyása jogosultjával vagy az adott berendezés tervjóvá hagyását kérelmezővel egyetértésben adatminőségi követelményeket határoz meg annak megállapítására, hogy ezek az adatminőségi követelmények összhangban vannak-e a rendeltetésszerű használattal;
 2. hiteles forrás(ok)ból származó és – szükség esetén – egyéb, saját maga által és/vagy más DAT szolgáltató(k) által ellenőrzött és validált adatokat használ;
 3. az adatok helyes feldolgozásának biztosítására eljárást dolgoz ki;
 4. eljárásokat dolgoz ki és hajt végre annak biztosítására, hogy a valamely légitársaság-üzemeltető vagy más DAT szolgáltató által rendelkezésre bocsátott vagy kért testreszabott adatok csak a kérelmező számára kerüljenek továbbításra; valamint
- b) a DAT.OR.105 b) pont értelmében kibocsátott nyilatkozatokat aláírni jogosult, tanúsítást végző személyzet esetében gondoskodik arról, hogy:
1. a személyzet tagjai megfelelő ismeretekkel, szakmai háttérrel (beleértve a szervezeten belüli más feladatokat is) és tapasztalattal rendelkezzenek a kijelölt feladatok ellátásához;
 2. a személyzet tagjairól a hatáskörüket is részletesen feltüntető nyilvántartást vezessenek;
 3. a személyzet tagjai rendelkezzenek a hatáskörükre vonatkozó igazolással.

▼B

DAT.TR.105 Kötelező kapcsolattartás

A DAT szolgáltató megteremti a kapcsolattartás hivatalos lehetőségét a következőkkel:

- a) a légitforgalmiadat-forrás(ok) szolgáltatója és/vagy a DAT szolgáltatást nyújtó egyéb szolgáltatók;
- b) a berendezés tervjóváhagyásának jogosultja 2. típusú DAT szolgáltatás nyújtása esetén vagy az adott berendezés tervjóváhagyását kérelmező;
- c) adott esetben légi jármű-üzemeltetők.

*VIII. MELLÉKLET***A KOMMUNIKÁCIÓS, NAVIGÁCIÓS VAGY LÉGTÉR-ELLENŐRZÉSI SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ SPECIÁLIS KÖVETELMÉNYEK****(CNS rész)****A. ALRÉSZ – A KOMMUNIKÁCIÓS, NAVIGÁCIÓS VAGY LÉGTÉR-ELLENŐRZÉSI SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ KIEGÉSZÍTŐ SZERVEZETI KÖVETELMÉNYEK (CNS.OR)****1. SZAKASZ – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK****CNS.OR.100 Technikai és működési képesség és alkalmasság**

- a) A kommunikációs, navigációs vagy légtér-ellenőrzési szolgáltató biztosítja szolgáltatási rendelkezésre állását, folyamatosságát, pontosságát és integritását.
- b) A kommunikációs, navigációs vagy légtér-ellenőrzési szolgáltató biztosítja szolgáltatásainak minőségi szintjét, és bizonyítja, hogy berendezéseit rendszeresen karbantartja és szükség esetén kalibrálja.

B. ALRÉSZ – A KOMMUNIKÁCIÓS, NAVIGÁCIÓS VAGY LÉGTÉR-ELLENŐRZÉSI SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ MŰSZAKI KÖVETELMÉNYEK (CNS.TR)**1. SZAKASZ – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK****CNS.TR.100 Munkamódszerek és operatív eljárások a kommunikációs, navigációs vagy légtér-ellenőrzési szolgáltatók esetében**

A kommunikációs, navigációs vagy légtér-ellenőrzési szolgáltatónak bizonyítania kell, hogy munkamódszerei és üzemeltetési eljárásai megfelelnek a Chicagói Egyezmény 10. mellékletének alábbi részeiben foglalt előírásoknak, amennyiben azok vonatkoznak az érintett légtérben ellátott kommunikációs, navigációs vagy légtér-ellenőrzési szolgáltatókra:

- a) a rádió navigációs segédeszközökről szóló I. kötet (6. kiadás, 2006. július, valamennyi módosítással a 89. számúval bezárólag);
- b) a kommunikációs eljárásokról szóló II. kötet, a PANS szerinti eljárásokat is beleértve (6. kiadás, 2001. október, valamennyi módosítással a 89. számúval bezárólag);
- c) a kommunikációs rendszerekről szóló III. kötet (2. kiadás, 2007. július, valamennyi módosítással a 89. számúval bezárólag);
- d) a légtér-ellenőrző radar- és ütközésselhárító rendszerekről szóló IV. kötet (4. kiadás, 2007. július, valamennyi módosítással a 89. számúval bezárólag);
- e) a rádióspektrum légiforgalmi felhasználásáról szóló V. kötet (3. kiadás, 2013. július, valamennyi módosítással a 89. számúval bezárólag).

▼B

IX. MELLÉKLET

A LÉGIFORGALMIÁRAMLÁS-SZERVEZÉST VÉGZŐ SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ SPECIÁLIS KÖVETELMÉNYEK

(ATFM rész)

A LÉGIFORGALMIÁRAMLÁS-SZERVEZÉST VÉGZŐ SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ MŰSZAKI KÖVETELMÉNYEK (ATFM.TR)

I. SZAKASZ – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

ATFM.TR.100 Munkamódszerek és operatív eljárások a légiforgalmi-áramlás-szervezést végző szolgáltatók esetében

A légiforgalmiáramlás-szervezést végző szolgáltatónak bizonyítania kell, hogy munkamódszerei és üzemeltetési eljárásai megfelelnek a 255/2010/EU ⁽¹⁾ és a 677/2011/EU bizottsági rendeletnek.

⁽¹⁾ A Bizottság 255/2010/EU rendelete (2010. március 25.) a légiforgalomáramlás-szervezésre vonatkozó közös szabályok megállapításáról (HL L 80., 2010.3.26., 10. o.).

▼B

X. MELLÉKLET

**A LÉGTÉRGAZDÁLKODÁST VÉGZŐ SZOLGÁLTATÓKRA
VONATKOZÓ SPECIÁLIS KÖVETELMÉNYEK**

(ASM rész)

**A LÉGTÉRGAZDÁLKODÁST VÉGZŐ SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ
MŰSZAKI KÖVETELMÉNYEK (ASM.TR)**

I. SZAKASZ – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

ASM.TR.100 Munkamódszerek és operatív eljárások a légtér­gazdálkodást végző szol­gá­latók esetében

A légtér­gazdálkodást végző szol­gá­latónak bizo­nyítania kell, hogy munkamódszerei és üze­meltetési eljá­rá­sai meg­fe­lelnek a 2150/2005/EK ⁽¹⁾ és a 677/2011/EU bizo­tt­sa­gi ren­de­let­nek.

⁽¹⁾ A Bizottság 2150/2005/EK rendelete (2005. december 23.) a rugalmas légtér­fel­hasz­ná­lásra vonatkozó közös szabályok meg­á­llapításáról (HL L 342., 2005.12.24., 20. o.).

▼ **M1***XI. MELLÉKLET***A REPÜLÉSI ELJÁRÁSOK TERVEZÉSÉT VÉGZŐ SZOLGÁLTATÓKRA
VONATKOZÓ SPECIÁLIS KÖVETELMÉNYEK****(FPD rész)****A. ALRÉSZ – A REPÜLÉSI ELJÁRÁSOK TERVEZÉSÉT VÉGZŐ
SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ KIEGÉSZÍTŐ SZERVEZETI
KÖVETELMÉNYEK (FPD.OR)***1. SZAKASZ – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK***FPD.OR.100 Repülési eljárások tervezését végző szolgáltatók**

- a) A repülési eljárások tervezését végző szolgáltató feladata a repülési eljárás(ok) tervezése, dokumentálása és validálása szükség szerint az illetékes hatóság jóváhagyása alapján, a bevezetés és a felhasználás előtt.

Ebben az összefüggésben a repülési eljárások tervezését végző szolgáltató által felhasznált légiforgalmi adatoknak és légiforgalmi tájékoztatásoknak meg kell felelniük a III. melléklet (ATM/ANS.OR rész) 1. függelékében foglalt légiforgalmi adatkatalógusban meghatározott, pontosságra, felbontásra és teljességre vonatkozó előírásoknak.

- b) Amennyiben a repülési eljárások tervezésére szolgáló légiforgalmi adatok nem hiteles forrásból származnak vagy nem felelnek meg a vonatkozó adat-minőségi előírásoknak, az ilyen légiforgalmi adatokat a repülési eljárások tervezését végző szolgáltató más forrásokból is beszerezheti. Ebben az esetben a légiforgalmi adatokat az azokat használni kívánó, a repülési eljárások tervezését végző szolgáltató validálja.

FPD.OR.105 Irányítási rendszer

A III. melléklet ATM/ANS.OR.B.005 pontjában meghatározottakon túlmenően, a repülési eljárások tervezését végző szolgáltató létrehoz és fenntart egy irányítási rendszert, amely ellenőrzési eljárásokat foglal magában a következőkre nézve:

- a) adatbeszerzés;
- b) repülési eljárások tervezése az FPD.TR.100 pontban foglalt tervezési kritériumokkal összhangban;
- c) repülési eljárások tervezési dokumentációja;
- d) konzultáció az érintett felekkel;
- e) a repülési eljárás földi hitelesítése, valamint adott esetben repülési hitelesítése;
- f) eszközök azonosítása, szükség esetén ideértve a konfigurációkezelést és az eszközminősítést; és
- g) a repülési eljárás(ok) fenntartása és időszakos felülvizsgálata.

