

A BIZOTTSÁG (EU) 2020/2148 FELHATALMAZÁSON ALAPULÓ RENDELETE**(2020. október 8.)****a 139/2014/EU rendeletnek a futópályabiztonság és a légiforgalmi adatok tekintetében történő módosításáról****(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról és a 2111/2005/EK, az 1008/2008/EK, a 996/2010/EU, a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 2014/30/EU és a 2014/53/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint az 552/2004/EK és a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 3922/91/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2018. július 4-i (EU) 2018/1139 európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ és különösen annak 39. cikke (1) bekezdésére,

mivel:

- (1) A 139/2014/EU bizottsági rendelet ⁽²⁾ megállapítja a repülőterekhez, többek között az azok irányításhoz, működtetéséhez, engedélyezéséhez és ellenőrzéséhez kapcsolódó követelményeket és igazgatási eljárásokat.
- (2) A 139/2014/EU rendelet a légiforgalmi adatok és a légiforgalmi tájékoztatások kezelése tekintetében általános követelményeket tartalmaz a repülőtér-üzemeltetőkre vonatkozóan. A repülőtéri műveletek jelenlegi biztonsági szintjének fenntartása, illetve javítása érdekében a repülőtér-üzemeltetők számára elő kell írni, hogy a légiforgalmi adatszolgáltatási lánc részeként gondoskodjanak a légiforgalmi adatok és légiforgalmi tájékoztatások magas színvonaláról, az adatelőállítástól kezdve a légiforgalmi tájékoztatók céljaira történő adattovábbításig. E célból az adatminőségi követelményeket tovább kell fejleszteni a műveletek szintjén, hasonlóan az ATM/ANS-szolgáltatókra alkalmazandó követelményekhez, különösen az adatvédelem, az adatkatalógus és az adatcsere tekintetében.
- (3) A futópályabiztonság egyike az ICAO által azonosított, magas kockázatú baleseti eseménykategóriáknak. Globális szinten a futópálya biztonságával kapcsolatos balesetek teszik ki a balesetek többségét. A 139/2014/EU rendeletet ezért módosítani kell annak érdekében, hogy csökkenjen a futópályabiztonsággal kapcsolatos, futópályasértéssel járó balesetek és súlyos repülőesemények, továbbá a futópályabiztonsággal összefüggő egyéb olyan események száma, mint a futópályatévesztések, a földi összeütközések és a futópálya-elhagyások.
- (4) Az operatív személyzetnek szóló képzési és jártassági programokat – ezen belül a kezdeti és a szinten tartó képzéseket – a repülőtér-üzemeltetők által betartandó közös képzési követelmények meghatározása révén harmonizálni kell a tagállamok között.
- (5) A repülőtér-üzemeltetőknek nyilvántartást kell vezetniük a korábbi képzésekről, a vezetői engedélyekről, a járműengedélyekről és -karbantartásról, valamint a nyelvismeretről.
- (6) A jelenlegi szabályozási keret a NOTAM-ok repülőtér-üzemeltetők általi létrehozására vonatkozóan nem tartalmaz követelményt. Ez jogbizonytalanságot eredményez azzal kapcsolatban, hogy a repülőtér-üzemeltetőnek mikor, milyen okokból és milyen feltételek mellett kell NOTAM-ot létrehoznia olyan körülmények fennállásakor, amelyek hatással lehetnek a biztonságra. A módosításnak ezért ki kell egészítenie a NOTAM-ok repülőtér-üzemeltetők általi létrehozására és közzétételére vonatkozó szabályozási keretet, figyelembe véve a nemzetközi polgári repülésről szóló, 1944. december 7-én Chicagóban aláírt egyezmény (a továbbiakban: Chicagói Egyezmény) 15. mellékletében foglalt rendelkezéseket.

⁽¹⁾ HL L 212., 2018.8.22., 1. o.

⁽²⁾ A Bizottság 139/2014/EU rendelete (2014. február 12.) a repülőterekhez kapcsolódó követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról (HL L 44., 2014.2.14., 1. o.).

- (7) A balesetek kivizsgálása azt jelzi, hogy a futópálya-felület állapotának értékelésére és jelentésére vonatkozó előírások nem egységesek, és világossá vált, hogy ez a tény jelentősen hozzájárul a futópálya-elhagyásokhoz, különösen, ha a futópálya nedves vagy szennyezett. Mindennek következtében az ICAO a Chicagói Egyezmény több mellékletében is számos előírást és ajánlott gyakorlatot módosított, és részletes iránymutatásokat dolgozott ki annak érdekében, hogy a futópálya-felület állapotának értékelésére és jelentésére globálisan harmonizált jelentéstételi formátum álljon rendelkezésre.
- (8) A 139/2014/EU rendeletet ezért módosítani kell a futópálya-felszín állapotának értékelésével és jelentésével kapcsolatos alkalmazandó ICAO-előírások és ajánlott gyakorlatok végrehajtása érdekében, beleértve a szövegnek az új fogalmak fogalommeghatározásaival való kiegészítését is.
- (9) Annak érdekében, hogy mérsékelni lehessen az operatív tevékenységek átadásakor az elvárások terén felmerülő különbségek jelentette kockázatot, az átadás időpontjában fennálló működési helyzetre vonatkozóan naprakész információkat kell a repülőtéri személyzet rendelkezésére bocsátani.
- (10) A munkaterületeken és a forgalmi előtéren található, idegen tárgytól származó törmelék (FOD) jelentős biztonsági kockázatot jelent a repülőtereken végzett műveletekre nézve. Az e kockázat hatékony csökkentését célzó intézkedéseknek az ICAO előírásain és ajánlott gyakorlatain, útmutatóin, valamint nemzetközileg elfogadott gyakorlatain kell alapulniuk.
- (11) A járművek vezetői, a járművek állapota és alkalmassága, valamint azok kommunikációs és felügyeleti berendezései szintén szerepet játszanak a futópályabiztonsági események és légijármű-sérülések kialakulásában. Meg kell erősíteni a járművezetőkre és a járművekre vonatkozó engedélyezési feltételeket, és új szabályokat kell megállapítani a járműveknek a mozgási területen és a repülőtér egyéb művelési területein történő működtetésére vonatkozóan.
- (12) A biztonsági ajánlások, valamint a tagállamok és az érdekelt felek visszajelzései alapján a Bizottság megállapította, hogy – a futópályasértések megelőzését célzó intézkedésként – a munkaterületen való működés során fokozni kell a pilóták, a légiforgalmi szolgálatok személyzete és a járművezetők közötti helyzetismeretet. Ezért rendelkezéseket kell hozni annak biztosítására, hogy a repülőtér munkaterületén dolgozó járművezetők legalább operatív szintű angol nyelvtudással rendelkezzenek. Előfordulhat azonban, hogy egyes repülőterek esetében az angol nyelv használata nem feltétlenül javítja a futópálya-műveletek biztonságát. Ezért az illetékes hatóságokat fel kell jogosítani arra, hogy – döntésüket egy egy vagy több repülőteret lefedő biztonsági értékeléssel alátámasztva – eltérjenek az angol nyelvtudás követelményétől.
- (13) A repülőtereken található járművek számát azokra kell korlátozni, amelyek a műveletek biztonságos végrehajtása szempontjából relevánsak. A visszahívási jelekre vonatkozó probléma kezelése érdekében az ilyen járműveket megfelelően fel kell szerelni, többek között rádióval és világitással. Kivételről kell rendelkezni azon járművek esetében, amelyek nem felelnek meg a működési feltételeknek, de ideiglenesen be kell lépniük egy adott repülőterre, és ott műveleteket kell végezniük. Annak érdekében, hogy az uniós jogszabályok összhangban legyenek az ICAO-előírásokkal, a repülőtéri vezetési szabályoknak a Chicagói Egyezmény 2. és 14. mellékletén, valamint az ICAO 4444. sz. PANS-ATM című iránymutatásán kell alapulniuk.
- (14) A légijármű-vontatási műveletek során bekövetkezett balesetek és súlyos repülőesemények kivizsgálása során kiderült, hogy a helyzetismeret hiánya, a légi járművek számára adott engedélyek nem megfelelő volta, valamint a vontatott légi jármű hiányos vagy nem megfelelő éjszakai kivilágítása áll a légijármű-sérülések hátterében. Ezért az útvonal, az irányítás, a világitás, a kommunikációs eljárások, a különböző szereplők közötti koordináció tekintetében a légijármű-vontatás közbeni biztonság növelésére alkalmas intézkedéseket, valamint a kedvezőtlen időjárási vagy meteorológiai körülmények kezelésére alkalmas konkrét intézkedéseket kell bevezetni.
- (15) Szabályokat kell megállapítani annak tisztázására, hogy – a járműveken túl – mely mobil tárgyakat kell kivilágítani a repülőtereken. Ez magában foglalja az azzal kapcsolatos következtetés megfogalmazását, hogy a repülőtér mely területeire vonatkoznak a járművek jelölésével és kivilágításával kapcsolatos követelmények.
- (16) A műveletek biztonságának, rendszerességének és hatékonyságának növelése érdekében a repülőtereken szabványos gurulási útvonalakat kell kialakítani. A légi járművek transzpondereinek üzemeltetését figyelembe kell venni, ha azokat a repülőtér földi mozgást támogató és irányító rendszere támogatja.

