

II

(Nem jogalkotási aktusok)

RENDELETEK

A BIZOTTSÁG (EU) 2015/2338 RENDELETE

(2015. december 11.)

a 965/2012/EU rendeletnek a fedélzeti adatrögzítők, a víz alatti helyzetmeghatározó eszközökre és a légi jármű-követő rendszerekre vonatkozó követelmények tekintetében történő módosításáról

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

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

mivel:

- (1) A légi járművek üzemben tartásának meg kell felelnie a 216/2008/EK rendelet IV. függelékében meghatározott alapvető követelményeknek. A 216/2008/EK rendelet értelmében az Európai Bizottságnak végrehajtási szabályokat kell elfogadnia a légi járművek biztonságos üzemben tartásához szükséges feltételek biztosítása érdekében.
- (2) A pilótafülke-hangrögzítő (Cockpit Voice Recorder, CVR) célja az eseményvizsgálatot végző hatóság által végzett biztonsági vizsgálat támogatása baleset vagy esemény bekövetkezése esetén. Egy megnyitott biztonsági vizsgálat esetén a CVR nyilvánosságra hozataltól való védelmére vonatkozó biztosítékokat a 996/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽²⁾ határozza meg. A repülésbiztonság-menedzsment bevezetésével egyértelművé vált, hogy a CVR-t a biztonsági vizsgálat keretein kívül is fel lehet használni a biztonság szintjének fenntartására vagy növelésére. Ezért a 965/2012/EU bizottsági rendeletet ⁽³⁾ módosítani kell azon feltételek szigorítása céljából, amelyek a CVR felvételek nem megfelelő felhasználásának és közzétételének hathatós megakadályozását célozzák.
- (3) A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) több biztonságnövelő intézkedést is előterjesztett a jelenlegi követelményekhez a fedélzeti adatrögzítők általános teljesítményének javítása, valamint a légi jármű és fedélzeti adatrögzítőjének egy víz felett történt baleset utáni megtalálásának megkönnyítése céljából. Ezek a biztonságnövelő intézkedések magukban foglalják az elavult technológiák – mint például mágnesszalag vagy mágneses huzal – alkalmazásának befejezését, a CVR minimális felvételi hosszának növelését, valamint a fedélzeti adatrögzítők víz alatti helyzetmeghatározó eszközei adásidejének meghosszabbítását és a víz feletti hosszú távú repüléseket végző repülőgépek nagyon nagy felderítési hatósugarú víz alatti helyzetmeghatározó eszközzel való felszerelését. Ezért a 965/2012/EU rendeletet e biztonságnövelő intézkedések figyelembevétele érdekében módosítani kell.
- (4) Figyelembe kell venni az MH370 számú légi járat 2014. március 8-i eltűnését és az ICAO 2014. május 12–13-i, a globális nyomon követéssel foglalkozó multidiszciplináris ülésén tett ajánlásokat is. A közforgalmú légi járművek helyzetének mindig ismertnek kell lennie, még távoli területeken is, hogy a légi jármű rendellenes viselkedés, veszélyhelyzet vagy baleset esetén is könnyen megtalálható legyen. Amennyiben lehetséges, a légi jármű-követési módoknak ellen kell állniuk a rendes fedélzeti áramellátás kiesésének, és nem szabad a repülés közbeni

⁽¹⁾ HLL 79., 2008.3.13., 1. o.

⁽²⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2010. október 20-i 996/2010/EU rendelete a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatáról és megelőzéséről és a 94/56/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 295., 2010.11.12., 35. o.).

⁽³⁾ A Bizottság 2012. október 5-i 965/2012/EU rendelete a légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról (HL L 296., 2012.10.25., 1. o.).

kikapcsolást lehetővé tevő irányítószervvel rendelkezniük. Ezért a 965/2012/EU rendeletet módosítani kell azon kiegészítő követelményekkel való bővítése érdekében, amelyek a légi járművek globális – az óceánok és távoli területek fölött is végrehajtott– nyomon követésére vonatkoznak.

- (5) Az ICAO fedélzeti adatrögzítőkkel foglalkozó bizottságának a nagy repülőgépek meghosszabbított felvételi idejű CVR-el való felszerelésére irányuló javaslatával összhangban rendelkezéseket kell hozni a 25 órás felvételi időtartamú CVR-ek bevezetéséről a 2021. január 1. után gyártott, 27 000 kg-t meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű repülőgépek fedélzetén.
- (6) Az e rendeletben foglalt intézkedések 13, eseményvizsgálatot végző hatóságoktól származó ajánlással ⁽¹⁾ foglalkoznak, a biztonságot azáltal javítva, hogy az európai polgári légiközlekedés-biztonsági vizsgálatok számára megkönnyítik az információk visszaállítását, javítják a fedélzeti adatrögzítők teljesítményét és kezelhetőségét, valamint a légi jármű helyzetmeghatározását egy víz fölött történt baleset után.
- (7) Az e rendeletben előírt rendelkezések az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) által az 216/2008/EK rendelet 17. cikke (2) bekezdése b) pontjának és 19. cikke (1) bekezdésének megfelelően kiadott 01/2014 sz. véleményen ⁽²⁾ alapulnak.
- (8) Az ebben a rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a 216/2008/EK rendelet 65. cikke által létrehozott bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 965/2012/EU rendelet I. melléklete (Fogalommeghatározások), IV. melléklete (CAT rész), VI. melléklete (NCC rész) és VIII. melléklete (SPO rész) e rendelet mellékletének megfelelően módosul.