FPD.OR.110 Nyilvántartás

A III. melléklet ATM/ANS.OR.B.030 pontjában meghatározottakon túlmenően, a repülési eljárások tervezését végző szolgáltató belefoglalja a nyilvántartásába az e melléklet FPD.OR.105. pontjában megjelölt elemeket.

FPD.OR.115 Technikai és működési képesség és alkalmasság

- a) A III. melléklet ATM/ANS.OR.B.005 a) 6. pontjában meghatározottakon túlmenően, a repülési eljárások tervezését végző szolgáltató biztosítja, hogy a repülési eljárások tervezését végző tervezői:

▼ M1

- (1) sikeresen elvégeztek egy olyan tanfolyamot, amely szakismereteket nyújt a repülési eljárások tervezése terén;
 - (2) kellő tapasztalattal rendelkeznek elméleti tudásuk hatékony alkalmazásához; és
 - (3) sikeresen vesznek részt továbbképzésben.
- b) Amennyiben szükségesnek ítélik meg a repülés hitelesítését, a repülési eljárások tervezését végző szolgáltató biztosítja, hogy azt egy arra alkalmas légi jármű-vezető végezze el.
- c) A III. melléklet ATM/ANS.OR.B.030 pontjában meghatározottakon túlmenően, a repülési eljárások tervezését végző szolgáltató nyilvántartást vezet az alkalmazott repülési eljárás tervezők által elvégzett összes képzésről és tervezési tevékenységről, és kérésre rendelkezésre bocsátja ezt a nyilvántartást:
- (1) az érintett repülési eljárás tervezők részére; valamint
 - (2) a repülési eljárás tervezők beleegyezésével az új munkáltató részére, amennyiben a repülési eljárás tervezőt egy új szervezet alkalmazza.

FPD.OR.120 Kötelező kapcsolattartás

- a) Légiforgalmi adatok és légiforgalmi tájékoztatások FPD.OR.100 ponttal összhangban történő megszerzése során a repülési eljárások tervezését végző szolgáltató megköti a szükséges hivatalos megállapodásokat a következőkkel:
- (1) légiforgalmi adatforrások;
 - (2) egyéb szolgáltatók;
 - (3) repülőtér üzemeltetők; és
 - (4) légi jármű-üzemeltetők.
- b) A repülési eljárások tervezése iránti kérelmek egyértelmű meghatározásának és felülvizsgálatának biztosítása érdekében a repülési eljárások tervezését végző szolgáltató megköti a szükséges hivatalos megállapodásokat a következő tervezett felhasználóval.

B. ALRÉSZ – A REPÜLÉSI ELJÁRÁSOK TERVEZÉSÉT VÉGZŐ SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ MŰSZAKI KÖVETELMÉNYEK (FPD.TR)

*1. SZAKASZ – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK***FPD.TR.100 A repülési eljárások tervezésére vonatkozó követelmények**

A repülési eljárásokat repülési eljárások tervezését végző szolgáltatók tervezik az 1. függelékben foglalt követelményekkel, valamint az illetékes hatóság által meghatározott tervezési kritériumokkal összhangban, a légi járművek biztonságos üzemeltetésének biztosítása érdekében. Ahol szükséges, a tervezési kritériumoknak lehetővé kell tenniük a repülési eljárások megfelelő akadálymentesítését.

FPD.TR.105 Koordináták és légiforgalmi adatok

- a) A III. melléklet ATM/ANS.OR.A.090 pontjában foglaltakon túlmenően, a földrajzi szélességet és hosszúságot jelölő koordinátákat a Világszintű Geodéziai Rendszer 1984-es kiadása (WGS-84) szerinti geodéziai referenciapont, vagy azzal egyenértékű pont alapján kell meghatározni és jelenteni a légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató(k)nak.
- b) A terepmunka pontosságának olyannak kell lennie, hogy az abból származó meghatározások és számítások alapján kapott, a repülés szakaszaira vonatkozó operatív navigációs adatok egy megfelelő referenciakerethez képest a maximális eltéréseken belül legyenek, a III. melléklet (ATM/ANS.OR rész) 1. függelékében meghatározottak szerint.

▼ **M1***I. függelék***A LÉGTÉRSZERKEZETEKRE ÉS AZ AZOKBAN FOGLALT REPÜLÉSI ELJÁRÁSOKRA VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK***I. SZAKASZ***A repüléstájékoztató körzetekre, irányítói területekre, irányítói körzetekre és repüléstájékoztató övezetekre vonatkozó előírások****a) REPÜLÉSTÁJÉKOZTATÓ KÖRZETEK**

Az 549/2004/EK rendelet 2. cikkének 23. pontjában foglalt meghatározás szerinti repüléstájékoztató körzetek:

- (1) lefedik az ezen körzetek által kiszolgálendő légi útvonal struktúra egészét; és
- (2) magukban foglalják a vízszintes határaikon belül lévő teljes légteret, kivéve, ha azt egy felsőbb repüléstájékoztató körzet határolja.

A tagállamok továbbra is megtartják illetékességüket az ICAO-val szemben e rendelet hatálybalépése napjától az ICAO által a részükre kijelölt repüléstájékoztató körzetek földrajzi határain belül.

b) IRÁNYÍTÓI TERÜLETEK

- (1) Az irányítói területeket úgy kell kijelölni, hogy megfelelő kiterjedésű légteret foglaljanak magukban, amely tartalmazza azoknak a műszer szerint végrehajtott (IFR) repüléseknek a repülési útvonalait vagy azok részeit, amelyekre vonatkozóan a légiforgalmi irányítási szolgáltatás megfelelő részeit nyújtják, figyelembe véve az adott területen általában használt navigációs berendezések képességeit.
- (2) Ha az illetékes hatóság másként nem rendelkezik, az irányítói terület alsó határát a föld vagy a víz felett legalább 200 m (700 láb) magasságban kell meghatározni.
- (3) Az irányítói terület felső határát akkor kell meghatározni, ha:
 - i. nem nyújtanak légiforgalom-irányítási szolgáltatást e felett a felső határ felett; vagy
 - ii. az irányítói terület egy felsőbb irányítói terület alatt helyezkedik el, amely esetben a felső határ egybeesik a felsőbb irányítói terület alsó határával.

c) IRÁNYÍTÓI KÖRZETEK

- (1) Az irányítói körzet vízszintes határai magukban foglalják a légtérnek legalább azokat a részeit, amelyek nem tartoznak semmilyen irányítói területhez, ami tartalmazza a műszeres időjárási körülmények (IMC) között használt repülőterekre érkező és onnan induló IFR repülések útvonalait.
- (2) Amennyiben az irányítói körzet egy irányítói terület vízszintes határain belül helyezkedik el, annak a föld felszínétől felfelé, legalább az irányítói terület alsó határáig kell terjednie.

d) REPÜLÉSTÁJÉKOZTATÓ ÖVEZETEK

- (1) A repüléstájékoztató övezet vízszintes határai magukban foglalják a légtérnek legalább azokat a részeit, amelyek nem tartoznak semmilyen irányítói területhez vagy irányítói körzethez sem, ami tartalmazza a repülőterekre érkező és onnan induló IFR és/vagy VFR repülések útvonalait.

▼ M1

- (2) Amennyiben a repüléstájékoztató övezet egy irányítói terület vízszintes határain belül helyezkedik el, annak a föld felszínétől felfelé, legalább az irányítói terület alsó határáig kell terjednie.

*II. SZAKASZ***A szabványos indulási és érkezési útvonalaktól eltérő ATS-útvonalak azonosítása**

- a) ATS-útvonalak létrehozása esetében védett légteret kell biztosítani minden ATS-útvonal mentén, valamint biztonságos távolságot a szomszédos ATS-útvonalak között.
- b) Az ATS-útvonalakat kódokkal kell azonosítani.
- c) A szabványos indulási és érkezési útvonalaktól eltérő ATS-útvonalak azonosítása során használt kódolási rendszer:
- (1) lehetővé teszi bármely ATS-útvonal egyszerű és egyedi módon történő azonosítását;
 - (2) elkerüli az ismétlődéseket;
 - (3) egyaránt használható földi és fedélzeti automatizálási rendszerek által;
 - (4) maximális tömörséget tesz lehetővé operatív felhasználás során; és
 - (5) biztosítja a bővítés megfelelő lehetőségét bármely jövőbeni követelménynek való megfelelés érdekében, anélkül, hogy alapvető változtatásokra lenne szükség;
- d) Alapvető ATS-útvonal azonosítókat kell kijelölni az alábbi elvek alapján:
- (1) ugyanazt az alapvető kódot kell hozzárendelni egy fő közlekedési útvonalhoz annak teljes hosszában, tekintet nélkül arra, hogy az mely közelkörzeti irányítói területeken, államokon vagy régiókon halad át;
 - (2) amennyiben kettő vagy több közlekedési útvonal közös szakasszal rendelkezik, az adott szakaszhoz hozzá kell rendelni az érintett útvonalak kódjainak mindegyikét, kivéve, ha ez nehézségekhez vezetne a légiforgalmi szolgáltatások nyújtása során, amely esetben közös megegyezéssel csak egy kódot kell hozzárendelni; és
 - (3) adott útvonalhoz rendelt alapvető kód nem rendelhető hozzá semmilyen más útvonalhoz.