- (17) A futópályákkal kapcsolatos balesetek és repülőesemények vizsgálása hiányosságokat tárt fel a légiforgalmi szolgálatok és a járművezetők közötti kommunikációs eljárások terén, valamint a gyalogosok jelenléte kapcsán. Ezért összehangolt eljárásokat kell kialakítani a repülőtér-üzemeltető és az ATS-egység közötti kommunikáció tekintetében az olyan kérdések szabályozása céljából, mint a használt nyelvek, a frekvenciák, a munkaterületen való gyalogosforgalom, valamint a kommunikáció meghiúsulása esetén a jelzések és egyéb kommunikációs eszközök használata. Ezeknek az eljárásoknak ki kell terjedniük a repülőterekre vonatkozó fontos információk rádiókommunikáció útján történő terjesztésére.
- (18) A mozgási területen a gyalogosok jelenléte által okozott további események megelőzése érdekében meg kell tiltani az engedéllyel nem rendelkező személyzetnek a munkaterületre és az egyéb irányítói területekre való belépését. Intézkedéseket kell tenni a gyalogosok mozgásának ellenőrzésére.
- (19) A 139/2014/EU rendelet nem tartalmaz a repülőtér-üzembentartóra kifejezetten a téli körülmények között végzett műveletek kapcsán háruló kötelezettségekről szóló rendelkezéseket. Annak érdekében, hogy az uniós jogszabályok összhangba kerüljenek a Chicagói Egyezmény 14. és 15. mellékletében szereplő ICAO-előírásokkal, kötelezettségeket kell bevezetni az olyan repülőterekre vonatkozóan, amelyek működését hosszan tartó téli időszak jellemzi, amikor a futópályákat tömörített hó vagy jég borítja. E kötelezettségeknek a repülőgépgyártóktól és az ICAO-tól kapott visszajelzések alapján a meglévő gyakorlatokon kell alapulniuk.
- (20) Annak érdekében, hogy az uniós jogszabályok megfeleljenek az ICAO-előírásoknak, elő kell írni, hogy a repülőtér-üzemeltető értékelje a futópálya felületének állapotát, és adjon ki RWYCYT-t (a futópálya állapotát jelző kód).
- (21) A repülőterek karbantartási programjának biztosítania kell, hogy a repülőtér üzemeltetéséhez szükséges létesítmények, rendszerek, járművek és berendezések ne csökkentsék a léginavigáció biztonságát, rendszerességét és hatékonyságát. A karbantartási programnak figyelembe kell vennie az emberi tényezőkkel kapcsolatos elveket a Chicagói Egyezmény 14. mellékletével összhangban, és a repülőtér-üzemeltetőnek rendelkeznie kell a karbantartási program hatékony végrehajtásához szükséges eszközökkel.
- (22) A 139/2014/EU rendeletben a burkolat-karbantartás és különösen a futópálya felületi súrlódási jellemzői tekintetében meghatározott követelményeket össze kell hangolni az ICAO-előírásokkal annak érdekében, hogy mérsékelni lehessen a futópálya-elhagyások kockázatát, valamint az idegen tárgytól származó törmelék jelenléte miatti kockázatokat.
- (23) A Chicagói Egyezmény 14. mellékletének vonatkozó rendelkezései alapján a 139/2014/EU rendeletet ki kell egészíteni a repülőtéri energiaellátó rendszerek karbantartására vonatkozó továbbfejlesztett követelményekkel, valamint a repülőtéri világítási rendszer karbantartására vonatkozó új követelményekkel. A rendeletnek emellett a repülőtéri jelek és jelölések karbantartására vonatkozó egyedi követelményeket is tartalmaznia kell.
- (24) Az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynöksége az (EU) 2018/1139 rendelet 75. cikke (2) bekezdése b) és c) pontjának, valamint 76. cikke (1) bekezdésének megfelelően kidolgozta és a Bizottsághoz 02/2018. és 03/2019. szám alatt véleményként benyújtotta a végrehajtási szabályok tervezetét.
- (25) Ezért a 139/2014/EU rendeletet ennek megfelelően módosítani kell.
- (26) Tekintettel a COVID-19 járvány által az illetékes hatóságok és az érintett üzemeltetők erőforrásaira gyakorolt hatásokra, valamint annak érdekében, hogy ezek azonnali segítségben részesüljenek és lehetőségük legyen a megfelelő felkészülésre, a felületi szennyező anyagokra, a futópálya-felület állapotára és a téli műveletekre vonatkozó jelentéstételi követelmények alkalmazását 2021. augusztus 12-ig, a minőségirányítási rendszerre vonatkozó szabályok alkalmazását pedig 2022. január 27-ig el kell halasztani,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 139/2014/EU rendelet módosításai

A 139/2014/EU rendelet I., III. és IV. melléklete e rendelet mellékletének megfelelően módosul.

*2. cikk***A hatálybalépés és az alkalmazás időpontja**

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

E rendelet mellékletének 3. d) pontját, 3. e) pontját, 3. q) pontját és 3. r) pontját, valamint a 139/2014/EU rendelet IV. melléklete ADR.OPS.A.057. pontjának d) 4. pontját 2021. augusztus 12-től kell alkalmazni.

A melléklet 2.a., valamint 3.a. és b. pontját 2022. január 27-től kell alkalmazni.

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

Kelt Brüsszelben, 2020. október 8-án.

a Bizottság részéről
az elnök
Ursula VON DER LEYEN

MELLÉKLET

Az I., a III. és a IV. melléklet a következőképpen módosul:

1. Az I. melléklet a következőképpen módosul:

a) a szöveg a következő 6a., 6b. és 6c. ponttal egészül ki:

„6a. »légiforgalmi tájékoztató körlevél (AIC)«: olyan tájékoztatást tartalmazó értesítés, amely nem indokolja NOTAM létrehozását vagy a légiforgalmi tájékoztató kiadványban való közzétételt, de a repülésbiztonsággal, a légi navigációval, illetve műszaki, adminisztratív vagy jogi kérdésekkel kapcsolatos;

6b. »légiforgalmi tájékoztatási termék«: digitális adatkészletek vagy papíron, illetve elektronikus adathordozón történő egységes megjelenítés formájában nyújtott légiforgalmi adatok és légiforgalmi tájékoztatások. A légiforgalmi tájékoztatási termékek közé tartoznak a következők:

- AIP (légiforgalmi tájékoztató kiadvány), beleértve a módosításokat és kiegészítéseket,
- AIC (légiforgalmi tájékoztató körlevél),
- légiforgalmi térképek,
- NOTAM,
- digitális adatkészletek;

6c. »légiforgalmi tájékoztató kiadvány (AIP)«: valamely állam által vagy engedélyével kibocsátott olyan kiadvány, amely a légi navigáció szempontjából lényeges, tartós jellegű információkat tartalmaz;”

b) a szöveg a következő 15a. ponttal egészül ki:

„15a. »szennyezett futópálya«: olyan futópálya, amely felületének jelentős részét a használatban lévő hosszon és szélességen belül (akár elszigetelt területeken, akár nem) a futópálya-felület állapotát leíró kifejezések között felsorolt egy vagy több anyag borítja;”

c) a szöveg a következő 17a. ponttal egészül ki:

„17a. »adatkészlet«: adatok azonosítható gyűjteménye;”

d) a szöveg a következő 18a. ponttal egészül ki:

„18a. »száraz«: a futópályán fennálló körülmények tekintetében azt jelenti, hogy a futópálya felülete a használni kívánt területen mentes a látható nedvességtől és szennyeződéstől;”

e) a szöveg a következő 19a. ponttal egészül ki:

„19a. »idegen tárgytól származó törmelék (FOD)«: a mozgási területen belül található olyan tárgy, amelynek nincs operatív vagy légiforgalmi funkciója, és amely veszélyt jelenthet a légi járművek működésére;”

f) a szöveg a következő 24a. és 24b. ponttal egészül ki:

„24a. »a világítási rendszer megbízhatósága«: annak a valószínűsége, hogy a teljes berendezés a megadott tűrőhatárokon belül működik, és a rendszer működési szempontból használható;

24b. »helységazonosító kódok«: az ICAO által jóváhagyott és közzétett »helységazonosító kódok« (7910. sz. dokumentum) legfrissebb hatályos kiadása;”

g) a szöveg a következő 34a. és 34b. ponttal egészül ki:

„34a. »NOTAM«: távközlő eszközök segítségével terjesztett, a légiforgalmi berendezések, szolgálatok, eljárások vagy veszélyek keletkezéséről, állapotáról és változásáról olyan információkat tartalmazó tájékoztatás, amelynek kellő időben történő ismerete alapvető fontosságú a repülésben érintett személyzet számára;

34b. »NOTAM kód«: az ICAO által jóváhagyott és közzétett, »Légiforgalmi Szolgálatok Eljárásai – ICAO Rövidítések és Kódok« című kiadvány (PANS ABC – Doc 8400) legfrissebb hatályos kiadásában szereplő kód;”

h) a szöveg a következő 38a., 38b., 38c., 38d., 38e., 38f., 38 g. és 38h. ponttal egészül ki:

- „38a. »a futópálya állapotának felmérésére szolgáló mátrix (RCAM)«: olyan mátrix, amely a futópálya felület állapotára vonatkozó megfigyelések és a légi jármű-vezető által jelentett fékhatás alapján, a kapcsolódó eljárások alkalmazásával lehetővé teszi a futópálya állapotát jelző kód (RWYCC) meghatározását;
- 38b. »a futópálya állapotát jelző kód (RWYCC)«: a futópálya állapotáról szóló jelentésben (RCR) használandó szám, amely a futópálya felületének a repülőgép lassulási teljesítményére és az oldalirányú irányításra gyakorolt hatását írja le;
- 38c. »a futópálya állapotáról szóló jelentés (RCR)«: a futópálya felületének állapotáról, valamint annak a repülőgép leszállási és felszállási teljesítményére gyakorolt hatásairól szóló, futópálya-felület kódokkal leírt átfogó, szabványosított jelentés;
- 38d. »futópálya végbiztonsági terület«: a futópálya meghosszabbított középvonalára szimmetrikus, a futópályasáv végén található terület, amelyet elsősorban a futópálya előtt földet érő vagy a futópályán túlfutó repülőgép sérülési kockázatának csökkentése érdekében alakítottak ki;
- 38e. »futópálya várakozási hely«: egy futópálya, egy akadály-határolt felület vagy egy, a műszeres leszállítórendszer (ILS)/mikrohullámú leszállítórendszer (MLS) szempontjából kritikus/érzékeny terület védelme céljából kijelölt olyan hely, amelyen a guruló légi járműveknek és egyéb járműveknek meg kell állniuk és várakozniuk kell, ha a repülőtéri irányítótorony másképp nem rendelkezik;”
- 38f. »futópályasáv«: a futópályát és – adott esetben – a biztonsági megállási területet magában foglaló olyan meghatározott terület, amelynek rendeltetése:
- a futópályáról lefutó légi jármű sérülési kockázatának csökkentése;
 - a felette átrepülő légi jármű védelme le- és felszállás során;
- 38 g. »futópálya-felület állapota«: a futópálya-felület állapotának a futópálya állapotáról szóló jelentésben feltüntetendő leírása, amely a repülőgép teljesítményének megállapítása céljából alapul szolgál a futópálya állapotát jelző kód meghatározásához;”
- 38h. »a futópálya felület állapotát leíró kifejezések«: a futópálya felületén található alábbi anyagok egyike:
- tömörített hó: olyan szilárd formába tömörített hó, amelyen a repülőgép gumibroncsai üzemi nyomáson és terhelés mellett a felület további jelentős tömörödése vagy nyomvájúsodása nélkül haladni képesek;
 - száraz hó: olyan hó, amelyből nem lehet azonnal hógolyót gyúrni;
 - dér, a levegőben lévő nedvességből olyan felületen kialakuló jégkristályok, amelynek hőmérséklete fagyponton vagy az alatt van; a dér abban különbözik a jégtől, hogy a dér esetében a jégkristályok önállóan növekednek, és ezért szemcsésebb textúrájúak;
 - jég: megfagyott víz, vagy hideg és száraz körülmények között jéggé alakult tömörített hó;
 - latyak: olyan magas víztartalmú hó, amelyből egy maroknyit kézbevéve víz csöpög, illetve amelyből erőteljes lépés hatására víz fröccsen szét;
 - víztócsa: 3 mm-nél mélyebb víz;
 - nedves jég: vízzel borított felszínű jég vagy olvadó jég;
 - nedves hó: olyan hó, amely elég vizet tartalmaz ahhoz, hogy abból kellően tömör, szilárd hógolyót lehessen gyúrni, és nem préselhető ki belőle víz;”

i) a szöveg a következő 41a., 41b. és 41c. ponttal egészül ki:

- „41a. »csúszós nedves futópálya«: olyan nedves futópálya, amelynek jelentős részén a felületi súrlódási jellemzők kedvezőtlennek minősülnek;
- 41b. »SNOWTAM«:
2021. január 7-én kezdődő hatállyal 2021. augusztus 12-ig NOTAM értesítések meghatározott formátumban kiadott különleges sorozata, amely jelentést nyújt hó, jég, latyak, dér vagy víztócsa okozta veszélyes körülmények fennállásáról vagy megszűnéséről a mozgási területen lévő hóval, hólével, jéggel vagy dérral összefüggésben;

- b) 2021. augusztus 12-i hatállyal NOTAM értesítések szabványos formátumban kiadott különleges sorozata, amely a felület állapotáról szóló jelentés formájában közli hó, jég, latyak, dér vagy víz okozta körülmények fennállását vagy megszűnését a mozgási területen lévő hóval, latyakkal, jéggel vagy dérral összefüggésben;
- 41c. »különlegesen előkészített téli futópálya«: a futópálya sűrűlódásának javítása céljából homokkal vagy szemcsés anyaggal, illetve mechanikai úton kezelt, száraz, fagyott, tömörített hó- vagy jégfelülettel, vagy mindkettővel rendelkező futópálya;»
- j) a 47.pont helyébe a következő szöveg lép:
- „47. az »engedély feltételei« a következőket foglalják magukban:
- ICAO helységazonosító kód,
 - üzemeltetési feltételek (VFR/IFR, nappal/éjjel),
 - speciálisan előkészített téli futópályákon történő repülőgépműveletek,
 - futópálya,
 - deklarált távolságok,
 - futópályatípus(ok) és a biztosított megközelítések,
 - a repülőtér hivatkozási kódja,
 - a magasabb repülőtéri hivatkozási kódjelű légi jármű-műveletek alkalmazási köre,
 - előtér-irányítói szolgáltatások nyújtása (igen/nem),
 - mentési és tűzoltási védelem szintje;»
- k) a 48.pont helyébe a következő szöveg lép:
- „48. »látás szerinti segédeszközök«: azonosítók és jelölőeszközök, jelölések, fények, jelek és jelzések vagy ezek kombinációi;»
- l) a szöveg a következő 49. ponttal egészül ki:
- „49. »nedves futópálya«: olyan futópálya, amelynek felületét a használni kívánt területen legfeljebb 3 mm vastag nedvesség- vagy vízréteg borítja.»
2. A III. melléklet a következőképpen módosul:
- m) az ADR.OR.D.007. pont helyébe a következő szöveg lép:
- „ADR.OR.D.007. A légiforgalmi adatok és a légiforgalmi tájékoztatás felügyelete
- a) Felügyeleti rendszerének részeként a repülőtér-üzemeltetőnek az alábbiakra vonatkozó minőségirányítási rendszert kell bevezetnie és működtetnie:
1. az üzemeltető légiforgalmi adatokkal kapcsolatos tevékenységei;
 2. az üzemeltető légiforgalmi tájékoztatási tevékenységei.
- b) Felügyeleti rendszerének részeként a repülőtér-üzemeltetőnek biztonságirányítási rendszert kell létrehoznia a hozzá beérkező vagy az általa előállított, illetve egyéb módon felhasznált üzemeltetési adatok biztonságának garantálása érdekében, oly módon, hogy a műveleti adatokhoz való hozzáférést az engedéllyel rendelkezők körére korlátozza.
- c) A repülőtér-üzemeltető biztonságirányítási rendszerében meg kell határozni a következő elemeket:
1. az adatvédelmi kockázat elemzésével és csökkentésével, a biztonság nyomon követésével és javításával, a biztonsági vizsgálatokkal és a tanulságok terjesztésével kapcsolatos eljárások;
 2. a biztonsági előírások megszegésének észlelésére és a személyzet megfelelő biztonsági figyelmeztetésekkel történő riasztására szolgáló eszközök;
 3. a biztonsági előírások megsértéséből eredő hatások ellenőrzésére, valamint az újbóli bekövetkezést megelőző helyreállítási intézkedések és kockázatcsökkentő eljárások azonosítására szolgáló eszközök.
- d) A repülőtér-üzemeltetőnek a légiforgalmi adatok védelme tekintetében biztosítania kell személyzete biztonsági ellenőrzését.
- e) A repülőtér-üzemeltetőnek meg kell tennie a szükséges intézkedéseket légiforgalmi adatainak a kibert biztonsági fenyegetésekkel szembeni védelme érdekében.”;

n) az ADR.OR.D.017. pont helyébe a következő szöveg lép:

„ADR.OR.D.017. A képzések és jártassági vizsgák programjai

a) A repülőtér-üzemeltetőnek képzési programot kell kialakítania és végrehajtania a repülőtér üzemeltetésében, karbantartásában és irányításában részt vevő személyzet számára, hogy biztosítsa a személyzet szakmai alkalmasságának folyamatosságát, valamint azt, hogy a személyzet tudatában legyen a repülőtér üzemeltetésére vonatkozó szabályoknak és eljárásoknak, valamint funkciói és feladatai, illetve a repülőtér-üzemeltetés egésze közötti kapcsolatnak.

b) Az a) pontban említett képzésnek:

(1) tartalmaznia kell alap-, szinten tartó, ismeretfrissítő és továbbképzést;

(2) a személyzet funkcióihoz és feladataihoz szabottnak kell lennie;

(3) tartalmaznia kell az alkalmazandó műveleti eljárásokat és a repülőtér követelményeit, valamint a vezetést.

c) A repülőtér-üzemeltetőnek gondoskodnia kell arról, hogy a személyzet bármely egyéb olyan tagja – beleértve más olyan szervezet személyzetének tagjait is, amely a repülőtéren üzemeltetést végez vagy szolgáltatásokat nyújt –, aki kíséret nélkül beléphet a mozgási területre és a repülőtér egyéb üzemi területein, megfelelő képzettséggel és képesítéssel rendelkezzen a kíséret nélküli belépésre.

d) A c) pontban említett képzésnek:

(1) tartalmaznia kell alap-, szinten tartó, ismeretfrissítő és továbbképzést;

(2) tartalmaznia kell az alkalmazandó műveleti eljárásokat és a repülőtér követelményeit, valamint a vezetést.

e) A repülőtér-üzemeltetőnek biztosítania kell, hogy a személyzet a) és c) pontban említett tagjai sikeresen elvégezzék a szükséges alapképzést azelőtt, hogy a következőkre engedélyt kapnának:

(1) feladataik felügyelet nélküli ellátása;

(2) kíséret nélküli belépés a repülőtér mozgási területére és más műveleti területeire.