2. cikk

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

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

Kelt Brüsszelben, 2015. december 11-én.

a Bizottság részéről
az elnök
Jean-Claude JUNCKER

⁽¹⁾ A 13 biztonsági ajánlás EASA hivatkozása: CAND-1999-002 (McDonnell Douglas MD11, HB-IWF, 1998.9.2.); GREC-2006-045 (B737 of Helios, 5B-DBY, 2005.8.14.); NORW-2006-013 (ATR42, OY-JRJ 2005.1.31.); NETH-2011-015 (Boeing 737, PH-BDP, 2010.2.10.); UNKG-2012-013 (Boeing 767, G OOBK, 2010.10.3.); FRAN-2012-025 (Airbus 340, F-GLZU, 2011.7.22.); FINL-2012-003 (Airbus A330, OH-LTO, 2010.12.11.); FRAN-2009-016, FRAN-2009-017, FRAN-2009-018, FRAN-2011-017 és FRAN-2011-018 (Airbus A330, F-GZCP, 2009.6.1.); UNKG-2008-020 (ATR42, EI-SLD, 2007.1.18.).

⁽²⁾ Az EASA 2014. május 5-i 01/2014 sz. véleménye a fedélzeti adatrögzítőkre és víz alatti helyzetmeghatározó eszközökre vonatkozó követelmények módosításáról.

MELLÉKLET

1. A 965/2012/EU rendelet I. melléklete a következő pontokkal egészül ki:
 - „8a. »Légi járművek követése«: olyan földi alapú eljárás, amely létrehozza és szabályos időközönként frissíti az egyes, levegőben lévő légi járművek négydimenziós helyzetének nyilvántartását;
 - 8b. »Légijármű-követő rendszer«: rendellenes repülési viselkedés felismerésére és riasztás kiadására szolgáló, légi járművek követésén alapuló rendszer;”.
2. A 965/2012/EU rendelet IV. melléklete a következőképpen módosul:
 - a) A CAT.GEN.MPA.105.a) 10. pont helyébe a következő szöveg lép:

„10. biztosítja, hogy:

 - i. a fedélzeti adatrögzítők repülés közben ne legyenek letiltva vagy kikapcsolva;
 - ii. olyan, ORO.GEN.160.a) pont szerint jelentésköteles esemény bekövetkezése esetén, amely nem baleset vagy váratlan esemény, a fedélzeti adatrögzítők felvételeit ne töröljék szándékosan; és
 - iii. baleset vagy különleges esemény bekövetkeztekor, vagy ha a vizsgáló hatóság elrendeli a fedélzeti adatrögzítők felvételeinek megőrzését:
 - A) a fedélzeti adatrögzítők felvételeit ne töröljék szándékosan;
 - B) a fedélzeti adatrögzítők közvetlenül a repülés befejezése után ki legyenek kapcsolva; és
 - C) a pilótafülke elhagyása előtt meghozatalra kerüljenek a szükséges biztosítási intézkedések a fedélzeti adatrögzítők felvételeinek megőrzésére.”.
 - b) A CAT.GEN.MPA.195 pont a következőképpen módosul:
 - i. a cím helyébe az alábbi szöveg lép:

„CAT.GEN.MPA.195 A fedélzeti adatrögzítő felvételeinek kezelése: megőrzés, kinyerés, védelem és felhasználás”;
 - ii. az a) pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) Egy balesetet, súlyos váratlan eseményt vagy kivizsgálást végző hatóság által azonosított eseményt követően a légi jármű üzemben tartójának 60 napig, vagy a kivizsgálást végző hatóság által elrendelt időtartamig meg kell őriznie az eredetileg rögzített adatokat.”;
 - iii. az f) pont helyébe a következő szöveg lép:

„f) A 996/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (*) sérelme nélkül:

 1. a CVR üzembiztosságának biztosítása kivételével a pilótafülke-hangrögzítő felvételei nem hozhatók nyilvánosságra és nem használhatók fel, csak abban az esetben, ha:
 - i. rendelkezésre áll a CVR felvételek kezeléséhez és átírásához kapcsolódó eljárás;
 - ii. a repülő és a karbantartó személyzet valamennyi érintett tagja ehhez előzetesen hozzájárult; és
 - iii. azokat kizárólag a biztonság fenntartása és javítása érdekében használják fel.
 - 1a. Ha egy CVR felvételt a CVR üzembiztosságának biztosítása érdekében ellenőriznek, az üzemeltetőnek biztosítania kell a CVR felvétel bizalmas kezelését, és hogy azt nem hozzák nyilvánosságra vagy a CVR üzembiztosságának biztosításán kívül más célra nem használják fel.