*III. SZAKASZ***Szabványos indulási és szabványos érkezési útvonalak, valamint a kapcsolódó eljárások azonosítása**

- a) Szabványos indulási és szabványos érkezési útvonalak, valamint a kapcsolódó eljárások azonosítása során biztosítani kell a következőket:
- (1) a kódok rendszere tegye lehetővé az egyes útvonalak egyszerű és egyértelmű módon történő azonosítását;
 - (2) az egyes útvonalakat kódolatlan azonosítóval és annak megfelelő kódolt azonosítóval kell azonosítani; és
 - (3) beszédüzemi kommunikációban a kódoknak könnyen felismerhetőnek kell lenniük a tekintetben, hogy azok szabványos indulási vagy szabványos érkezési útvonalra vonatkoznak, és nem okozhatnak kiejtési nehézségeket sem a légi jármű-vezetőknek, sem az ATS személyzetnek.
- b) Kódok szabványos indulási és szabványos érkezési útvonalak, valamint kapcsolódó eljárások számára történő kialakítása során az alábbiakat kell használni:
- (1) kódolatlan azonosító;

▼ M1

- (2) alapvető mutató;
 - (3) érvényességi mutató, amely egy szám 1 és 9 között;
 - (4) útvonal mutató, amely az ábécé egyik betűje; az I és az O betű nem használható; és
 - (5) szabványos indulási vagy szabványos érkezési útvonal kódolt azonosítója, műszeres, vagy látás utáni.
- c) A kódok kijelölése
- (1) Minden útvonalhoz külön kódot kell hozzárendelni.
 - (2) Ugyanahhoz a mérvadó ponthoz tartozó kettő vagy több útvonal megkülönböztetése érdekében (amelyekhez következőképpen ugyanaz az alapvető mutató tartozik), külön útvonal mutatót kell rendelni minden útvonalhoz a b) 4. pontban leírtak szerint.
- d) Érvényességi mutatók kijelölése
- (1) Minden útvonalhoz érvényességi mutatót kell rendelni az aktuálisan érvényes útvonal azonosítása érdekében.
 - (2) Az első kiosztandó érvényességi mutató az 1-es szám.
 - (3) Valamely útvonal módosítása esetén új érvényességi mutatót kell hozzárendelni, amely a következő nagyobb szám. A 9-es számot az 1-es szám követi.

*IV. SZAKASZ***Mérvadó pontok meghatározása és azonosítása**

- a) Mérvadó pontokat kell meghatározni adott ATS-útvonal vagy repülési eljárás meghatározása érdekében és/vagy a repülő légi járművek haladásával kapcsolatos tájékoztatásra vonatkozó ATS követelményekkel összefüggésben.
- b) A mérvadó pontokat kódokkal kell azonosítani.

*V. SZAKASZ***Minimális repülési magasságok**

Minimális repülési magasságokat kell meghatározni minden ATS-útvonal és irányítói terület vonatkozásában, és azokat közzé kell tenni. Ezek a minimális repülési magasságok határozzák meg a legkisebb akadálymentes magasságot az érintett területeken.

*VI. SZAKASZ***A védett, korlátozott és veszélyes légterek azonosítása és körülhatárolása**

Védett, korlátozott és veszélyes légterek meghatározása során, a kezdeti létrehozás alkalmával azokat azonosító jelzéssel kell ellátni, és minden részletet rendelkezésre kell bocsátani közzététel érdekében.

▼B

XII. MELLÉKLET

A HÁLÓZATKEZELŐRE VONATKOZÓ SPECIÁLIS KÖVETELMÉNYEK

(NM rész)

**A HÁLÓZATKEZELŐRE VONATKOZÓ MŰSZAKI KÖVETELMÉNYEK
(NM.TR)**

1. SZAKASZ – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

NM.TR.100 Munkamódszerek és operatív eljárások a hálózatkezelő esetében

A hálózatkezelőnek bizonyítania kell, hogy munkamódszerei és üzemeltetési eljárásai megfelelnek más uniós jogszabályoknak, különösen a 255/2010/EU és a 677/2011/EU rendeletnek.



XIII. MELLÉKLET

A SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ, A SZEMÉLYZET KÉPZÉSÉT ÉS SZAKMAI ÉRTÉKELÉSÉT ÉRINTŐ KÖVETELMÉNYEK

(PERS rész)

A. ALRÉSZ – A LÉGIFORGALMI MÉRNÖK-MŰSZAKI SZEMÉLYZET

1. SZAKASZ – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

ATSEP.OR.100 Hatály

- a) Ez az alrész a szolgáltatók által a légiforgalmi mérnök-műszaki személyzet (ATSEP) képzése és szakmai értékelése terén teljesítendő követelményeket határozza meg.
- b) Az ATM/ANS.OR.A.010 a) és b) pontnak megfelelően korlátozott tanúsítványt kérelmező és/vagy az ATM/ANS.OR.A.015 pontnak megfelelően a tevékenységükről nyilatkozatot tevő szolgáltatók esetében a légiforgalmi mérnök-műszaki személyzet képzése és szakmai értékelése terén teljesítendő minimumkövetelményeket az illetékes hatóság határozhatja meg. Az említett minimumkövetelményeknek a képzettségen, a tapasztalatokon és a közelmúltbeli tapasztalatokon kell alapulniuk a speciális berendezések vagy berendezéstípusok karbantartása, valamint az egyenértékű biztonsági szint biztosítása érdekében.

ATSEP.OR.105 Képzési és szakmai értékelési program

Az ATM/ANS.OR.B.005 a)6. pontnak megfelelően a légiforgalmi mérnök-műszaki személyzetet foglalkoztató szolgáltató képzési és szakmai értékelési programot hoz létre az ilyen személyzet feladataira és felelősségi köreibre vonatkozóan.

Ha a légiforgalmi mérnök-műszaki személyzetet szerződés alapján dolgozó szervezet alkalmazza, a szolgáltató biztosítja, hogy a szóban forgó személyzet előzetesen részesüljön az ebben az alrészben meghatározott képzésben, illetve rendelkezzen az ezen alrész szerinti szakmai alkalmassággal.

ATSEP.OR.110 Nyilvántartás

Az ATM/ANS.OR.B.030 ponton túlmenően a légiforgalmi mérnök-műszaki személyzetet foglalkoztató szolgáltató nyilvántartást vezet az ilyen személyzet által teljesített valamennyi képzésről, valamint az ilyen személyzet szakmai értékeléséről, és ezt a nyilvántartást kérésre elérhetővé teszi:

- a) az érintett személyzet számára;
- b) az érintett személyzet beleegyezésével az új munkaadó számára, ha a személyzetet új joggalany foglalkoztatja.

ATSEP.OR.115 Nyelvismeret

A szolgáltató gondoskodik arról, hogy a légiforgalmi mérnök-műszaki személyzet jártas legyen a feladatai teljesítéséhez szükséges nyelv(ek)ben.

2. SZAKASZ – KÉPZÉSI KÖVETELMÉNYEK

ATSEP.OR.200 Általános képzési követelmények

A szolgáltató biztosítja, hogy a légiforgalmi mérnök-műszaki személyzet:

- a) sikeresen teljesítse a következőket:

▼ B

1. az ATSEP.OR.205 pont szerinti alapképzés;
 2. az ATSEP.OR.210 pont szerinti minősítő képzés;
 3. az ATSEP.OR.215 pont szerinti jogosító képzés;
- b) teljesítse az ATSEP.OR.220 pont szerinti továbbképzést.

ATSEP.OR.205 Alapképzés

- a) A légiforgalmi mérnök-műszaki személyzet alapképzése a következőket tartalmazza:
1. az 1. függelékben megadott tantárgyak, témák és altémák (alapképzés – általános);
 2. amennyiben a szolgáltató által végzett tevékenységek szempontjából releváns, a 2. függelékben megadott tantárgyak (alapképzés – speciális).
- b) A szolgáltató saját ATSEP-jelöltjei számára megállapíthatja a legalkalmasabb oktatási követelményeket és – megfelelő esetben – ezekhez hozzáigazíthatja az a) pontban említett tantárgyak, témák és altémák mennyiségét és/vagy szintjét is.

ATSEP.OR.210 Minősítő képzés

A légiforgalmi mérnök-műszaki személyzet minősítő képzése a következőket tartalmazza:

- a) a 3. függelékben megadott tantárgyak, témák és altémák (minősítő képzés – általános);
- b) amennyiben a végzett tevékenységek szempontjából releváns, a 4. függelékben megadott tantárgyak közül legalább egy (minősítő képzés – speciális).

ATSEP.OR.215 Jogosító képzés

- a) A légiforgalmi mérnök-műszaki személyzet jogosító képzése összhangban van az elvégzendő feladatokkal és az alábbiak közül legalább egyet tartalmaz:
1. elméleti képzés;
 2. gyakorlati képzés;
 3. munkahelyi képzés.
- b) A jogosító képzés biztosítja, hogy az ATSEP-jelölt ismeretekre és képességekre tegyen szert a következő területeken:
1. a rendszer és a berendezések funkciói;
 2. a légiforgalmi mérnök-műszaki személyzet által végzett tevékenységek tényleges és lehetséges hatásai a rendszerre és a berendezésekre;
 3. a rendszer és a berendezések hatása az operatív környezetre.