Az alapképzésnek tartalmaznia kell megfelelő időtartamú elméleti és gyakorlati képzést, valamint a képzésen részt vevő személyzet szakmai értékelését.

f) Annak érdekében, hogy az a) és c) pontban említett személyzet továbbra is felügyelet nélkül láthassa el feladatait és kíséret nélkül beléphessen a mozgási területre és a repülőtér egyéb üzemi területeire, feltéve, hogy e rész vagy az ADR.OPS rész másként nem rendelkezik, a repülőtér-üzemeltetőnek biztosítania kell, hogy az ilyen személyzet tagjai képzésben részesüljenek a repülőtér üzemeltetésére vonatkozó szabályokról és eljárásokról, a következők sikeres elvégzésével:

(1) szinten tartó képzés, az alapképzésüktől számítva legfeljebb 24 hónapos időközönként. Ha a szinten tartó képzésre ezen időtartam utolsó 3 naptári hónapjában kerül sor, akkor az új időszakot az eredeti intervallum lejárat dátumától kell számítani;

(2) amennyiben legalább 3 és legfeljebb 12 egymást követő hónapon át nem végzik repülőtéri feladataikat, akkor feladataik felügyelet nélkül történő ellátása és a mozgási területre és a repülőtér egyéb üzemi területeire való, kíséret nélkül történő belépést megelőzően ismeretfrissítő képzés. 12 egymást követő hónapot meghaladó távollét esetén a személyzet ilyen tagjai kötelesek a c) pontnak megfelelő alapképzésen részt venni;

(3) a működési környezet vagy a kijelölt feladatok változásai miatt szükség szerint továbbképzés.

g) A repülőtér-üzemeltetőnek az a) pontban említett személyzet tekintetében jártasságvizsga-programot kell kidolgoznia és bevezetnie, és gondoskodnia kell arról, hogy a személyzet c) pontban említett tagjai a jártasságvizsga-programmal összhangban bizonyítsák a feladataik ellátásához szükséges képességeiket, és ily módon biztosítsák az alábbiakat:

(1) szakmai alkalmasságuk folyamatossága;

(2) a funkcióikra és feladataikra vonatkozó szabályok és eljárások ismerete.

Amennyiben ez a rész és az ADR.OPS rész másképpen nem rendelkezik, a repülőtér-üzemeltetőnek biztosítania kell, hogy az a) és c) pontban említett személyek az alapképzés elvégzését követően 24 hónapnál nem hosszabb időközönként jártassági vizsgát tegyenek.

- h) A repülőtér-üzemeltetőnek biztosítania kell, hogy:
- (1) a képzéseket megfelelően képzett és tapasztalt oktatók, az értékeléseket és a jártassági vizsgákat pedig megfelelően képzett és tapasztalt értékelők végezzék;
 - (2) a képzés nyújtására és adott esetben a jártassági vizsgák elvégzésére megfelelő létesítmények, eszközök és berendezések álljanak rendelkezésre.
- i) A repülőtér-üzemeltetőnek eljárásokat kell kidolgoznia és végrehajtania a képzések és jártassági vizsgák programjainak végrehajtására vonatkozóan, és:
- (1) a szakképzettségre, a képzésekre és a jártassági vizsgákra vonatkozó megfelelő nyilvántartást kell vezetnie, ily módon bizonyítva, hogy megfelel ennek a követelménynek;
 - (2) ezeket a nyilvántartásokat kérésre a személyzet érintett tagjainak rendelkezésére kell bocsátania;
 - (3) amennyiben egy személy másik munkáltató alkalmazottja lesz, a repülőtér-üzemeltetőnek az új munkáltató rendelkezésére kell bocsátania az adott személyre vonatkozó nyilvántartásokat.”;

o) az ADR.OR.D.035. d) pont a következőképpen módosul:

i. a 6. pont helyébe a következő szöveg lép:

„6. a veszélynyilvántartás aktuális változata;”

ii. a szöveg a következő 7. és 8. ponttal egészül ki:

„7. a vezetői engedélyeket és adott esetben a nyelvvizsga-bizonyítványokat a személy munkaviszonyának megszűnését követő legalább négy évig, illetve a vezetői engedély visszavonását vagy törlését követően legalább négy évig, vagy e tevékenységi terület illetékes hatóság általi ellenőrzéséig meg kell őrizni;

8. a járműengedélyeket és a repülőtér-üzemeltetők járműkarbantartási feljegyzéseit azon időpontot követően legalább négy évig meg kell őrizni, amikor a járművet kivonják a műveletekből, vagy amíg e tevékenységi területet az illetékes hatóság ellenőrízte.”

3. A IV. melléklet a következőképpen módosul:

a) az ADR.OPS.A.010. pont helyébe a következő szöveg lép:

„ADR.OPS.A.010. Adatminőségi követelmények

A repülőtér-üzemeltetőnek hivatalos megállapodást kell kötnie azokkal a szervezetekkel, amelyekkel légiforgalmi adatokat és/vagy légiforgalmi információkat cserél, és biztosítania kell a következőket:

- a) a repülőtérre és az igénybe vehető szolgáltatásokra vonatkozó valamennyi adat előírt minőségben történő szolgáltatása; az adatminőségi követelmények betartása az adatok létrehozása és az adatátvitel során;
- b) a légiforgalmi adatok pontossága feleljen meg a léginavigációs adatkatalógusban meghatározottaknak;
- c) a légiforgalmi adatok megbízhatóságának fenntartása az adatok létrehozásától az adatátvitelig tartó folyamat során, a légiforgalmi adatkatalógusban meghatározott megbízhatósági besorolás alapján. Továbbá eljárásokat kell bevezetni annak érdekében, hogy:
 - (1) a mindennapi adatok tekintetében elkerülhető legyen a sérülés az adatfeldolgozás teljes folyamata során;
 - (2) a lényeges adatok tekintetében ne forduljon elő sérülés a folyamat egyetlen szakaszában sem, és szükség esetén további eljárások alkalmazására kerüljön sor az esetleges kockázatok kezelésére a rendszer teljes struktúrájában, az adatok megbízhatóságának e szinten történő biztosítása érdekében;
 - (3) a kritikus adatok tekintetében ne forduljon elő sérülés a folyamat egyetlen szakaszában sem, és további, integritást biztosító eljárások alkalmazására kerüljön sor a rendszer teljes struktúrájának alapos elemzése során esetleges adatmegbízhatósági kockázatokként azonosított hibák hatásainak teljeskörű mérséklése érdekében;
- d) a légiforgalmi adatok felbontása összhangban álljon az adatok tényleges pontosságával;
- e) a légiforgalmi adatok nyomonkövethetőek legyenek;
- f) a légiforgalmi adatok időszerűek legyenek, beleértve az érvényességi idő korlátozásait;

- g) a légitforgalmi adatok teljesek legyenek;
 - h) a szolgáltatott adatok formátuma feleljen meg az előírt követelményeknek.”;
- b) a szöveg a következő ADR.OPS.A.020–ADR.OPS.A.055. pontokkal egészül ki:

„ADR.OPS.A.020 Közös referenciarendszerek

Légi navigáció céljára a repülőtér-üzemeltetőnek a következőket kell használnia:

- a) a Világszintű Geodéziai Rendszer – 1984 (WGS-84) mint vízszintes referenciarendszer;
- b) a középengerszint (MSL) alappont mint függőleges referenciarendszer;
- c) a Gergely-naptár és az egyeztetett világidő (UTC) mint időreferencia-rendszerek.

ADR.OPS.A.025. Adathibák észlelése és hitelesítése

A légitforgalmi tájékoztató szolgálat (AIS) számára történő adatelőállítás, -feldolgozás vagy -átvitel során a repülőtér-üzemeltetője:

- a) biztosítja digitális adathibaészlelő módszerek alkalmazását a légitforgalmi adatok átvitele és tárolása során az alkalmazandó adatmegbízhatósági szintek támogatása érdekében;
- b) biztosítja, hogy a légitforgalmi adatok átvitele tekintetében megfelelő hitelesítési eljárás alkalmazására kerül sor, melynek révén az átvevők meg tudják állapítani, hogy az adatok vagy az információk ellenőrzött forrásból származnak.

ADR.OPS.A.030. Légitforgalmi adatkatalógus

Az AIS számára történő adatelőállítás, -feldolgozás vagy -átvitel során a repülőtér-üzemeltetőnek biztosítania kell, hogy az (EU) 2017/373 bizottsági végrehajtási rendelet (*) III. mellékletének 1. függelékében (ATM/ANS.OR rész) szereplő légitforgalmi adatok megfeleljenek az adatkatalógus szerinti előírásoknak.

ADR.OPS.A.035. Az adatok validálása és ellenőrzése

Az AIS számára történő adatelőállítás, -feldolgozás vagy -átvitel során a repülőtér-üzemeltetőnek biztosítania kell validálási és ellenőrzési módszerek alkalmazását annak érdekében, hogy a légitforgalmi adatok megfeleljenek a kapcsolódó adatminőségi követelményeknek. Ezen túlmenően:

- a) az ellenőrzés során biztosítani kell a légitforgalmi adatok sérülésektől mentes átvételét, valamint azt, hogy a légitforgalmi adatok feldolgozása során ne forduljon elő sérülés;
- b) a manuálisan bevitt légitforgalmi adatokat és a légitforgalmi tájékoztatót az esetlegesen bevitt hibák kiszűrése érdekében független ellenőrzésnek kell alávetni;
- c) amennyiben új légitforgalmi adatok előállítása vagy kiszámítása érdekében légitforgalmi adatok felhasználására kerül sor, akkor a kiindulási adatokat ellenőrizni és validálni kell, kivéve, ha azok ellenőrzött forrásból származnak.

ADR.OPS.A.040. Hibakezelési követelmények

A repülőtér-üzemeltetőnek biztosítania kell, hogy:

- a) az adatok előállítása során és az adatszolgáltatást követően feltárt hibákat orvosolják, javítsák vagy megszüntessék;
- b) elsőbbséget kapjon a kritikus és az alapvető légitforgalmi adatokban keletkező hibák kezelése.

ADR.OPS.A.045. Metaadatok

A repülőtér-üzemeltetőnek biztosítani kell, hogy a metaadatok tartalmazzák legalább a következőket:

- a) a légitforgalmi adatok előállításával, átvitelével vagy manipulálásával kapcsolatos bármely tevékenységet végző szervezetek vagy szervek megnevezése;
- b) a végzett tevékenység;
- c) a tevékenység végzésének dátuma és időpontja.