2. A fedélzeti adatrögzítő és az adatkapcsolatok felvételei csak abban az esetben használhatók a balesetek és kötelezően jelentendő események kivizsgálásától eltérő célokra, ha:
 - i. a felvételeket az üzemben tartó kizárólag légialkalmassági vagy karbantartási célokra használja; vagy
 - ii. személyek azonosítására alkalmatlanok; vagy
 - iii. a felvételeket biztonságos eljárásokat követve hozzák nyilvánosságra.

(*) Az Európai Parlament és a Tanács 2010. október 20-i 996/2010/EU rendelete a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatáról és megelőzéséről és a 94/56/EK irányelv hatályaon kívül helyezéséről (HL L 295., 2010.11.12., 35. o.)”

c) A szöveg a következő CAT.GEN.MPA.205 ponttal egészül ki:

„CAT.GEN.MPA.205 Légijármű-követő rendszer – Repülőgépek

a) Az üzemben tartó 2018. december 16-ig köteles – a repülések műveleti irányítására szolgáló rendszerének részeként – létrehozni és fenntartani egy légijármű-követő rendszert, amely a b) pont szerinti repülőket foglalja magában, ha azokat a következő légi járművekkel végzik:

- (1) 27 000 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű és 19-et meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú repülőgépek, amelyeket egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 2018. december 16. előtt láttak el, és fel vannak szerelve a másodlagos légtérellenőrző radaron kívül más, helyzet-jelentéseket továbbító rendszerrel;
- (2) 27 000 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű és 19-et meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú repülőgépek, amelyeket egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 2018. december 16-án vagy az után láttak el; és
- (3) 45 500 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű repülőgépek, amelyet egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 2018. december 16-án vagy az után láttak el.

b) Az üzemben tartónak a felszállástól a leszállásig nyomon kell követnie a repülőket, kivéve, ha a tervezett útvonal és a tervezett kitérő útvonalak teljes egészükben olyan légtérblokkokon belül húzódnak, ahol:

- (1) általában olyan ATS-légtérellenőrző szolgálat működik, amelyet a légi jármű helyzetét rendszeres időközönként meghatározó légiforgalom-irányítási megfigyelőrendszer támogat; és
- (2) az üzemben tartó megadta a szükséges kapcsolattartási információkat az illetékes léginavigációs szolgáltatóknak.”

d) A szöveg a következő CAT.GEN.MPA.210 ponttal egészül ki:

„CAT.GEN.MPA.210 Vész helyzetben lévő légi jármű helyének meghatározása – repülőgépek

Az alábbi repülőgépeket robusztus és automatikus rendszerrel kell felszerelni a repülés végpontjának pontos meghatározására egy, a repülőgép súlyos sérülésével járó baleset után:

- (1) 27 000 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű és 19-et meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú repülőgépek, amelyeket egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 2021. január 1-jén vagy az után láttak el; és
- (2) 45 500 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű repülőgépek, amelyet egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 2021. január 1-jén vagy az után láttak el.”

e) A CAT.IDE.A.185 b)–h) pont helyébe a következő szöveg lép:

„b) 2018. december 31-ig a pilótafülke-hangrögzítőnek képesnek kell lennie legalább az alábbi időtartamokban felvett adatok tárolására:

1. az utolsó 2 óra az a) bekezdés 1. pontjában említett azon repülőgépek esetében, amelyeket először 1998. április 1-jén vagy az után láttak el egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal;
2. az utolsó 30 perc az a) bekezdés 1. pontjában említett azon repülőgépek esetében, amelyeket először 1998. április 1-jén vagy az után láttak el egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal; vagy