▼ B**ATSEP.OR.220 Továbbképzés**

A légiforgalmi mérnök-műszaki személyzet továbbképzése szinten tartó képzést, berendezés/rendszer-korszerűsítési és módosítási képzést és/vagy kényszerhelyzeti képzést tartalmaz.

3. SZAKASZ – A SZAKMAI ÉRTÉKELÉSRE VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK**ATSEP.OR.300 Szakmai értékelés – Általános követelmények**

A szolgáltató biztosítja, hogy a légiforgalmi mérnök-műszaki személyzet:

- a) feladatainak megkezdése előtt, a szakmai értékelés során alkalmasnak minősüljön;
- b) alkalmassága folyamatos szakmai értékelés keretében értékelésre kerüljön az ATSEP.OR.305 pontnak megfelelően.

ATSEP.OR.305 Kezdeti és folyamatos szakmai értékelés

A légiforgalmi mérnök-műszaki személyzetet foglalkoztató szolgáltató:

- a) eljárásokat hoz létre, alkalmaz és dokumentál a következőkhöz:
 1. a légiforgalmi mérnök-műszaki személyzet kezdeti és folyamatos szakmai értékelése;
 2. a légiforgalmi mérnök-műszaki személyzet szakmai alkalmassága hiányának vagy csökkenésének kezelése, ideértve a felzárkóztatási eljárásokat is;
 3. felügyelet biztosítása alkalmatlannak bizonyuló személy esetében;
- b) az alábbi kritériumok megállapítása, amelyek alapján a kezdeti és a folyamatos szakmai alkalmasság értékelésre kerül:
 1. szaktudás;
 2. magatartás;
 3. ismeretek.

4. SZAKASZ – OKTATÓKRA ÉS ÉRTÉKELŐKRE VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK**ATSEP.OR.400 ATSEP gyakorlati oktatók**

A légiforgalmi mérnök-műszaki személyzetet foglalkoztató szolgáltató gondoskodik arról, hogy:

- a) az ATSEP gyakorlati oktatók kellő tapasztalattal rendelkezzenek azon a szakterületen, amelyen az oktatás folyik;
- b) a munkahelyi gyakorlati oktatók előzetesen sikeresen teljesítsenek egy munkahelyi gyakorlati oktatói képzést, és rendelkezzenek azzal a képességgel, hogy beavatkozzanak azokban az esetekben, amikor a képzés során veszélybe kerül a repülésbiztonság.

ATSEP.OR.405 A szaktudás értékelői

A légiforgalmi mérnök-műszaki személyzetet foglalkoztató szolgáltató gondoskodik arról, hogy a szaktudás értékelését végző értékelők előzetesen sikeresen teljesítsenek egy értékelői képzést, és kellő tapasztalattal rendelkezzenek az ATSEP.OR.305 b) pontban meghatározott kritériumok értékeléséhez.

▼B

1. függelék

Általános alapképzés

1. tantárgy: BEVEZETÉS

1. TÉMA – BASIND – Bevezetés

- 1.1. altéma – A képzés és az értékelés áttekintése
- 1.2. altéma – Nemzeti szervezet
- 1.3. altéma – Munkahely
- 1.4. altéma – A légiforgalmi mérnök-műszaki személyzet szerepe
- 1.5. altéma – Európai és globális dimenziók
- 1.6. altéma – Nemzetközi szabványok és ajánlott gyakorlatok
- 1.7. altéma – Adatbiztonság
- 1.8. altéma – Minőségirányítás
- 1.9. altéma – Biztonságirányítási rendszer
- 1.10. altéma – Egészség és biztonság

2. tantárgy: LÉGIFORGALMI BEVEZETŐ ISMERETEK

1. TÉMA – BASATF – Légiforgalmi bevezető ismeretek

- 1.1. altéma – Légiforgalmi szolgáltatás
- 1.2. altéma – Légiforgalmi irányítás
- 1.3. altéma – Földi biztonsági hálók
- 1.4. altéma – Légiforgalmi irányítási eszközök és nyomon követés
- 1.5. altéma – Bevezető ismeretek

▼ B

2. függelék

Speciális alapképzés

- 3. tantárgy: LÉGIFORGALMI TÁJÉKOZTATÓ SZOLGÁLATOK**
- 4. tantárgy: METEOROLÓGIA**
- 5. tantárgy: KOMMUNIKÁCIÓ**
- 6. tantárgy: NAVIGÁCIÓ**
- 7. tantárgy: LÉGTÉRELLENŐRZÉS**
- 8. tantárgy: ADATFELDOLGOZÁS**
- 9. tantárgy: RENDSZERELLENŐRZÉS ÉS RENDSZERIRÁNYÍTÁS**
- 10. tantárgy: KARBANTARTÁSI ELJÁRÁSOK**

▼B*3. függelék***Minősítő képzés – általános****1. tantárgy: REPÜLÉSBIZTONSÁG**

1. TÉMA – Biztonságirányítási rendszer

1.1. altéma – Politika és alapelvek

1.2. altéma – A kockázat fogalma és a kockázatértékelés alapelvei

1.3. altéma – Repülésbiztonság-értékelési folyamat

1.4. altéma – A léginnavigációs rendszerek kockázatosztályozási kategóriái

1.5. altéma – Repülésbiztonsági szabályozók

2. tantárgy: EGÉSZSÉG ÉS BIZTONSÁG

1. TÉMA – Kockázattudatosság és jogi szabályozás

1.1. altéma – Kockázattudatosság

1.2. altéma – Szabályozások és folyamatok

1.3. altéma – Veszélyes anyagok kezelése

3. tantárgy: EMBERI TÉNYEZŐK

1. TÉMA – Bevezetés: Emberi tényezők

1.1. altéma – Bevezetés

2. TÉMA – Szakmai tudás és képességek

2.1. altéma – Az ATSEP személyzet tudása, képességei és szakmai alkalmassága

3. TÉMA – Pszichológiai tényezők

3.1. altéma – Megismerés

4. TÉMA – Egészségügyi tényezők

4.1. altéma – Fáradtság

4.2. altéma – Jó kondíció

4.3. altéma – Munkahelyi környezet

▼B

5. TÉMA – Szervezeti és szociális tényezők

- 5.1. altéma – Az emberek alapvető szükségletei a munkában
 - 5.2. altéma – Csoporterőforrás-gazdálkodás (Team Resource Management)
 - 5.3. altéma – Csapatmunka és csapatszerepek
-

6. TÉMA – Kommunikáció

- 6.1. altéma – Írásbeli jelentés
 - 6.2. altéma – Verbális és nonverbális kommunikáció
-

7. TÉMA – Stressz

- 7.1. altéma – Stressz
 - 7.2. altéma – Stresszkezelés
-

8. TÉMA – Emberi hiba

- 8.1. altéma – Emberi hiba

▼ B*4. függelék***Minősítő képzés – speciális****1. KOMMUNIKÁCIÓ – HANG****1. tantárgy: HANGKOMMUNIKÁCIÓ**

1. TÉMA – Levegő–föld

- 1.1. altéma – Adás/vétel
 - 1.2. altéma – Rádióantenna-rendszerek
 - 1.3. altéma – Hangkapcsoló központ
 - 1.4. altéma – Irányítói munkaállomások
 - 1.5. altéma – Rádióinterfészek
-

2. TÉMA – COMVCE – Föld–föld

- 2.1. altéma – Interfészek
- 2.2. altéma – Protokollok
- 2.3. altéma – Kapcsolások
- 2.4. altéma – Kommunikációs lánc
- 2.5. altéma – Irányítói munkaállomások

2. tantárgy: TERJEDÉS

1. TÉMA – Kommunikációs csatornák

- 1.1. altéma – Vonalelmélet
 - 1.2. altéma – Digitális adás
 - 1.3. altéma – Vonaltípusok
-