ADR.OPS.A.050. Adatátvitel

A repülőtér-üzemeltetőnek biztosítani kell a légiforgalmi adatok elektronikus úton történő átvitelét.

ADR.OPS.A.055. Eszközök és szoftver

Az AIS számára történő adatelőállítás, -feldolgozás vagy -átvitel során a repülőtér-üzemeltetőnek biztosítani kell, hogy a légiforgalmi adatfolyamok támogatása vagy automatizálása érdekében alkalmazott eszközök és szoftverek a légiforgalmi adatok minőségének gyengítése nélkül töltsék be funkciójukat.

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

c) a szöveg a következő ADR.OPS.A.057. ponttal egészül ki:

„ADR.OPS.A.057. NOTAM létrehozása

a) A repülőtér-üzemeltető:

- (1) eljárásokat hoz létre és hajt végre, amelyekkel összhangban az illetékes légiforgalmi tájékoztató szolgálat által kiadandó azon NOTAM-okat létrehozza, amelyek:
 - i. a légiforgalmi berendezések, szolgálatok, eljárások vagy veszélyek létesítésére, keletkezésére, állapotára vagy változására vonatkozóan olyan tájékoztatást tartalmaznak, amelynek kellő időben történő ismerete alapvető fontosságú a repülésben érintett személyzet számára.
 - ii. ideiglenes jellegű és rövid időtartamra szóló információt tartalmaznak, illetve működési szempontból jelentős végleges változásokat, vagy rövid időtartamra szóló, de sürgősséggel meghozott ideiglenes változtatásokat érintenek, kivéve a terjedelmes szöveget és/vagy grafikát, vagy mindkettőt;
- (2) a repülőtéri személyzet egyes olyan tagjait, akik sikeresen elvégezték a megfelelő képzést, és bizonyították alkalmasságukat, kijelöli arra, hogy NOTAM-okat hozzanak létre, és megfelelő tájékoztatást nyújtsanak azoknak a légiforgalmi tájékoztató szolgáltatóknak, amelyekkel megállapodást kötött;
- (3) gondoskodik arról, hogy a repülőtéri személyzet összes többi olyan tagja, akinek feladatai közé tartozik a NOTAM-ok használata, sikeresen elvégezze a szükséges képzést, és bizonyítsa e feladat ellátásához szükséges készségeit.

b) Ha az alábbi információk megadására van szükség, a repülőtér-üzemeltető NOTAM-ot hoz létre:

- (1) repülőterek vagy helikopter-leszállóhelyek vagy futópályák létesítése, lezárása vagy az üzemeltetésükben bekövetkező jelentős változások;
- (2) repülőtéri szolgálatok létrehozása, visszavonása, vagy a működtetésükben bekövetkező jelentős változások;
- (3) a repülőtér-üzemeltető felelősségi körébe tartozó rádió navigációs és levegő-föld összeköttetés szolgálatok létrehozása, visszavonása, vagy a működtetésükben bekövetkező jelentős változások;
- (4) az üzemeltetést közvetlenül befolyásoló készenléti és biztonsági rendszerek rendelkezésre állásának hiánya;
- (5) vizuális segédeszközök létrehozása, visszavonása vagy jelentős változásai;
- (6) repülőtéri világítási rendszerek lényeges alkotóelemei működésének megszakadása vagy újbóli üzembe állása;
- (7) a repülőtér-üzemeltető felelősségi körébe tartozó léginavigációs szolgálatok létrehozása, visszavonása, vagy az eljárásaikban bekövetkező jelentős változások;
- (8) a munkaterületen jelentős meghibásodások vagy akadályok előfordulása vagy kijavítása;
- (9) üzemanyag, olaj vagy oxigén rendelkezésre állásában bekövetkező változások vagy a rendelkezésre állással kapcsolatos korlátozások;

- (10) a légi navigációt gátló akadályok jelölését szolgáló, veszélyt jelző jeladó létrehozása, visszavonása vagy jelentős változásai;
 - (11) tervezett lézersugárzások, lézerekjelzések és keresőfények, ha a léggépjármű-vezetők éjjellátó képessége valószínűsíthetően csökken;
 - (12) a légi navigációt gátló akadályok létesítése, eltávolítása vagy változtatásai a felszállási/elemelkedési, megszakított megközelítési és megközelítési területeken, valamint a futópályáson;
 - (13) a repülőtér- vagy helikopter-leszállóhely mentési és tűzoltási kategóriájában bekövetkező változások;
 - (14) a mozgási területen hó, latyak, jég, radioaktív anyagok, mérgező vegyi anyagok, vulkáni hamulerakódás vagy víz miatti veszélyes körülmények jelenléte, megszüntetése vagy jelentős változásai;
 - (15) a futópálya vagy annak egy része csúszós nedves;
 - (16) futópálya-jelölési munkák miatt egy futópálya nem áll rendelkezésre; vagy a futópálya hozzáférhetővé tételéhez szükséges időre vonatkozó információ, amennyiben az ilyen munkákhoz használt berendezés szükség esetén eltávolítható;
 - (17) a légi navigációra veszélyes tényezők jelenléte, beleértve a vadon élő állatok jelenlétét, az akadályokat, a kijelzőket és a nagyobb rendezvényeket.
- c) A b) pont alkalmazásában a repülőtér-üzemeltetőnek gondoskodnia kell arról, hogy:
- (1) a NOTAM-ot úgy hozzák létre, hogy az érintett feleknek elegendő ideje legyen a szükséges intézkedések megtételére, az üzemképtelenség, vulkáni tevékenység, radioaktív anyag vagy mérgező vegyi anyagok kibocsátása, illetve egyéb, előre nem látható események esetét kivéve;
 - (2) a repülőtéren található kapcsolódó berendezések, szolgáltatások és navigációs segédeszközök üzemképtelenségéről tájékoztató NOTAM-ban meg legyen adva az üzemképtelenség becsült időtartama, illetve a szolgáltatás helyreállításának várható ideje;
 - (3) az állandó érvényű NOTAM kiadását követő három hónapon belül a NOTAM-ban foglalt információk kerüljenek be az érintett légiforgalmi tájékoztatási termékekbe;
 - (4) az ideiglenes érvényű, hosszú időszakra szóló NOTAM kiadását követő három hónapon belül a NOTAM-ban foglalt információk kerüljenek be az AIP-kiegészítésbe;
 - (5) amennyiben egy becsült érvényességi idejű NOTAM váratlanul túllépi a három hónapos határidőt, helyettesítő NOTAM-ot kell létrehozni, kivéve, ha az adott körülmény várhatóan további három hónapnál hosszabb ideig fog tartani; ebben az esetben a repülőtér-üzemeltetőnek biztosítania kell, hogy az információkat AIP-kiegészítésben közzétegyék.
- d) A repülőtér-üzemeltetőnek biztosítania kell továbbá, hogy:
- (1) a d) 4. pontban foglaltak kivételével az általa létrehozott valamennyi NOTAM az e melléklet 1. függelékében meghatározott NOTAM-sablonban megadott sorrendben tartalmazza a vonatkozó információkat;
 - (2) a NOTAM-ok szövege az ICAO NOTAM Kódok számára kijelölt jelekből/egységes rövidített frazeológiából álljon össze, kiegészítve az ICAO rövidítésekkel, helységazonosító kódokkal, azonosító jelekkel, jelölésekkel, hívójelekkel, frekvenciákkal, számokkal és kódolatlan szöveggel;
 - (3) a NOTAM az érintett légiforgalmi tájékoztató szolgálatokkal való megállapodásnak megfelelően angol nyelven vagy az adott ország nyelvén készüljön;
 - (4) a mozgási területen lévő hóra, latyakra, jégre, dérre, állóvízre vagy hóval, hókásával, jéggel, dérral, állóvízzel összefüggésben keletkezett vízre vonatkozó tájékoztatás SNOWTAM formájában kerüljön közzétételre, amely az e melléklet 2. függelékében foglalt SNOWTAM-sablonban bemutatott sorrendben tartalmazza az információkat;
 - (5) ha egy NOTAM-ban hibák fordulnak elő, a hibás NOTAM helyettesítése érdekében egy új sorszámmal ellátott NOTAM kerüljön kiadásra, vagy a hibás NOTAM törlésre kerüljön és új NOTAM kerüljön kiadásra;
 - (6) egy korábban kiadott NOTAM-ot törölő vagy helyettesítő NOTAM kiadása esetén:
 - a) a korábbi NOTAM sorozata és száma/éve fel legyen tüntetve;
 - b) a két NOTAM helységazonosító kódja és tárgya legyen azonos;

- (7) egy új NOTAM-mal csak egy NOTAM legyen törölhető vagy helyettesíthető;
 - (8) minden NOTAM csak egyetlen tárgyra, és annak egyetlen jellemzőjére vonatkozzon;
 - (9) minden NOTAM-nak a lehető legrövidebb legyen, és jelentése más dokumentumokra való hivatkozás nélkül is világos legyen;
 - (10) az állandó érvényű vagy hosszú időszakra szóló átmeneti tájékoztatást tartalmazó NOTAM megfelelő hivatkozásokat tartalmazzon az AIP-ra vagy az AIP-kiegészítésre;
 - (11) az egyes repülőterekre vonatkozó NOTAM-ok szövegébe foglalt ICAO helységazonosító kód megegyezzen azzal, amelyik a Location Indicators (Helységazonosító kódok) című kiadványban szerepel. Ezeknek a kódoknak a rövidített formája nem használható.
- e) A repülőtér-üzemeltetőnek az általa létrehozott NOTAM közzétételét követően felül kell vizsgálnia annak tartalmát, így biztosítva annak pontosságát, és gondoskodnia kell az információknak a repülőtér valamennyi érintett munkavállalója és szervezete számára történő terjesztéséről.
- f) A repülőtér-üzemeltetőnek nyilvántartást kell vezetnie:
- (1) az általa létrehozott és a kiadott NOTAM-okról;
 - (2) az a) 2. és a) 3. pont végrehajtásáról.”;
- d) a szöveg a következő ADR.OPS.A.60. ponttal egészül ki:

„ADR.OPS.A.060. A felszíni szennyező anyagok jelentése

A repülőtér-üzemeltetőnek tájékoztatnia kell a légiforgalmi tájékoztató szolgálatot és a légiforgalmi szolgálati egységeket a mozgási területen tapasztalható, a légi járműveket és a repülőtér üzemeltetését befolyásoló operatív jelentőséggel bíró körülményekről és különösen az alábbiak jelenlétéről:

- a) víz,
 - b) hó,
 - c) latyak,
 - d) jég,
 - e) dér,
 - f) jégtelenítő vagy jégmentesítő folyékony vegyi anyagok vagy egyéb szennyező anyagok;
 - g) hópadok vagy hótorlaszok.”;
- e) a szöveg a következő ADR.OPS.065. ponttal egészül ki:

„ADR.OPS.A.065. Jelentés a futópálya felületének állapotáról

a) A repülőtér-üzemeltetőnek a futópálya állapotáról szóló jelentés (RCR) alkalmazásával jelentést kell tennie a futópálya felületének állapotáról a futópálya minden harmadára vonatkozóan. A jelentésnek tartalmaznia kell egy, a futópálya állapotát jelző, 0–6 közötti futópályakódot (RWYCC), a szennyező anyaggal való lefedettség kiterjedését és mélységét, valamint leírást a következő kifejezések alkalmazásával:

1. TÖMÖRÍTETT HÓ;
2. SZÁRAZ;
3. SZÁRAZ HÓ;
4. SZÁRAZ HÓ TÖMÖRÍTETT HAVON;
5. SZÁRAZ HÓ JÉGEN;
6. DÉR;
7. JÉG;
8. CSÚSZÓS NEDVES;
9. LATYAK;
10. KÜLÖNLEGESEN ELŐKÉSZÍTETT TÉLI FUTÓPÁLYA;
11. VÍZTÓCSA;
12. VÍZ TÖMÖRÍTETT HAVON;

13. NEDVES;
 14. NEDVES JÉG;
 15. NEDVES HÓ;
 16. NEDVES HÓ TÖMÖRÍTETT HAVON;
 17. NEDVES HÓ JÉGEN;
 18. VEGYILEG KEZELT;
 19. LAZA HOMOK.
- b) A jelentéstétel akkor kezdődik, amikor víz, hó, latyak, jég vagy dér következtében jelentős változás következik be a futópálya-felület állapotában.
- c) A futópálya felületének állapotáról szóló jelentésnek folyamatosan tükröznie kell a jelentős változásokat, egészen addig, amíg a futópálya már nem szennyezett. Ha ez a helyzet bekövetkezik, a repülőtér-üzemeltetőnek ki kell adnia egy olyan RCR-t, amely megállapítja, hogy a futópálya – az esettől függően – nedves vagy száraz.
- d) A súrlódási mérésekről nem kell jelentést tenni.
- e) Amikor egy burkolattal ellátott futópálya vagy annak egy része csúszós nedves, a repülőtér-üzemeltetőnek az erről szóló információkat elérhetővé kell tennie az érintett repülőtér-használók számára. Ezt NOTAM létrehozásával kell megtenni, és abban ismertetni kell az érintett szakasz helyét.”;

f) a szöveg a következő 1. függelékkel egészül ki:

„1. függelék

NOTAM-SABLON

Elsőbbségi jel												→
Címzés												
<<≡												
A kitöltés dátuma és időpontja												→
A létrehozó jelzése												<<≡(
A közlemény sorozata, száma és azonosítója												
Új információt tartalmazó NOTAM NOTAMN (sorozat és szám/év)											
Egy korábbi NOTAM helyébe lépő NOTAM NOTAMR (sorozat és szám/év) (a helyettesítendő NOTAM sorozata és száma/éve)											
Egy korábbi NOTAM-ot törölő NOTAM NOTAMC (sorozat és szám/év) (a törölendő NOTAM sorozata és száma/éve)											<<≡
Minősítő jelzők												
	FIR	NOTAM kód	Forgalom	Cél	Hatáskör	Alsó határ	Felső határ	Koordináták, sugár				
Q)	Q											<<≡
A jelentésben szereplő berendezésre, légtérre A) →												
Az érvényesség időtartama												
(dátum-időpont csoport)-tól/től	B)											→
(PERM vagy dátum-időpont csoport)-ig	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 ;

g) a szöveg a következő 2. függelékkel egészül ki:

„2. függelék

SNOWTAM-SABLON

(COM fejrész)	(Elsőbbségi jel)	(Címzettek)	
	(A kitöltés dátuma és időpontja)	(A létrehozó jelzése)	
(Rövidített fejrész)	(SWAA* SOROZATSZÁM)	(HELYSÉGAZONOSÍTÓ ÉS ZELELÉS DÁTUMA, IDŐPONTJA KÓD)	(VÁLASZTHATÓ CSC)
S	W * *		
SNOWTAM	(Sorozatszám)		
Repülőgépteljesítmény-számítási szakasz			
(REPÜLŐTÉR HELYSÉGAZONOSÍTÓ KÓDJA)	M	A)	
(ÉSZLELÉS DÁTUMA, IDŐPONTJA (A mérés befejezésének időpontja UTC szerint))	M	B)	
(KISEBB FUTÓPÁLYA AZONOSÍTÁSI SZÁM)	M	C)	
(FUTÓPÁLYA ÁLLAPOT KÓDJA (RWYCC) A FUTÓPÁLYA MINDEN HARMADÁN) (A futópálya-állapot értékelési mátrixból (RCAM) 0, 1, 2, 3, 4, 5 vagy 6)	M	D)	
(SZENNYEZETTSÉG MÉRTEKE 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) TÖMÖRÍTETT HÓ SZÁRAZ SZÁRAZ HÓ SZÁRAZ HÓ TÖMÖRÍTETT HAVON SZÁRAZ HÓ JÉGEN DÉR JÉG CSÚSZÓS NEDVES LATYAK KÜLÖNLEGESEN ELŐKÉSZÍTETT TÉLI FUTÓPÁLYA VÍZTÓCSA VÍZ TÖMÖRÍTETT HAVON NEDVES NEDVES JÉG NEDVES HÓ NEDVES HÓ TÖMÖRÍTETT HAVON NEDVES HÓ JÉGEN	M	G)	
(A FUTÓPÁLYA SZÉLESSÉGE, AMELYRE A FUTÓPÁLYA-ÁLLAPOT KÓDOK VONATKOZNAK, HA AZ KISEBB, MINT A KÖZZÉTETT SZÉLESSÉG)	O	H)	
Helyzetfelismerési 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 ÁLLAPOTOK)	O	P)	
(FORGALMI ELŐTÉR ÁLLAPOTOK)	O	R)	
(MÉRT SŰRLŐDÁSI EGYÜTTTHATÓ)	O	S)	
(KÓDOLATLAN MEGJEGYZÉSEK)	O	T)	
MEGJEGYZÉSEK 1. *Írja be az ICAO Doc 7910, 2. rész szerinti az ICAO országkódot, vagy adjon meg egyéb alkalmazandó repülőter-azonosítót. 2. Más futópályákra vonatkozó tájékoztatáshoz meg kell ismételni a B–P pontokat. 3. A helyzetfelismerési szakaszban foglalt információkat meg kell ismételni minden futópálya, gurulótút és forgalmi előtér vonatkozásában. Ismétlés szükség szerint, ha jelentik. 4. A zárójelben () lévő szavakat nem kell továbbítani. 5. Az A–T betűk esetében lásd: Útmutató a SNOWTAM-sablon kitöltéséhez, 1. b) pont.			

A LÉTREHOZÓ ALÁÍRÁSA (nem továbbítandó)

h) a szöveg a következő ADR.OPS.B.003. ponttal egészül ki:

„**ADR.OPS.B.003.**

- a) A repülőter-üzemeltetőnek ki kell dolgoznia és végre kell hajtania az operatív tevékenységeknek a repülőter üzemeltetésében és karbantartásában részt vevő személyzet tagjai közötti átadására vonatkozó eljárásokat annak biztosítása érdekében, hogy személyzet valamennyi újonnan felvett tagja megkapja a feladataival kapcsolatos operatív információkat.