3. az utolsó 30 perc az a) bekezdés 2. pontjában említett repülőgépek esetében.
- c) Legkésőbb 2019. január 1-től a pilótafülke-hangrögzítőnek képesnek kell lennie legalább az alábbi időtartamokban felvett adatok tárolására:
1. az utolsó 25 óra a 27 000 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű repülőgépek esetében, amelyet először 2021. január 1-jén vagy az után láttak el egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal; vagy
 2. az utolsó 2 óra minden egyéb esetben.
- d) Legkésőbb 2019. január 1-től a pilótafülke-hangrögzítőnek a felvételt a mágnesszalagtól és mágneses huzaltól eltérő médiumra kell rögzítenie.
- e) A pilótafülke-hangrögzítőnek időhivatkozással kell rögzítenie a következőket:
1. a pilótafülkében rádió leadott vagy vett szóbeli kommunikáció;
 2. a hajózó személyzetnek a fedélzeti telefonon vagy ha van, az utastájékoztató rendszeren folytatott szóbeli kommunikációja;
 3. a pilótafülke akusztikus környezetében elhangzottak, többek között megszakítás nélkül az alábbiak:
 - i. az egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 1998. április 1-jén vagy az után ellátott repülőgépek esetében minden használatban lévő állítható karos vagy maszkmikrofonból származó hangjel;
 - ii. az a) bekezdés 2. pontjában említett és egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 1998. április 1-je előtt ellátott repülőgépek esetében minden használatban lévő állítható karos vagy maszkmikrofonból származó hangjel, amennyiben ez megoldható;
 4. a navigációs vagy megközelítést segítő eszközöket azonosító, fejhallgatóba vagy hangszóróba kivezetett beszéd- és hangjelek.
- f) A pilótafülke-hangrögzítőnek azt megelőzően kell megkezdenie a rögzítést, hogy a repülőgép önerejéből mozogni kezdene, és folytatnia kell azt a repülés befejezéséig, amikor a repülőgép már nem képes önerejéből mozogni. Ezenfelül az egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 1998. április 1-jén vagy az után ellátott repülőgépek esetében a pilótafülke-hangrögzítőnek automatikusan meg kell kezdenie a rögzítést azt megelőzően, hogy a repülőgép önerejéből mozogni kezdene, és folytatnia kell azt a repülés befejezéséig, amikor a repülőgép már nem képes önerejéből mozogni.
- g) Az f) bekezdésen felül a pilótafülke-hangrögzítőnek a villamos energia rendelkezésre állásától függően a lehető leghamarabb meg kell kezdenie a hangrögzítést a repülés előtti hajtóműindítást megelőzően a pilótafülkében zajló ellenőrzések közben, és folytatnia kell azt a repülés végén történő hajtómű-leállítást közvetlenül követő, a pilótafülkében zajló ellenőrzésekig az alábbi esetekben:
1. az a) bekezdés 1. pontjában említett és egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 1998. április 1-jén vagy az után ellátott repülőgépek; vagy
 2. az a) bekezdés 2. pontjában említett repülőgépek.
- h) Ha a CVR nem leváló, rendelkeznie kell víz alatt történő megtalálását segítő eszközzel. Legkésőbb 2018. június 16-ig az ilyen készülékeknek legalább 90 napos víz alatti adásidővel kell rendelkezniük. Ha a CVR leváló, rendelkeznie kell automatikus vészhelyzeti helyzetjeladó berendezéssel.”
- f) A CAT.IDE.A.190 e) pont helyébe a következő szöveg lép:
- „e) Ha az FDR nem leváló, rendelkeznie kell víz alatt történő megtalálását segítő eszközzel. Legkésőbb 2018. június 16-ig az ilyen készülékeknek legalább 90 napos víz alatti adásidővel kell rendelkezniük. Ha az FDR leváló, rendelkeznie kell automatikus vészhelyzeti helyzetjeladó berendezéssel.”
- g) A CAT.IDE.A.195 d) pont helyébe a következő szöveg lép:
- „d) Ha az adatrögzítő nem leváló, rendelkeznie kell víz alatt történő megtalálását segítő eszközzel. Legkésőbb 2018. június 16-ig az ilyen készülékeknek legalább 90 napos víz alatti adásidővel kell rendelkezniük. Ha az adatrögzítő leváló, rendelkeznie kell automatikus vészhelyzeti helyzetjeladó berendezéssel.”

h) A CAT.IDE.A.280 pont a következőképpen módosul:

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

„a) A 19-et meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú repülőgépeket fel kell szerelni legalább az alábbiakkal:

1. az egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 2008. július 1-je után ellátott repülőgépek esetében két vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT), amelyek közül az egyiknek önműködőnek kell lennie, vagy egy vészhelyzeti helyzetjeladó és egy, a CAT.GEN.MPA.210 pont követelményeinek megfelelő légijármű-helyzetmeghatározó berendezés; vagy
2. az egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 2008. július 1-jén vagy az előtt ellátott repülőgépek esetében egy önműködő vagy két bármilyen típusú vészhelyzeti helyzetjeladó, vagy egy, a CAT.GEN.MPA.210 pont követelményeinek megfelelő légijármű-helyzetmeghatározó berendezés.”;

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

„b) A 19-et meg nem haladó maximális utasülésszám-konfigurációjú repülőgépeket fel kell szerelni legalább az alábbiakkal:

1. az egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 2008. július 1-je után ellátott repülőgépek esetében egy önműködő vészhelyzeti helyzetjeladó, vagy egy, a CAT.GEN.MPA.210 pont követelményeinek megfelelő légijármű-helyzetmeghatározó berendezés; vagy
2. az egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 2008. július 1-jén vagy az előtt ellátott repülőgépek esetében egy bármilyen típusú vészhelyzeti helyzetjeladó, vagy egy, a CAT.GEN.MPA.210 pont követelményeinek megfelelő légijármű-helyzetmeghatározó berendezés.”

i) A CAT.IDE.A.285 pont a következő ponttal egészül ki:

„f) Legkésőbb 2019. január 1-től a 27 000 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű, valamint a 19-et meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú és 45 500 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű repülőgépeket el kell látni biztonságosan rögzített, a 8,8 kHz \pm 1 kHz frekvencián üzemelő víz alatti helyzetmeghatározó eszközzel, kivéve, ha:

1. a repülőgép olyan útvonalakon üzemel, amelyeknek egyik pontja sincs a parttól 180 tengeri mérföldnél nagyobb távolságban; vagy
2. a repülőgép robusztus és automatikus rendszerrel van felszerelve a repülés végpontjának pontos meghatározására egy, a repülőgép súlyos sérülésével járó baleset után.”

j) A CAT.IDE.H.185 pontban a c)–f) pont helyébe a következő szöveg lép:

„c) Legkésőbb 2019. január 1-től a pilótafülke-hangrögzítőnek a felvételt a mágnesszalagtól és mágneses huzaltól eltérő médiumra kell rögzítenie.

d) A pilótafülke-hangrögzítőnek időhivatkozással kell rögzítenie a következőket:

1. a pilótafülkében rádión leadott vagy vett szóbeli kommunikáció;
2. a hajózó személyzetnek a fedélzeti telefonon vagy ha van, az utastájékoztató rendszeren folytatott szóbeli kommunikációja;
3. a pilótafülke akusztikus környezetében elhangzottak, többek között megszakítás nélkül az alábbiak:
 - i. az egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 1999. augusztus 1-jén vagy az után ellátott helikopterek esetében a hajózárszemélyzet minden tagjának mikrofonjából vett hangjelek;
 - ii. az egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 1999. augusztus 1-je előtt ellátott helikopterek esetében a hajózárszemélyzet minden tagjának mikrofonjából vett hangjelek, amennyiben ez megoldható;
4. a navigációs vagy megközelítést segítő eszközöket azonosító, fejhallgatóba vagy hangszóróba kivezetett beszéd- és hangjelek.

e) A pilótafülke-hangrögzítőnek azt megelőzően kell megkezdenie a rögzítést, hogy a helikopter önerejéből mozogni kezdene, és folytatnia kell azt a repülés befejezéséig, amikor a helikopter már nem képes önerejéből mozogni.

- f) A e) bekezdésén felül az a) bekezdés 2. pontjában meghatározott, egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal 1999. augusztus 1-jén vagy az után ellátott helikopterek esetében:
1. a pilótafülke-hangrögzítőnek automatikusan kell megkezdenie a rögzítést azt megelőzően, hogy a helikopter önerejéből mozogni kezdene, és folytatnia kell azt a repülés befejezéséig, amikor a helikopter már nem képes önerejéből mozogni; és
 2. a villamos energia rendelkezésre állásától függően a lehető leghamarabb meg kell kezdenie a hangrögzítést a repülés megkezdésekor a hajtóművek indulása előtt elvégzett ellenőrzések során, és folytatnia kell azt a repülés végén történő hajtómű-leállítását közvetlenül követő, a pilótafülkében zajló ellenőrzésekig.
- g) Ha a CVR nem leváló, rendelkeznie kell víz alatt történő megtalálását segítő eszközzel. Legkésőbb 2020. január 1-ig az ilyen készülékeknek legalább 90 napos víz alatti adásidővel kell rendelkezniük. Ha a CVR leváló, rendelkeznie kell automatikus vészhelyzeti helyzetjeladó berendezéssel.”
- k) A CAT.IDE.H.190 e) pont helyébe a következő szöveg lép:
- „e) Ha az FDR nem leváló, rendelkeznie kell víz alatt történő megtalálását segítő eszközzel. Legkésőbb 2020. január 1-ig az ilyen készülékeknek legalább 90 napos víz alatti adásidővel kell rendelkezniük. Ha az FDR leváló, rendelkeznie kell automatikus vészhelyzeti helyzetjeladó berendezéssel.”
- l) A CAT.IDE.H.195 d) pont helyébe a következő szöveg lép:
- „d) Ha az adatrögzítő nem leváló, rendelkeznie kell víz alatt történő megtalálását segítő eszközzel. Legkésőbb 2020. január 1-ig az ilyen készülékeknek legalább 90 napos víz alatti adásidővel kell rendelkezniük. Ha az adatrögzítő leváló, rendelkeznie kell automatikus vészhelyzeti helyzetjeladó berendezéssel.”
3. Az 965/2012/EU rendelet VI. melléklete a következőképpen módosul:
- a) Az NCC.GEN.106.a) 9. pont helyébe a következő szöveg lép:
- „9. biztosítja, hogy:
- i. a fedélzeti adatrögzítők repülés közben ne legyenek letiltva vagy kikapcsolva;
 - ii. olyan, ORO.GEN.160.a) pont szerint jelentésköteles esemény bekövetkezése esetén, amely nem baleset vagy váratlan esemény, a fedélzeti adatrögzítők felvételeit ne töröljék szándékosan; és
 - iii. baleset vagy különleges esemény bekövetkeztekor, vagy ha a vizsgáló hatóság elrendeli a fedélzeti adatrögzítők felvételeinek megőrzését:
 - A) a fedélzeti adatrögzítők felvételeit ne töröljék szándékosan;
 - B) a fedélzeti adatrögzítők közvetlenül a repülés befejezése után ki legyenek kapcsolva; és
 - C) a pilótafülke elhagyása előtt meghozatalra kerüljenek a szükséges biztosítási intézkedések a fedélzeti adatrögzítők felvételeinek megőrzésére.”.
- b) Az NCC.GEN.145 pont a következőképpen módosul:
- i. a cím helyébe az alábbi szöveg lép:

„NCC.GEN.145 A fedélzeti adatrögzítő felvételeinek kezelése: megőrzés, kinyerés, védelem és felhasználás”;
 - ii. az a) pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) Egy balesetet, súlyos váratlan eseményt vagy kivizsgálást végző hatóság által azonosított eseményt követően a légi jármű üzemben tartójának 60 napig, vagy a kivizsgálást végző hatóság által elrendelt időtartamig meg kell őriznie az eredetileg rögzített adatokat.”;

iii. az f) pont helyébe a következő szöveg lép:

„f) A 996/2010/EU rendelet sérelme nélkül:

1. a CVR üzembiztosságának biztosítása kivételével a pilótafülke-hangrögzítő felvételei nem hozhatók nyilvánosságra és nem használhatók fel, csak abban az esetben, ha:
 - i. rendelkezésre áll a CVR felvételek kezeléséhez és átírásához kapcsolódó eljárás;
 - ii. a repülő és a karbantartó személyzet valamennyi érintett tagja ehhez előzetesen hozzájárult; és
 - iii. azokat kizárólag a biztonság fenntartása és javítása érdekében használják fel.
- 1a. Ha egy CVR felvételt a CVR üzembiztosságának biztosítása érdekében ellenőriznek, az üzemeltetőnek biztosítania kell a CVR felvétel bizalmas kezelését, és hogy azt nem hozzák nyilvánosságra vagy a CVR üzembiztosságának biztosításán kívül más célra nem használják fel.
2. A fedélzeti adatrögzítő és az adatkapcsolatok felvételei csak abban az esetben használhatók a balesetek és kötelezően jelentendő események kivizsgálásától eltérő célokra, ha:
 - i. a felvételeket az üzemben tartó kizárólag légialkalmassági vagy karbantartási célokra használja; vagy
 - ii. személyek azonosítására alkalmatlanok; vagy
 - iii. a felvételeket biztonságos eljárásokat követve hozzák nyilvánosságra.”

c) Az NCC.IDE.A.160 pont a következőképpen módosul:

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

„b) A pilótafülke-hangrögzítőnek képesnek kell lennie legalább az alábbi időtartamokban felvett adatokat tárolni:

1. az utolsó 25 óra a 27 000 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű repülőgépek esetében, amelyet először 2021. január 1-jén vagy az után láttak el egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal; vagy
2. az utolsó 2 óra minden egyéb esetben.”;

ii. az f) pont helyébe a következő szöveg lép:

„f) Ha a CVR nem leváló, rendelkeznie kell víz alatt történő megtalálását segítő eszközzel. Legkésőbb 2020. január 1-ig az ilyen készülékeknek legalább 90 napos víz alatti adásidővel kell rendelkezniük. Ha a CVR leváló, rendelkeznie kell automatikus vészhelyzeti helyzetjeladó berendezéssel.”

d) Az NCC.IDE.A.165 e) pont helyébe a következő szöveg lép:

„e) Ha az FDR nem leváló, rendelkeznie kell víz alatt történő megtalálását segítő eszközzel. Legkésőbb 2020. január 1-ig az ilyen készülékeknek legalább 90 napos víz alatti adásidővel kell rendelkezniük. Ha az FDR leváló, rendelkeznie kell automatikus vészhelyzeti helyzetjeladó berendezéssel.”

e) Az NCC.IDE.A.215 a) pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) A repülőgépeket el kell látni a következőkkel:

- (1) az egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 2008. július 1-jén vagy az előtt ellátott repülőgépek esetében egy bármilyen típusú vészhelyzeti helyzetjeladó, vagy egy, a 965/2012/EU rendelet IV. melléklete (CAT rész) CAT.GEN.MPA.210 pontjában foglalt követelményeknek megfelelő légijármű-helyzetmeghatározó berendezés;
- (2) az egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 2008. július 1-je után ellátott repülőgépek esetében egy önműködő vészhelyzeti helyzetjeladó, vagy egy, a 965/2012/EU rendelet IV. melléklete (CAT rész) CAT.GEN.MPA.210 pontjában foglalt követelményeknek megfelelő légijármű-helyzetmeghatározó berendezés.”

f) Az NCC.IDE.A.170 d) pont helyébe a következő szöveg lép:

„d) Ha az adatrögzítő nem leváló, rendelkeznie kell víz alatt történő megtalálását segítő eszközzel. Legkésőbb 2020. január 1-ig az ilyen készülékeknek legalább 90 napos víz alatti adásidővel kell rendelkezniük. Ha az adatrögzítő leváló, rendelkeznie kell automatikus vészhelyzeti helyzetjeladó berendezéssel.”

g) Az NCC.IDE.H.160 f) pont helyébe a következő szöveg lép:

„f) Ha a CVR nem leváló, rendelkeznie kell víz alatt történő megtalálását segítő eszközzel. Legkésőbb 2020. január 1-ig az ilyen készülékeknek legalább 90 napos víz alatti adásidővel kell rendelkezniük. Ha a CVR leváló, rendelkeznie kell automatikus vészhelyzeti helyzetjeladó berendezéssel.”

h) Az NCC.IDE.H.165 e) pont helyébe a következő szöveg lép:

„e) Ha az FDR nem leváló, rendelkeznie kell víz alatt történő megtalálását segítő eszközzel. Legkésőbb 2020. január 1-ig az ilyen készülékeknek legalább 90 napos víz alatti adásidővel kell rendelkezniük. Ha az FDR leváló, rendelkeznie kell automatikus vészhelyzeti helyzetjeladó berendezéssel.”

i) Az NCC.IDE.H.170 d) pont helyébe a következő szöveg lép:

„d) Ha az adatrögzítő nem leváló, rendelkeznie kell víz alatt történő megtalálását segítő eszközzel. Legkésőbb 2020. január 1-ig az ilyen készülékeknek legalább 90 napos víz alatti adásidővel kell rendelkezniük. Ha az adatrögzítő leváló, rendelkeznie kell automatikus vészhelyzeti helyzetjeladó berendezéssel.”

4. A 965/2012/EU rendelet VIII. melléklete a következőképpen módosul:

a) Az SPO.GEN.107 a) 9. pont helyébe a következő szöveg lép:

„9. biztosítja, hogy:

- i. a fedélzeti adatrögzítők repülés közben ne legyenek letiltva vagy kikapcsolva;
- ii. olyan, ORO.GEN.160.a) pont szerint jelentésköteles esemény bekövetkezése esetén, amely nem baleset vagy váratlan esemény, a fedélzeti adatrögzítők felvételeit ne töröljék szándékosan; és
- iii. baleset vagy különleges esemény bekövetkeztekor, vagy ha a vizsgáló hatóság elrendeli a fedélzeti adatrögzítők felvételeinek megőrzését:
 - A) a fedélzeti adatrögzítők felvételeit ne töröljék szándékosan;
 - B) a fedélzeti adatrögzítők közvetlenül a repülés befejezése után ki legyenek kapcsolva; és
 - C) a pilótafülke elhagyása előtt meghozatalra kerüljenek a szükséges biztosítási intézkedések a fedélzeti adatrögzítők felvételeinek megőrzésére.”

b) Az SPO.GEN.145 pont a következőképpen módosul:

i. a cím helyébe az alábbi szöveg lép:

„SPO.GEN.145 A fedélzeti adatrögzítő felvételeinek kezelése: megőrzés, kinyerés, védelem és felhasználás – hajtóművel rendelkező komplex légi jármű üzemeltetése”;

ii. az a) pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) Egy balesetet, súlyos váratlan eseményt vagy kivizsgálást végző hatóság által azonosított eseményt követően a légi jármű üzemben tartójának 60 napig, vagy a kivizsgálást végző hatóság által elrendelt időtartamig meg kell őriznie az eredetileg rögzített adatokat.”;

iii. az f) pont helyébe a következő szöveg lép:

„f) A 996/2010/EU rendelet sérelme nélkül és a CVR üzembiztoságának biztosítása kivételével a pilótafülke-hangrögzítő felvételei nem hozhatók nyilvánosságra és nem használhatók fel, csak abban az esetben, ha:

- i. rendelkezésre áll a CVR felvételek kezeléséhez és átírásához kapcsolódó eljárás;
- ii. a repülő és a karbantartó személyzet valamennyi érintett tagja ehhez előzetesen hozzájárult; és
- iii. azokat kizárólag a biztonság fenntartása és javítása érdekében használják fel.