2. TÉMA – Speciális kapcsolatok

- 2.1. altéma – Mikrohullámú kapcsolat
- 2.2. altéma – Műholdas kapcsolat

3. tantárgy: RÖGZÍTÉS

1. TÉMA – Jogszabályban előírt rögzítés

- 1.1. altéma – Jogszabályok

▼ B

1.2. altéma – Alapelvek

4. tantárgy: ÜZEMBIZTONSÁG

1. TÉMA – Biztonságközpontú munkavégzés

1.1. altéma – Biztonságközpontú munkavégzés

2. TÉMA – Üzembiztonság

2.1. altéma – Üzembiztonság

2. KOMMUNIKÁCIÓ – ADATOK

1. tantárgy: ADATKOMMUNIKÁCIÓ

1. TÉMA – Bevezetés a hálózatokba

1.1. altéma – Hálózatok fajtái

1.2. altéma – Hálózatok

1.3. altéma – Külsős hálózati szolgáltatók

1.4. altéma – Mérőeszközök

1.5. altéma – Hibaelhárítás

2. TÉMA – Protokollok

2.1. altéma – Alapelmélet

2.2. altéma – Általános protokollok

2.3. altéma – Speciális protokollok

3. TÉMA – Nemzeti hálózatok

3.1. TÉMA – Nemzeti hálózatok

4. TÉMA – Európai hálózatok

4.1. altéma – Európai hálózatok

5. TÉMA – Globális hálózatok

5.1. altéma – Hálózatok és szabványaik

5.2. altéma – Leírás

5.3. altéma – Globális architektúra

5.4. altéma – Levegő–föld alhálózatok

▼ B

5.5. altéma – Föld–föld alhálózatok

5.6. altéma – Repülőgép-fedélzeti hálózatok

5.7. altéma – Levegő–föld alkalmazások

2. tantárgy: TERJEDÉS

1. TÉMA – Kommunikációs csatornák

1.1. altéma – Vonalelmélet

1.2. altéma – Digitális adás

1.3. altéma – Vonaltípusok

2. TÉMA – Speciális kapcsolatok

2.1. altéma – Mikrohullámú kapcsolat

2.2. altéma – Műholdas kapcsolat

3. tantárgy: RÖGZÍTÉS

1. TÉMA – Jogszabályban előírt rögzítés

1.1. altéma – Jogszabályok

1.2. altéma – Alapelvek

4. tantárgy: ÜZEMBIZTONSÁG

1. TÉMA – Biztonságközpontú munkavégzés

1.1. altéma – Biztonságközpontú munkavégzés

2. TÉMA – Üzembiztonság

2.1. altéma – Üzembiztonság

3. NAVIGÁCIÓ – IRÁNYÍTATLAN SUGÁRZÁSÚ RÁDIÓ-IRÁNYADÓ (NDB)**1. tantárgy: TELJESÍTMÉNYALAPÚ NAVIGÁCIÓ**

1. TÉMA – Navigációs koncepciók

1.1. altéma – Operatív követelmények

1.2. altéma – Teljesítményalapú navigáció

1.3. altéma – Területi navigációs koncepció (RNAV)

▼B

1.4. altéma – NOTAM

2. tantárgy: FÖLDI RENDSZEREK – NDB

1. TÉMA – NDB/Bevezető állomás

1.1. altéma – Rendszerhasználat

1.2. altéma – A földi állomás felépítése

1.3. altéma – Adó alrendszer

1.4. altéma – Antenna alrendszer

1.5. altéma – Ellenőrző és vezérlő alrendszer

1.6. altéma – Fedélzeti berendezések

1.7. altéma – Rendszerellenőrzés és -karbantartás

3. tantárgy: GLOBÁLIS NAVIGÁCIÓS MŰHOLDRENDSZER (GNSS)

1. TÉMA – GNSS

1.1. altéma – Általános áttekintés

4. tantárgy: FEDÉLZETI BERENDEZÉSEK

1. TÉMA – Fedélzeti rendszerek

1.1. altéma – Fedélzeti rendszerek

2. TÉMA – Autonóm navigációs rendszerek

2.1. altéma – Inerciális navigáció

3. TÉMA – Vertikális navigáció

3.1. altéma – Vertikális navigáció

5. tantárgy: ÜZEMBIZTONSÁG

1. TÉMA – Biztonságközpontú munkavégzés

1.1. altéma – Biztonságközpontú munkavégzés

2. TÉMA – Üzembiztonság

2.1. altéma – Üzembiztonság

▼B**4. NAVIGÁCIÓ – RÁDIÓ-IRÁNYMÉRŐ (DF)****1. tantárgy: TELJESÍTMÉNYALAPÚ NAVIGÁCIÓ**

1. TÉMA – Navigációs koncepciók

- 1.1. altéma – Operatív követelmények
- 1.2. altéma – Teljesítményalapú navigáció
- 1.3. altéma – Területi navigációs koncepció (RNAV)
- 1.4. altéma – NOTAM

2. tantárgy: FÖLDI RENDSZEREK – DF

1. TÉMA – DF

- 1.1. altéma – Rendszerhasználat
- 1.2. altéma – A VDF/DDF berendezések felépítése
- 1.3. altéma – Vevő alrendszer
- 1.4. altéma – Antenna alrendszer
- 1.5. altéma – Ellenőrző és vezérlő alrendszer
- 1.6. altéma – Rendszerellenőrzés és -karbantartás

3. tantárgy: GLOBÁLIS NAVIGÁCIÓS MŰHOLDRENDSZER (GNSS)

1. TÉMA – GNSS

- 1.1. altéma – Általános áttekintés

4. tantárgy: FEDÉLZETI BERENDEZÉSEK

1. TÉMA – Fedélzeti rendszerek

- 1.1. altéma – Fedélzeti rendszerek
-

2. TÉMA – Autonóm navigációs rendszerek

- 2.1. altéma – Inerciális navigáció
-

3. TÉMA – Vertikális navigáció

- 3.1. altéma – Vertikális navigáció

▼ B**5. tantárgy: ÜZEMBIZTONSÁG**

1. TÉMA – Biztonságközpontú munkavégzés

1.1. altéma – Biztonságközpontú munkavégzés

2. TÉMA – Üzembiztonság

2.1. altéma – Üzembiztonság

5. NAVIGÁCIÓ – URH TARTOMÁNYÚ KÖRSUGÁRZÓ RÁDIÓ-IRÁNYADÓ (VOR)**1. tantárgy: TELJESÍTMÉNYALAPÚ NAVIGÁCIÓ**

1. TÉMA – Navigációs koncepciók

1.1. altéma – Operatív követelmények

1.2. altéma – Teljesítményalapú navigáció

1.3. altéma – Területi navigációs koncepció (RNAV)

1.4. altéma – NOTAM

2. tantárgy: FÖLDI RENDSZEREK – VOR

1. TÉMA – VOR

1.1. altéma – Rendszerhasználat

1.2. altéma – A CVOR és/vagy DVOR alapjai

1.3. altéma – A földi állomás felépítése

1.4. altéma – Adó alrendszer

1.5. altéma – Antenna alrendszer

1.6. altéma – Ellenőrző és vezérlő alrendszer

1.7. altéma – Fedélzeti berendezések

1.8. altéma – Rendszerellenőrzés és -karbantartás

3. tantárgy: GLOBÁLIS NAVIGÁCIÓS MŰHOLDRENDSZER (GNSS)

1. TÉMA – GNSS

1.1. altéma – Általános áttekintés

4. tantárgy: FEDÉLZETI BERENDEZÉSEK

1. TÉMA – Fedélzeti rendszerek

1.1. altéma – Fedélzeti rendszerek

▼B

2. TÉMA – Autonóm navigációs rendszerek

2.1. altéma – Inerciális navigáció

3. TÉMA – Vertikális navigáció

3.1. altéma – Vertikális navigáció

5. tantárgy: ÜZEMBIZTONSÁG

1. TÉMA – Biztonságközpontú munkavégzés

1.1. altéma – Biztonságközpontú munkavégzés

2. TÉMA – Üzembiztonság

2.1. altéma – Üzembiztonság

6. Navigáció – Távolságmérő berendezés (DME)**1. tantárgy: TELJESÍTMÉNYALAPÚ NAVIGÁCIÓ**

1. TÉMA – Navigációs koncepciók

1.1. altéma – Operatív követelmények

1.2. altéma – Teljesítményalapú navigáció

1.3. altéma – Területi navigációs koncepció (RNAV)

1.4. altéma – NOTAM

2. tantárgy: FÖLDI RENDSZEREK – DME

1. TÉMA – DME

1.1. altéma – Rendszerhasználat

1.2. altéma – A DME alapjai

1.3. altéma – A földi állomás felépítése

1.4. altéma – Vevő alrendszer

1.5. altéma – Jelfeldolgozás

1.6. altéma – Adó alrendszer

1.7. altéma – Antenna alrendszer

1.8. altéma – Ellenőrző és vezérlő alrendszer

1.9. altéma – Fedélzeti berendezések

1.10. altéma – Rendszerellenőrzés és -karbantartás

▼B**3. tantárgy: GLOBÁLIS NAVIGÁCIÓS MŰHOLDRENDSZER (GNSS)**

1. TÉMA – GNSS

1.1. altéma – Általános áttekintés

4. tantárgy: FEDÉLZETI BERENDEZÉSEK

1. TÉMA – Fedélzeti rendszerek

1.1. altéma – Fedélzeti rendszerek

2. TÉMA – Autonóm navigációs rendszerek

2.1. altéma – Inerciális navigáció

3. TÉMA – Vertikális navigáció

3.1. altéma – Vertikális navigáció

5. tantárgy: ÜZEMBIZTONSÁG

1. TÉMA – Biztonságközpontú munkavégzés

1.1. altéma – Biztonságközpontú munkavégzés

2. TÉMA – Üzembiztonság

2.1. altéma – Üzembiztonság

7. NAVIGÁCIÓ – MŰSZERES LESZÁLLÍTÓ RENDSZER (ILS)**1. tantárgy: TELJESÍTMÉNYALAPÚ NAVIGÁCIÓ**

1. TÉMA – Navigációs koncepciók

1.1. altéma – Operatív követelmények

1.2. altéma – Teljesítményalapú navigáció

1.3. altéma – Területi navigációs koncepció (RNAV)

1.4. altéma – NOTAM

2. tantárgy: FÖLDI RENDSZEREK – ILS

1. TÉMA – ILS

1.1. altéma – Rendszerhasználat

▼B

- 1.2. altéma – Az ILS alapjai
- 1.3. altéma – 2 frekvenciás ILS rendszerek
- 1.4. altéma – A földi állomás felépítése
- 1.5. altéma – Adó alrendszer
- 1.6. altéma – Antenna alrendszer
- 1.7. altéma – Ellenőrző és vezérlő alrendszer
- 1.8. altéma – Fedélzeti berendezések
- 1.9. altéma – Rendszerellenőrzés és -karbantartás