- b) A repülőtér-üzemeltetőnek ki kell dolgoznia és végre kell hajtania olyan eljárásokat, amelyek révén a repülőtéren működő vagy szolgáltatásokat nyújtó szervezetek számára biztosítja azokat a repülőtérről kapcsolatos üzemeltetési információkat, amelyek befolyásolhatják az ilyen szervezetek személyzete által végzett feladatokat.”;
- i) az ADR.OPS.B.010. pont a következőképpen módosul:
- i. a c), d) és e) pontok helyébe a következő pontok lépnek:
- „c) A képzési programot az ADR.OR.D.017. ponttal összhangban kell végrehajtani, az alábbi kivételekkel:
1. a szinten tartó képzésnek elméleti és folyamatos gyakorlati képzést kell magában foglalnia;
 2. az alapképzés elvégzésétől számítva legfeljebb 12 hónapos időközönként jártassági vizsgát kell tenni.
- d) A mentő- és tűzoltószemélyzet képzését úgy kell kialakítani, hogy a személyzet tagjai elsajátíthassák a feladataik ellátásához szükséges alapvető ismereteket és gyakorlati készségeket.
- e) A repülőtéri mentő és tűzoltó szolgálatok védelmi szintjének váratlan körülmények miatti ideiglenes csökkentéséhez nem szükséges az illetékes hatóság előzetes jóváhagyása.”;
- ii. az f) pontot el kell hagyni;
- j) a szöveg a következő ADR.OPS.B.016. ponttal egészül ki:

„ADR.OPS.B.016. Az idegen tárgytól származó törmelék ellenőrzésére vonatkozó program

- a) A repülőtér-üzemeltetőnek az idegen tárgytól származó törmelék ellenőrzésére vonatkozó programot kell létrehoznia és végrehajtania, és a repülőtéren működő vagy szolgáltatást nyújtó szervezetek számára elő kell írnia, hogy vegyenek részt a programban.
- b) Az idegen tárgytól származó törmelék ellenőrzésére vonatkozó program részeként a repülőtér-üzemeltetőnek:
- (1) biztosítania kell, hogy a személyzet tudjon a programról és részt vegyen benne, valamint azt, hogy a személyzet tagjai sikeresen elvégezzék a megfelelő képzést és bizonyítsák alkalmasságukat;
 - (2) intézkedéseket kell kidolgoznia és végrehajtania az idegen tárgytól származó törmelék keletkezésének megakadályozására;
 - (3) eljárásokat kell kialakítania és végrehajtania:
 - i. az idegen tárgytól származó törmelék kimutatására, ezen belül nyomon kell követnie és ellenőriznie kell a mozgási területet vagy az azzal szomszédos területeket meghatározott ellenőrzési menetrend szerint, valamint minden olyan esetben, amikor erre szükség van olyan tevékenység, időjárási jelenség vagy esemény miatt, amelynek során idegen tárgytól származó törmelék keletkezhetett;
 - ii. az idegen tárgytól származó törmelék haladéktalan eltávolítására, visszaszorítására és elhelyezésére, valamint minden ehhez szükséges eszköz biztosítására;
 - iii. azonosított léggépjármű-alkatrészek esetében a légi jármű üzemen tartóinak lehető leghamarabbi értesítésére;
- c) az idegen tárgytól származó törmelék forrásainak és tendenciáinak azonosítására szolgáló adatokat és információkat kell gyűjtenie és azokat elemeznie kell, valamint a program hatékonyságának javítását szolgáló korrekciós vagy megelőző intézkedéseket kell végrehajtania.”;
- k) a szöveg a következő ADR.OPS.B.024. ponttal egészül ki:

„ADR.OPS.B.024. A járművezetők engedélyezése

- a) A d) pontban előírtak kivételével a mozgási terület bármely részén vagy a repülőtér egyéb műveleti területein csak az adott repülőtér üzemeltetője által a járművezető számára kiállított engedéllyel lehet járművet vezetni. A vezetői engedély olyan személynek adható ki, aki:
- (1) olyan feladatokat lát el, amelyekhez a szóban forgó területeken járművezetésre van szükség;
 - (2) érvényes vezetői engedéllyel és a speciális járművek üzemeltetéséhez szükséges egyéb engedéllyel rendelkezik;
 - (3) sikeresen elvégezte a vonatkozó vezetői képzési programot, és a b) pont szerint bizonyította alkalmasságát;

- (4) az ADR.OPS.B.029. pontnak megfelelően bizonyította nyelvismeretét, ha a munkaterületen szándékozik járművet vezetni;
- (5) munkáltatójától képzésben részesült a repülőtéren üzemeltetni kívánt jármű használatáról.
- b) A repülőtér-üzemeltetőnek vezetői képzési programot kell létrehoznia azon járművezetők számára, akik a forgalmi előtéren, illetve – a munkaterület kivételével – más üzemi területen dolgoznak, valamint azok számára, akik a munkaterületen dolgoznak. A képzési programnak:
- (1) igazodnia kell a repülőtér jellemzőihez és működéséhez, a járművezetők funkcióihoz és elvégzendő feladataihoz, valamint a repülőtér azon területeihez, amelyeken a munkavégzésre a járművezető engedélyt kaphat;
- (2) tartalmaznia kell a következőket:
- i. megfelelő időtartamú elméleti és gyakorlati képzés, legalább a következő területeken:
- A) szabályozási keret és személyes felelősség;
- B) járműleírások, repülőtéri üzemeltetési követelmények és eljárások;
- C) kommunikáció;
- D) rádió-távbeszélés, a munkaterületen dolgozó vezetők esetében;
- E) emberi teljesítőképesség;
- F) a működési környezet ismerete;
- ii. a járművezetők szakmai értékelése.
- c) Az a) pont szerint kiállított vezetői engedélyben meg kell határozni a mozgási terület azon részeit vagy azon egyéb üzemi területeket, amelyeken a járművezető vezethet, és az engedélyt mindaddig érvényesnek kell tekinteni, amíg:
- (1) az a) 1. és a) 2. pontban foglalt követelmények teljesülnek;
- (2) a vezetői engedély jogosultja:
- i. az ADR.OR.D.017. f) és g) ponttal összhangban elvégzi a képzéseket és részt vesz a készségellenőrzéseken;
- ii. adott esetben az ADR.OPS.B.029. ponttal összhangban igazolja, hogy továbbra is rendelkezik a megkövetelt nyelvismerettel.
- d) Az a) pont ellenére a repülőtér-üzemeltető engedélyt adhat egyes személyek számára, hogy ideiglenesen járművet vezessenek a mozgási területen vagy egyéb üzemi területeken, ha:
- (1) az adott személy érvényes vezetői engedéllyel és a speciális járművek üzemeltetéséhez szükséges egyéb engedéllyel rendelkezik;
- (2) a járművet az a) pontnak megfelelően engedélyezett járművezető által vezetett jármű kíséri.
- e) A repülőtér-üzemeltetőnek:
- (1) rendszert kell létrehoznia és eljárásokat kell bevezetnie a következőkre:
- i. vezetői engedélyk kiadása és járművek vezetésének ideiglenes engedélyezése;
- ii. biztosítania kell, hogy a vezetői engedéllyel rendelkező járművezetők továbbra is megfeleljenek a c) 1. és c) 2. pontnak;
- iii. nyomon kell követnie, hogy a gépjárművezetők betartják-e a repülőtéren alkalmazandó vezetési követelményeket, valamint meg kell hoznia a megfelelő intézkedéseket, beleértve a vezetői engedélyk és a járművek ideiglenes vezetésére jogosító engedélyk felfüggesztését és visszavonását;
- (2) megfelelő nyilvántartásokat kell vezetnie.”;
- l) az ADR.OPS.B.25. pontot el kell hagyni;
- m) a szöveg a következő ADR.OPS.B.026., ADR.OPS.B.027., ADR.OPS.B.028. és ADR.OPS.B.029. ponttal egészül ki:

„ADR.OPS.B.026. A járművek engedélyezése

- a) Járműveknek a mozgási területen vagy más üzemi területen történő működtetéséhez a repülőtér-üzemeltető által kiadott engedélyre van szükség. Az engedélyt akkor lehet kiadni, ha a járművet a repülőtér üzemeltetésével kapcsolatos tevékenységhez használják, és:
- (1) az üzemképes és a tervezett műveletre alkalmas;
 - (2) megfelel az ADR.OPS.B.080. pontban szereplő jelölési és kivilágítási követelményeknek;
 - (3) olyan rádiókészülékkel van felszerelve, amely lehetővé teszi a kétirányú kommunikációt a megfelelő légiforgalmi szolgálatok frekvenciáján és minden egyéb olyan frekvencián, amelyre szükség van a következő területeken való működéshez:
 - i. a munkaterület;
 - ii. egyéb olyan üzemi területek, ahol a légiforgalmi szolgálati egységgel vagy a repülőtér egyéb műveleti egységeivel folytatott kommunikációra van szükség;
 - (4) transzponderrel vagy a felügyeletet támogató egyéb berendezéssel van ellátva, amennyiben azt a munkaterületen kívánják üzemeltetni, és a repülőtér rendelkezik olyan, a földi mozgást ellenőrző és vezérlő rendszerrel, amelynek működéséhez szükség van transzponder vagy a járművekre szerelt egyéb, felügyeletet támogató berendezés használatára.
- b) A repülőtér-üzemeltetőnek a mozgási területen és a többi műveleti területen való működésre engedélyezett járművek számát a repülőtér biztonságos és hatékony működéséhez szükséges minimumra kell korlátoznia.
- c) Az a) ponttal összhangban kiadott engedély:
- (1) meghatározza a mozgási terület vagy az üzemeltetési terület azon egyéb részeit, ahol a jármű üzemeltethető;
 - (2) mindaddig érvényben marad, amíg az a) pontban meghatározott követelmények teljesülnek.
- d) Ha a járművet rádiókészülékkel kell felszerelni, akkor a járműnek a repülőtéren történő üzemeltetéséhez a repülőtér-üzemeltetőnek az a) pont szerint engedélyezett járműhöz hívójelet kell rendelnie. A jármű számára kiadott hívójelre vonatkozó követelmény, hogy:
- (1) jelöléséből kifolyólag nem okozhat zavart;
 - (2) rendeltetésének megfelelőnek kell lennie;
 - (3) a munkaterületen működő járművek esetében a légiforgalmi szolgálati egységgel összehangolják, és közölik a repülőtér megfelelő szervezeteivel.
- e) Az a) ponttól eltérve a repülőtér-üzemeltető engedélyezheti:
- (1) az a) 1. és 2. pont szerint engedélyezett, az a) 3. pontban előírt rádiókészülékkel és az a) 4. pontban előírt transzponderrel vagy a felügyeletet támogató egyéb berendezéssel fel nem szerelt járművek alkalmankénti használatát az a) 3. és a) 4. pontban meghatározott területeken, feltéve, hogy:
 - i. a járművet mindenkor kíséri egy az a) 3. pontban, és szükség esetén az a) 4. pontban meghatározott követelményeknek megfelelő, engedéllyel rendelkező jármű;
 - ii. a kísérő jármű megfelel az ADR.OPS.B.080. pontban szereplő jelölési és kivilágítási követelményeknek;
 - iii. a kísérettel üzemeltetendő járműnek a munkaterületen történő használata esetén a csökkent látási viszonyok között követendő eljárásokra a művelet nincs hatással;
 - (2) járműveknek a repülőtérre történő ideiglenes belépését és a mozgási területen vagy más üzemi területen történő üzemeltetését, a következő feltételek mellett:
 - a) a jármű szemrevételezése alapján megállapítható, hogy annak állapota nem veszélyezteti a biztonságot;
 - b) a járművet mindenkor egy olyan engedélyezett jármű kíséri, amely:
 - i. az a) 3. és a) 4. pontban említett területeken történő működés esetén megfelel az a) 3. és – szükség esetén – az a) 4. pontban meghatározott követelményeknek;
 - ii. megfelel az ADR.OPS.B.080. pontban szereplő jelölési és kivilágítási követelményeknek;