Ha egy CVR felvételt a CVR üzembiztoságának biztosítása érdekében ellenőriznek, az üzemeltetőnek biztosítani kell a CVR felvétel bizalmas kezelését, és hogy azt nem hozzák nyilvánosságra vagy a CVR üzembiztoságának biztosításán kívül más célra nem használják fel.”

c) Az SPO.IDE.A.140 pont a következőképpen módosul:

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

„b) A pilótafülke-hangrögzítőnek képesnek kell lennie legalább az alábbi időtartamokban felvett adatokat tárolni:

1. az utolsó 25 óra a 27 000 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű repülőgépek esetében, amelyet először 2021. január 1-jén vagy az után láttak el egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal; vagy
2. az utolsó 2 óra minden egyéb esetben.”;

ii. az f) pont helyébe a következő szöveg lép:

„f) Ha a CVR nem leváló, rendelkeznie kell víz alatt történő megtalálását segítő eszközzel. Legkésőbb 2020. január 1-ig az ilyen készülékeknek legalább 90 napos víz alatti adásidővel kell rendelkezniük. Ha a CVR leváló, rendelkeznie kell automatikus vészhelyzeti helyzetjeladó berendezéssel.”

d) Az SPO.IDE.A.145 e) pont helyébe a következő szöveg lép:

„e) Ha az FDR nem leváló, rendelkeznie kell víz alatt történő megtalálását segítő eszközzel. Legkésőbb 2020. január 1-ig az ilyen készülékeknek legalább 90 napos víz alatti adásidővel kell rendelkezniük. Ha az FDR leváló, rendelkeznie kell automatikus vészhelyzeti helyzetjeladó berendezéssel.”

e) Az SPO.IDE.A.150 d) pont helyébe a következő szöveg lép:

„d) Ha az adatrögzítő nem leváló, rendelkeznie kell víz alatt történő megtalálását segítő eszközzel. Legkésőbb 2020. január 1-ig az ilyen készülékeknek legalább 90 napos víz alatti adásidővel kell rendelkezniük. Ha az adatrögzítő leváló, rendelkeznie kell automatikus vészhelyzeti helyzetjeladó berendezéssel.”

f) Az SPO.IDE.A.190 a) pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) A repülőgépeket el kell látni a következőkkel:

- (1) az egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 2008. július 1-jén vagy az előtt ellátott repülőgépek esetében egy bármilyen típusú vészhelyzeti helyzetjeladó, vagy egy, a 965/2012/EU rendelet IV. melléklete (CAT rész) CAT.GEN.MPA.210 pontjában foglalt követelményeknek megfelelő légijármű-helyzetmeghatározó berendezés;
- (2) az egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 2008. július 1-je után ellátott repülőgépek esetében egy önműködő vészhelyzeti helyzetjeladó, vagy egy, a 965/2012/EU rendelet IV. melléklete (CAT rész) CAT.GEN.MPA.210 pontjában foglalt követelményeknek megfelelő légijármű-helyzetmeghatározó berendezés; vagy
- (3) a hat vagy annál kevesebb maximális ülészám-konfigurációjú repülőgépek esetében túlélői vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT(S)), vagy a személyzet valamely tagjánál vagy egy feladatspecialistánál tartott személyi helyzetmeghatározó rádióadó (PLB).”

g) Az SPO.IDE.H.140 f) pont helyébe a következő szöveg lép:

„f) Ha a CVR nem leváló, rendelkeznie kell víz alatt történő megtalálását segítő eszközzel. Legkésőbb 2020. január 1-ig az ilyen készülékeknek legalább 90 napos víz alatti adásidővel kell rendelkezniük. Ha a CVR leváló, rendelkeznie kell automatikus vészhelyzeti helyzetjeladó berendezéssel.”

h) Az SPO.IDE.H.145 e) pont helyébe a következő szöveg lép:

„e) Ha az FDR nem leváló, rendelkeznie kell víz alatt történő megtalálását segítő eszközzel. Legkésőbb 2020. január 1-ig az ilyen készülékeknek legalább 90 napos víz alatti adásidővel kell rendelkezniük. Ha az FDR leváló, rendelkeznie kell automatikus vészhelyzeti helyzetjeladó berendezéssel.”

i) Az SPO.IDE.H.150 d) pont helyébe a következő szöveg lép:

„d) Ha az adatrögzítő nem leváló, rendelkeznie kell víz alatt történő megtalálását segítő eszközzel. Legkésőbb 2020. január 1-ig az ilyen készülékeknek legalább 90 napos víz alatti adásidővel kell rendelkezniük. Ha az adatrögzítő leváló, rendelkeznie kell automatikus vészhelyzeti helyzetjeladó berendezéssel.”