3. tantárgy: GLOBÁLIS NAVIGÁCIÓS MŰHOLDRENDSZER (GNSS)

1. TÉMA – GNSS

- 1.1. altéma – Általános áttekintés

4. tantárgy: FEDÉLZETI BERENDEZÉSEK

1. TÉMA – Fedélzeti rendszerek

- 1.1. altéma – Fedélzeti rendszerek

2. TÉMA – Autonóm navigációs rendszerek

- 2.1. altéma – Inerciális navigáció

3. TÉMA – Vertikális navigáció

- 3.1. altéma – Vertikális navigáció

5. tantárgy: ÜZEMBIZTONSÁG

1. TÉMA – Biztonságközpontú munkavégzés

- 1.1. altéma – Biztonságközpontú munkavégzés

2. TÉMA – Üzembiztonság

- 2.1. altéma – Üzembiztonság

8. NAVIGÁCIÓ – MIKROHULLÁMÚ LESZÁLLÍTÓ RENDSZER (MLS)**1. tantárgy: TELJESÍTMÉNYALAPÚ NAVIGÁCIÓ**

1. TÉMA – Navigációs koncepciók

▼B

- 1.1. altéma – Operatív követelmények
- 1.2. altéma – Teljesítményalapú navigáció
- 1.3. altéma – Területi navigációs koncepció (RNAV)
- 1.4. altéma – NOTAM

2. tantárgy: FÖLDI RENDSZEREK – MLS

1. TÉMA – MLS

- 1.1. altéma – Rendszerhasználat
- 1.2. altéma – Az MLS alapjai
- 1.3. altéma – A földi állomás felépítése
- 1.4. altéma – Adó alrendszer
- 1.5. altéma – Antenna alrendszer
- 1.6. altéma – Ellenőrző és vezérlő alrendszer
- 1.7. altéma – Fedélzeti berendezések
- 1.8. altéma – Rendszerellenőrzés és -karbantartás

3. tantárgy: GLOBÁLIS NAVIGÁCIÓS MŰHOLDRENDSZER (GNSS)

1. TÉMA – GNSS

- 1.1. altéma – Általános áttekintés

4. tantárgy: FEDÉLZETI BERENDEZÉSEK

1. TÉMA – Fedélzeti rendszerek

- 1.1. altéma – Fedélzeti rendszerek
-

2. TÉMA – Autonóm navigációs rendszerek

- 2.1. altéma – Inerciális navigáció
-

3. TÉMA – Vertikális navigáció

- 3.1. altéma – Vertikális navigáció
-

5. tantárgy: ÜZEMBIZTONSÁG

1. TÉMA – Biztonságközpontú munkavégzés

▼B

1.1. altéma – Biztonságközpontú munkavégzés

2. TÉMA – Üzembiztonság

2.1. altéma – Üzembiztonság

9. LÉGTÉRELLENŐRZÉS – PRIMER RADAR**1. tantárgy: PRIMER RADAR**

1. TÉMA – ATC légtérel ellenőrzés

1.1. altéma – A légiforgalmi szolgálatok által használt primer radar

1.2. altéma – Antenna (primer radar)

1.3. altéma – Adó berendezések

1.4. altéma – Céltárgyak jellemzői

1.5. altéma – Vevő berendezések

1.6. altéma – Plot extractor és jelfeldolgozás

1.7. altéma – Plot kombinálása

1.8. altéma – A primer radar jellemzői

2. TÉMA – SURPSR — Gurítóradar

2.1. altéma – A légiforgalmi szolgálatok által használt gurítóradar

2.2. altéma – Radarszenzor

3. TÉMA – SURPSR — Tesztelés és mérés

3.1. altéma – Tesztelés és mérés

2. tantárgy: EMBER–GÉP INTERFÉSZ (HMI)

1. TÉMA – SURPSR — HMI

1.1. altéma – ATCO HMI

1.2. altéma – ATSEP HMI

1.3. altéma – Pilóta HMI

1.4. altéma – Kijelzők

▼ B**3. tantárgy: LÉGTÉRELLENŐRZÉSI ADATOK TOVÁBBÍTÁSA**

1. TÉMA – Légtérellelőrzési adatok továbbítása

1.1. altéma – Technológia és protokollok

1.2. altéma – Hitelesítési módszerek

4. tantárgy: ÜZEMBIZTONSÁG

1. TÉMA – SURPSR – Biztonságközpontú munkavégzés

1.1. altéma – Biztonságközpontú munkavégzés

2. TÉMA – SURPSR – Üzembiztonság

2.1. altéma – Üzembiztonság

5. tantárgy: ADATFELDOLGOZÓ RENDSZEREK

1. TÉMA – Rendszer-összetevők

1.1. altéma – Légtérellelőrzési adatfeldolgozó rendszerek

10. LÉGTÉRELLENŐRZÉS – SZEKUNDER RADAR**1. tantárgy: SZEKUNDER RADAR (SSR)**

1. TÉMA – SSR és mono-pulse SSR

1.1. altéma – A légitforgalmi szolgálatok által használt szekunder radar

1.2. altéma – Antenna (szekunder radar)

1.3. altéma – Inerogátor (kérdőző)

1.4. altéma – Transzponder (válaszadó)

1.5. altéma – Vevő berendezések

1.6. altéma – Plot extractor és jelfeldolgozás

1.7. altéma – Plot kombinálása

1.8. altéma – Tesztelés és mérés

2. TÉMA – S-mód

2.1. altéma – Bevezetés az S-módba

▼ B

2.2. altéma – S-módú rendszer

3. TÉMA – Multilateráció

3.1. altéma – Multilateráció használata

3.2. altéma – Multilaterációs alapelvek

4. TÉMA – SURSSR – SSR környezet

4.1. altéma – SSR környezet

2. tantárgy: EMBER–GÉP INTERFÉSZ (HMI)**1. TÉMA – HMI**

1.1. altéma – ATCO HMI

1.2. altéma – ATSEP HMI

1.3. altéma – Pilóta HMI

1.4. altéma – Kijelzők

3. tantárgy: LÉGTÉRELLENŐRZÉSI ADATOK TOVÁBBÍTÁSA**1. TÉMA – Légtérellelőrzési adatok továbbítása**

1.1. altéma – Technológia és protokollok

1.2. altéma – Hitelesítési módszerek

4. tantárgy: ÜZEMBIZTONSÁG**1. TÉMA – Biztonságközpontú munkavégzés**

1.1. altéma – Biztonságközpontú munkavégzés

2. TÉMA – Üzembiztonság

2.1. altéma – Üzembiztonság

5. tantárgy: ADATFELDOLGOZÓ RENDSZEREK**1. TÉMA – Rendszer-összetevők**

1.1. altéma – Légtérellelőrzési adatfeldolgozó rendszerek

▼B**11. LÉGTÉRELLENŐRZÉS – ADS****1. tantárgy: ADS**

1. TÉMA – Az ADS általános áttekintése

1.1. altéma – Az ADS meghatározása

2. TÉMA – SURADS — ADS-B

2.1. altéma – Bevezetés az ADS-B-be

2.2. altéma – ADS-B technikák

2.3. altéma – VDL 4 mód (STDMA)

2.4. altéma – S-módú kiterjesztett squitter

2.5. altéma – UAT

2.6. altéma – ASTERIX

3. TÉMA — ADS-C

3.1. altéma – Bevezetés az ADS-C-be

3.2. altéma – ADS-C technikák

2. tantárgy: EMBER–GÉP INTERFÉSZ (HMI)

1. TÉMA – HMI

1.1. altéma – ATCO HMI

1.2. altéma – ATSEP HMI

1.3. altéma – Pilóta HMI

1.4. altéma – Kijelzők

3. tantárgy: LÉGTÉRELLENŐRZÉSI ADATOK TOVÁBBÍTÁSA

1. TÉMA – Légtérellezési adatok továbbítása

1.1. altéma – Technológia és protokollok

1.2. altéma – Hitelesítési módszerek

4. tantárgy: ÜZEMBIZTONSÁG

1. TÉMA – Biztonságközpontú munkavégzés

▼B

1.1. altéma – Biztonságközpontú munkavégzés

2. TÉMA – SURADS – Üzembiztonság

2.1. altéma – Üzembiztonság

5. tantárgy: ADATFELDOLGOZÓ RENDSZEREK**1. TÉMA – Rendszer-összetevők**

1.1. altéma – Légtérelőrzési adatfeldolgozó rendszerek

12. ADATOK – ADATFELDOLGOZÁS**1. tantárgy: ÜZEMBIZTONSÁG****1. TÉMA – Üzembiztonság**

1.1. altéma – Üzembiztonság

1.2. altéma – Szoftverintegritás és -védelem

2. TÉMA – Biztonságközpontú munkavégzés

2.1. altéma – Biztonságközpontú munkavégzés

2. tantárgy: ADATFELDOLGOZÓ RENDSZEREK**1. TÉMA – Irányítói követelmények**

1.1. TÉMA – Irányítói követelmények

1.2. altéma – Profilszámítás

1.3. altéma – Földi biztonsági hálók

1.4. altéma – Döntéstámogatás

2. TÉMA – Rendszerösszetevők

2.1. altéma – Adatfeldolgozó rendszerek

2.2. altéma – Repülési adatfeldolgozó rendszerek

2.3. altéma – Légtérelőrzési adatfeldolgozó rendszerek

3. tantárgy: ADATFELDOLGOZÁS**1. TÉMA – Szoftver**

1.1. altéma – Köztes szoftver

1.2. altéma – Operációs rendszerek

▼ B

1.3. altéma – Konfigurálás ellenőrzése

1.4. altéma – Szoftverfejlesztési folyamat

2. TÉMA – Hardverplatform

2.1. altéma – Berendezés-korszerűsítés

2.2. altéma – COTS

2.3. altéma – Egymásrautaltság

2.4. altéma – Karbantarthatóság

3. TÉMA – Tesztelés

3.1. altéma – Tesztelés

4. tantárgy: ADATOK

1. TÉMA – Az adatok alapvető jellemzői

1.1. altéma – Adatok jelentősége

1.2. altéma – Adatok konfigurálásának irányítása

1.3. altéma – Adatszabványok

2. TÉMA – ATM adatok – Részletes felépítés

2.1. altéma – Rendszerterület

2.2. altéma – Jellemző pontok

2.3. altéma – Légijármű-teljesítmény

2.4. altéma – Képernyőkezelő

2.5. altéma – Automatikus koordinációs üzenet

2.6. altéma – Szektorkonfiguráció

2.7. altéma – Fizikai konfigurációs adatok

2.8. altéma – Releváns meteorológiai adatok

2.9. altéma – Figyelmeztető és hibaüzenetek ATSEP személyzet részére

2.10. altéma – Figyelmeztető és hibaüzenetek a légiforgalmi irányítók részére

5. tantárgy: KOMMUNIKÁCIÓ – ADATOK

1. TÉMA – Bevezetés a hálózatokba

1.1. altéma – Hálózatok fajtái

▼B

1.2. altéma – Hálózatok

1.3. altéma – Külsős hálózati szolgáltatók

1.4. altéma – Mérőeszközök

1.5. altéma – Hibaelhárítás

2. TÉMA – Protokollok

2.1. altéma – Alapelmélet

2.2. altéma – Általános protokollok

2.3. altéma – Speciális protokollok

3. TÉMA – DATDP – Nemzeti hálózatok

3.1. TÉMA – Nemzeti hálózatok

6. tantárgy: LÉGTÉRELLENŐRZÉS – PRIMER RADAR

1. TÉMA – ATC légtérelenőrzés

1.1. altéma – A légiforgalmi szolgálatok által használt primer radar

7. tantárgy: LÉGTÉRELLENŐRZÉS – SZEKUNDER RADAR

1. TÉMA – SSR és MSSR

1.1. altéma – A légiforgalmi szolgálatok által használt szekunder radar

2. TÉMA – S-mód

2.1. altéma – Bevezetés az S-módba

3. TÉMA – Multilateráció

3.1. altéma – MLAT alapelvek

8. tantárgy: LÉGTÉRELLENŐRZÉS – HMI

1. TÉMA – HMI

1.1. altéma – ATCO HMI

9. tantárgy: LÉGTÉRELLENŐRZÉSI ADATOK TOVÁBBÍTÁSA

1. TÉMA – Légtérelenőrzési adatok továbbítása

1.1. altéma – Technológia és protokollok

▼B**13. RENDSZERELLENŐRZÉS ÉS VEZÉRLÉS (SMC) –
KOMMUNIKÁCIÓ****1. tantárgy: ANS STRUKTÚRA**

1. TÉMA – ANSP szervezet és működés

1.1. altéma – SMCCOM – ANSP szervezet és működés

2. TÉMA – ANSP üzemeltetési stratégia

2.1. altéma – Szakpolitika

3. TÉMA – ATM kontextus

3.1. altéma – ATM kontextus

4. TÉMA – ANSP adminisztrációja

4.1. altéma – Adminisztráció

2. tantárgy: ANS RENDSZER/BERENDEZÉSEK

1. TÉMA – Operatív hatások

1.1. altéma – Csökkentett üzemmódú vagy hiányzó rendszer/berendezés esetében történő szolgáltatás

2. TÉMA – SMCCOM – Különböző munkaállomások működése és üzemeltetése

2.1. altéma – Felhasználói munkaállomások

2.2. altéma – SMC munkaállomás

3. tantárgy: ESZKÖZÖK, FOLYAMATOK ÉS ELJÁRÁSOK

1. TÉMA – Követelmények

1.1. altéma – SMS

1.2. altéma – QMS

1.3. altéma – SMS alkalmazása munkahelyi környezetben

2. TÉMA – Külső cégekkel kötött karbantartási megállapodás

2.1. altéma – A megállapodások alapelvei

▼B

3. TÉMA – Általános SMC folyamatok

3.1. altéma – Szerepek és felelősségi körök

4. TÉMA – A karbantartás irányítási rendszerei

4.1. altéma – Jelentéstétel

4. tantárgy: TECHNOLÓGIA

1. TÉMA – Technológiák és alapelvek

1.1. altéma – Általános áttekintés

1.2. altéma – Kommunikáció

1.3. altéma – Létesítmények

5. tantárgy: KOMMUNIKÁCIÓ – HANG

1. TÉMA – Levegő–föld

1.1. altéma – Irányítói munkaállomások

2. TÉMA – Föld–föld

2.1. altéma – Interfészek

2.2. altéma – Kapcsolások

2.3. altéma – Irányítói munkaállomások

6. tantárgy: KOMMUNIKÁCIÓ – ADATOK

1. TÉMA – Európai hálózatok

1.1. altéma – Hálózati technológiák

2. TÉMA – Globális hálózatok

2.1. altéma – Hálózatok és szabványaik

2.2. altéma – Leírás

2.3. altéma – Globális architektúra

2.4. altéma – Levegő–föld alhálózatok

2.5. altéma – Föld–föld alhálózatok

2.6. altéma – Levegő–föld alkalmazások

▼B**7. tantárgy: KOMMUNIKÁCIÓ – RÖGZÍTÉS**

1. TÉMA – Jogszabályban előírt rögzítés

1.1. altéma – Jogszabályok

1.2. altéma – Alapelvek

8. tantárgy: NAVIGÁCIÓ – TELJESÍTMÉNYALAPÚ NAVIGÁCIÓ

1. TÉMA – Navigációs koncepciók

1.1. altéma – NOTAM

14. RENDSZERELLENŐRZÉS ÉS VEZÉRLÉS (SMC) – NAVIGÁCIÓ**1. tantárgy: ANS STRUKTÚRA**

1. TÉMA – ANSP szervezet és működés

1.1. altéma – ANSP szervezet és működés

2. TÉMA – ANSP üzemeltetési stratégia

2.1. altéma – Szakpolitika

3. TÉMA – ATM kontextus

3.1. altéma – ATM kontextus

4. TÉMA – ANSP adminisztrációja

4.1. altéma – Adminisztráció

2. tantárgy: ANS RENDSZER/BERENDEZÉSEK

1. TÉMA – Operatív hatások

1.1. altéma – SMCNAV – Csökkentett üzemmódú vagy hiányzó rendszer/berendezés esetében történő szolgáltatás

2. TÉMA – Különböző munkaállomások működése és üzemeltetése

2.1. altéma – Felhasználói munkaállomások

2.2. altéma – SMC munkaállomás

3. tantárgy: ESZKÖZÖK, FOLYAMATOK ÉS ELJÁRÁSOK

1. TÉMA – SMCNAV – Követelmények

▼ B

- 1.1. altéma – SMS
- 1.2. altéma – QMS
- 1.3. altéma – SMS alkalmazása munkahelyi környezetben

2. TÉMA – Külső cégekkel kötött karbantartási megállapodások

- 2.1. altéma – A megállapodások alapelvei

3. TÉMA – Általános SMC folyamatok

- 3.1. altéma – Szerepek és felelősségi körök

4. TÉMA – SMCNAV – A karbantartás irányítási rendszerei

- 4.1. altéma – Jelentéstétel

4. tantárgy: TECHNOLÓGIA

1. TÉMA – SMCNAV – Technológiák és alapelvek

- 1.1. altéma – Általános áttekintés
- 1.2. altéma – Kommunikáció
- 1.3. altéma – Létesítmények

5. tantárgy: KOMMUNIKÁCIÓ – ADATOK

1. TÉMA – SMCNAV – Európai hálózatok

- 1.1. altéma – Hálózati technológiák

2. TÉMA – Globális hálózatok

- 2.1. altéma – Hálózatok és szabványaik
- 2.2. altéma – Leírás
- 2.3. altéma – Globális architektúra
- 2.4. altéma – Levegő–föld alhálózatok
- 2.5. altéma – Föld–föld alhálózatok
- 2.6. altéma – Levegő–föld alkalmazások

6. tantárgy: KOMMUNIKÁCIÓ – RÖGZÍTÉS

1. TÉMA – Jogszabályban előírt rögzítés

▼B

1.1. altéma – Jogsabályok

1.2. altéma – Alapelvek

7. tantárgy: NAVIGÁCIÓ – TELJESÍTMÉNYALAPÚ NAVIGÁCIÓ

1. TÉMA – Navigációs koncepciók

1.1. altéma – NOTAM

8. tantárgy: NAVIGÁCIÓ – FÖLDI RENDSZEREK – NDB

1. TÉMA – NDB/Bevezető állomás

1.1. altéma – Rendszerhasználat

9. tantárgy: NAVIGÁCIÓ – FÖLDI RENDSZEREK – DFI

1. TÉMA – SMCNAV – DF

1.1. altéma – Rendszerhasználat

10. tantárgy: NAVIGÁCIÓ – FÖLDI RENDSZEREK – VOR

1. TÉMA – VOR

1.1. altéma – Rendszerhasználat

11. tantárgy: NAVIGÁCIÓ – FÖLDI RENDSZEREK – DME

1. TÉMA – DME

1.1. altéma – Rendszerhasználat

12. tantárgy: NAVIGÁCIÓ – FÖLDI RENDSZEREK – ILS

1. TÉMA – ILS

1.1. altéma – Rendszerhasználat

**15. RENDSZERELLENŐRZÉS ÉS VEZÉRLÉS –
LÉGTÉRELLENŐRZÉS****1. tantárgy: ANS STRUKTÚRA**

1. TÉMA – ANSP szervezet és működés

1.1. altéma – ANSP szervezet és működés

2. TÉMA – ANSP üzemeltetési stratégia

2.1. altéma – Szakpolitika

▼ B

3. TÉMA – ATM kontextus

3.1. altéma – ATM kontextus

4. TÉMA – ANSP adminisztrációja

4.1. altéma – Adminisztráció

2. tantárgy: ANS RENDSZER/BERENDEZÉSEK

1. TÉMA – Operatív hatások

1.1. altéma – SMCSUR – Csökkentett üzemmódú vagy hiányzó rendszer/berendezés esetében történő szolgáltatás

2. TÉMA – Különböző munkaállomások működése és üzemeltetése

2.1. altéma – Felhasználói munkaállomások

2.2. altéma – SMC munkaállomás

3. tantárgy: ESZKÖZÖK, FOLYAMATOK ÉS ELJÁRÁSOK

1. TÉMA – Követelmények

1.1. altéma – SMS

1.2. altéma – QMS

1.3. altéma – SMS alkalmazása munkahelyi környezetben

2. TÉMA – Külső cégekkel kötött karbantartási megállapodások

2.1. altéma – A megállapodások alapelvei

3. TÉMA – Általános SMC folyamatok

3.1. altéma – Szerepek és felelősségi körök

4. TÉMA – A karbantartás irányítási rendszerei

4.1. altéma – Jelentéstétel

4. tantárgy: TECHNOLÓGIA

1. TÉMA – Technológiák és alapelvek

1.1. altéma – Általános áttekintés

▼B

1.2. altéma – Kommunikáció

1.3. altéma – Létesítmények

5. tantárgy: KOMMUNIKÁCIÓ – ADATOK

1. TÉMA – Európai hálózatok

1.1. altéma – Hálózati technológiák

2. TÉMA – Globális hálózatok

2.1. altéma – Hálózatok és szabványaik

2.2. altéma – Leírás

2.3. altéma – Globális architektúra

2.4. altéma – Levegő–föld alhálózatok

2.5. altéma – Föld–föld alhálózatok

2.6. altéma – Levegő–föld alkalmazások

6. tantárgy: KOMMUNIKÁCIÓ – RÖGZÍTÉS

1. TÉMA – Jogszabályban előírt rögzítés

1.1. altéma – Jogszabályok

1.2. altéma – Alapelvek

7. tantárgy: NAVIGÁCIÓ – TELJESÍTMÉNYALAPÚ NAVIGÁCIÓ

1. TÉMA – Navigációs koncepciók

1.1. altéma – NOTAM

8. tantárgy: LÉGTÉRELLENŐRZÉS – PRIMER RADAR

1. TÉMA – ATC légtérellelőrzés

1.1. altéma – A légiforgalmi szolgálatok által használt primer radar

9. tantárgy: LÉGTÉRELLENŐRZÉS – SZEKUNDER RADAR

1. TÉMA – SSR és MSSR

1.1. altéma – A légiforgalmi szolgálatok által használt szekunder radar

2. TÉMA – S-mód

2.1. altéma – Bevezetés az S-módba

▼ B

3. TÉMA – Multilateráció

3.1. altéma – MLAT alapelvek

10. tantárgy: LÉGTÉRELLENŐRZÉS – HMI

1. TÉMA – HMI

1.1. altéma – ATCO HMI

11. tantárgy: LÉGTÉRELLENŐRZÉS – ADATOK TOVÁBBÍTÁSA

1. TÉMA – Légtérellelőrzési adatok továbbítása

1.1. altéma – Technológia és protokollok

16. RENDSZERELLENŐRZÉS ÉS VEZÉRLÉS – ADATOK**1. tantárgy: ANS STRUKTÚRA**

1. TÉMA – ANSP szervezet és működés

1.1. altéma – ANSP szervezet és működés

2. TÉMA – ANSP üzemeltetési stratégia

2.1. altéma – Szakpolitika

3. TÉMA – ATM kontextus

3.1. altéma – ATM kontextus

4. TÉMA – ANSP adminisztrációja

4.1. altéma – Adminisztráció

2. tantárgy: ANS RENDSZER/BERENDEZÉSEK

1. TÉMA – Operatív hatások

1.1. altéma – Csökkentett üzemmódú vagy hiányzó rendszer/berendezés esetében történő szolgáltatás

2. TÉMA – Különböző munkaállomások működése és üzemeltetése

2.1. altéma – Felhasználói munkaállomások

2.2. altéma – SMC munkaállomás

▼B**3. tantárgy: ESZKÖZÖK, FOLYAMATOK ÉS ELJÁRÁSOK**

1. TÉMA – SMCDAT – Követelmények

1.1. altéma – SMS

1.2. altéma – QMS

1.3. altéma – SMS alkalmazása munkahelyi környezetben

2. TÉMA – Külső cégekkel kötött karbantartási megállapodások

2.1. altéma – A megállapodások alapelvei

3. TÉMA – Általános SMC folyamatok

3.1. altéma – Szerepek és felelősségi körök

4. TÉMA – A karbantartás irányítási rendszerei

4.1. altéma – Jelentéstétel

4. tantárgy: TECHNOLÓGIA

1. TÉMA – Technológiák és alapelvek

1.1. altéma – Általános áttekintés

1.2. altéma – Kommunikáció

1.3. altéma – Létesítmények

5. tantárgy: KOMMUNIKÁCIÓ – ADATOK

1. TÉMA – Európai hálózatok

1.1. altéma – Hálózati technológiák

2. TÉMA – Globális hálózatok

2.1. altéma – Hálózatok és szabványaik

2.2. altéma – Leírás

2.3. altéma – Globális architektúra

2.4. altéma – Levegő–föld alhálózatok

2.5. altéma – Föld–föld alhálózatok

2.6. altéma – Levegő–föld alkalmazások

▼B**6. tantárgy: KOMMUNIKÁCIÓ – RÖGZÍTÉS**

1. TÉMA – Jogszályban előírt rögzítés

1.1. altéma – Jogszályok

1.2. altéma – Alapelvek

7. tantárgy: NAVIGÁCIÓ – TELJESÍTMÉNYALAPÚ NAVIGÁCIÓ

1. TÉMA – SMCDAT – Navigációs koncepciók

1.1. altéma – NOTAM

8. tantárgy: LÉGTÉRELLENŐRZÉS – PRIMER RADAR

1. TÉMA – ATC légtérelenőrzés

1.1. altéma – A légitforgalmi szolgálatok által használt primer radar

9. tantárgy: LÉGTÉRELLENŐRZÉS – SZEKUNDER RADAR

1. TÉMA – SSR és MSSR

1.1. altéma – A légitforgalmi szolgálatok által használt szekunder radar

2. TÉMA – S-mód

2.1. altéma – Bevezetés az S-módba

3. TÉMA – Multilateráció

3.1. altéma – MLAT alapelvek

10. tantárgy: LÉGTÉRELLENŐRZÉS – HMI

1. TÉMA – HMI

1.1. altéma – ATCO HMI

11. tantárgy: LÉGTÉRELLENŐRZÉS – ADATOK TOVÁBBÍTÁSA

1. TÉMA – Légtérelenőrzési adatok továbbítása

1.1. altéma – Technológia és protokollok

12. tantárgy: LÉGTÉRELLENŐRZÉS – ADATFELDOLGOZÓ RENDSZEREK

1. TÉMA – Irányítói követelmények

1.1. TÉMA – Irányítói követelmények

▼B

1.2. altéma – Profilszámítás

1.3. altéma – Földi biztonsági hálók

1.4. altéma – Döntéstámogatás

13. tantárgy: LÉGTÉRELLENŐRZÉS – ADATFELDOLGOZÁS

1. TÉMA – Hardverplatform

1.1. altéma – Berendezés-korszerűsítés

1.2. altéma – COTS

1.3. altéma – Egymásrautaltság

14. tantárgy: LÉGTÉRELLENŐRZÉS – ADATOK

1. TÉMA – Lényeges adatjellemzők

1.1. altéma – Adatok jelentősége

1.2. altéma – Adatok konfigurálásának irányítása

1.3. altéma – Adatszabványok