- c) a járműnek a munkaterületen történő használata esetén a csökkent látási viszonyok között követendő eljárásokra a művelet nincs hatással;
- f) A repülőtér-üzemeltetőnek:
- (1) eljárásokat kell kialakítania és végrehajtania:
 - i. a repülőtérré való belépést és a járművek üzemen tartását lehetővé tevő járműengedélyek és ideiglenes engedélyek kiállítására;
 - ii. hívójelek járművekhez történő hozzárendelésére;
 - iii. annak nyomon követésére, hogy a járművek esetében betartják-e az ADR.OPS.B.026. pontban foglaltakat, valamint a megfelelő intézkedések meghozatalára, beleértve a vezetői engedélyek és a járművek ideiglenes vezetésére jogosító engedélyek felfüggesztését és visszavonását;
 - (2) vezetnie kell a megfelelő nyilvántartásokat.

ADR.OPS.B.027. Járművek üzemeltetése

- a) A munkaterületen a jármű vezetőjének a következő módon kell üzemeltetnie a járművet:
- (1) kizárólag a légiforgalmi szolgálati egység engedélye alapján és az egység által kiadott utasításoknak megfelelően;
 - (2) a jelölések és jelzések formájában kiadott összes kötelező utasításnak megfelelően, kivéve, ha a légiforgalmi szolgálati egység másként rendelkezik;
 - (3) a fények formájában kiadott összes kötelező utasításnak megfelelően.
- b) A munkaterületen a jármű vezetőjének a következő szabályokkal összhangban kell üzemeltetnie a járművet:
- (1) a vész helyzetben lévő légi jármű részére segítség nyújtása céljából haladó sürgősségi járművek számára minden más felszíni forgalommal szemben elsőbbséget kell adni;
 - (2) az 1. pont rendelkezéseire is figyelemmel:
 - i. a földi járműveknek és a légi járművet vontató járműveknek elsőbbséget kell adniuk a leszálló, felszálló vagy guruló légi járművek számára;
 - ii. az olyan járműveknek, amelyek nem vontatnak légi járművet, elsőbbséget kell adniuk a légi járművet vontató járműveknek;
 - iii. az olyan járműveknek, amelyek nem vontatnak légi járművet, a légiforgalmi szolgálati egységek utasításai szerint kell elsőbbséget adniuk a légi járművet nem vontató más járműveknek;
 - iv. a járműveknek és a légi járművet vontató járműveknek az i., ii. és iii. pont előírásai ellenére is követniük kell a légiforgalmi szolgálati egység által kiadott utasításokat.
- c) A rádióberendezéssel felszerelt járművet a munkaterületen üzemeltetni szándékozó vagy üzemeltető vezetőnek:
- (1) a munkaterületre való belépés előtt a megfelelő légiforgalmi szolgálati frekvencián kielégítő kétirányú rádiókommunikációt kell kialakítania a légiforgalmi szolgálati egységgel, és folyamatos figyelőszolgálatot kell fenntartania a számára rendelt frekvencián;
 - (2) a munkaterületre való belépés előtt engedélyt kell szereznie a légiforgalmi szolgálati egységtől és csak a légiforgalmi szolgálati egység által engedélyezett módon szabad tevékenykednie. A szóban forgó engedély ellenére a futópályára vagy a futópályasávra való belépéshez, illetve az engedélyezett művelet módosításához a légiforgalmi szolgálati egység által kiadott további külön engedély szükséges;
 - (3) vissza kell olvasnia a beszédüzemű kapcsolat útján kapott utasítások repülésbiztonsági jelentőségű részeit a légiforgalmi szolgálatoknak. Bármely futópályára, gurulópályára vagy futópályasávra való rágurulásra, a kereszteződések előtti várakozásra, keresztezésre, valamint ezen műveletek végzésére vonatkozó utasításokat mindig vissza kell olvasni;
 - (4) a 3. pontban foglaltaktól eltérő utasításokat vissza kell olvasnia a légiforgalmi szolgálatoknak, vagy oly módon kell nyugtáznia őket, hogy egyértelműen jelezze, hogy azokat megértette és be fogja tartani.
- d) Amennyiben a munkaterületre vonatkozóan a jármű helyzetét illetően kétsége merül fel, a munkaterületen működő jármű vezetőjének:

- (1) értesítenie kell a légiforgalmi szolgálati egységet a körülményekről, beleértve az utolsó ismert pozíciót is;
 - (2) ezzel egyidejűleg, hacsak a légiforgalmi szolgálati egység másként nem utasítja, a futópályát, a gurulóutat vagy a munkaterület más részét a lehető leggyorsabban biztonságos távolságra el kell hagynia;
 - (3) az 1. és 2. pontban említett intézkedések elvégzése után le kell állítania a járművet.
- e) A munkaterületen a jármű vezetőjének:
- (1) ha olyan futópályán működtet járművet, amelyet fel- és leszállásra használnak, a futópályát annál a távolságnál nem közelítheti meg jobban, mint amekkora az adott futópályára meghatározott futópálya-várakozási hely vagy bármely útvárakozási hely;
 - (2) ha egy futópályát le- vagy felszállásra használnak, nem üzemeltethet járművet a következő területeken:
 - i. a futópályasávnak a futópálya végén túli része;
 - ii. az adott futópálya végbiztonsági területei;
 - iii. biztonsági felszálló terület rendelkezésre állása esetén olyan távolságban, amely veszélyeztetne egy levegőben tartózkodó légi járművet.
- f) A rádiókészülékkel felszerelt jármű vezetőjének – ha a repülőtéren úgy írják elő – a forgalmi előtéren:
- (1) a forgalmi előtérre való belépését megelőzően kielégítő kétirányú rádiókommunikációt kell kialakítania a repülőtér-üzemeltető által kijelölt felelős egységgel;
 - (2) folyamatos figyelőszolgálatot kell fenntartania a számára rendelt frekvencián.
- g) A forgalmi előtéren a jármű vezetőjének a következő szabályokkal összhangban kell üzemeltetnie a járművet:
- (1) kizárólag a repülőtér-üzemeltető által kijelölt légiforgalmi szolgálati egység engedélye alapján és az egység által kiadott utasításoknak megfelelően;
 - (2) a jelölések és jelzések formájában kiadott összes kötelező utasításnak megfelelően, kivéve, ha a repülőtér-üzemeltető által kijelölt légiforgalmi szolgálati egység másként rendelkezik;
 - (3) a fények formájában kiadott összes kötelező utasításnak megfelelően;
 - (4) elsőbbséget kell adni a vészhelyzeti járműveknek, a guruló, gurulásra készülő, tolt vagy vontatott légi járműveknek;
 - (5) elsőbbséget kell adni más járműveknek a helyi szabályozásnak megfelelően;
 - (6) minden esetben elsőbbséget kell biztosítani a vészhelyzet kezelésével megbízott vészhelyzeti járműveknek.
- h) A mozgási területen és az egyéb üzemi területeken a jármű vezetőjének:
- (1) a járművet a megállapított sebességkorlátozásokkal és útvonalakkal összhangban kell üzemeltetnie;
 - (2) vezetés közben nem szabad olyan tevékenységet folytatnia, amely zavaró lehet vagy elterelheti a figyelmét;
 - (3) meg kell felelnie a repülőtéri kézikönyvben szereplő tájékoztatói követelményeknek és üzemeltetési eljárásoknak.
- i) A másik járművet kísérő jármű vezetőjének biztosítania kell, hogy a kísért jármű vezetője a megadott utasításoknak megfelelően üzemeltesse a járművet.
- j) A jármű vezetője csak a repülőtér-üzemeltető által kijelölt területeken parkolhatja le a járművet.
- k) A repülőtér-üzemeltetőnek ki kell dolgoznia és végre kell hajtania azokat az eljárásokat, amelyek biztosítják, hogy a mozgási területen és más üzemi területeken tevékenykedő járművezetők megfeleljenek az a)–j) pontnak.

ADR.OPS.B.028. Légi jármű vontatása

A repülőtér-üzemeltetőnek:

- a) a biztonság garantálása érdekében ki kell alakítania a légi járművekre vonatkozó manőverezési eljárásokat és ki kell jelölnie a légi jármű vontatási műveletei során használandó útvonalakat;
- b) a vontatási műveletek során megfelelő iránymutatásokat kell biztosítania;
- c) gondoskodnia kell arról, hogy a vontatott repülőgépek a vontatási műveletek során a 923/2012/EU bizottsági végrehajtási rendelet (*) mellékletének SERA.3215. pontjában szereplő rendelkezéseknek megfelelően ki legyenek világítva;
- d) eljárásokat kell kialakítania és végrehajtania – a vontatási műveletnek megfelelően – a vontatási műveletet végrehajtó szervezet, az előtér-irányítói szolgáltatást nyújtó egység és a légiforgalmi szolgálati egység közötti megfelelő kommunikáció és koordináció biztosítására;
- e) a vontatási műveletek kedvezőtlen időjárási vagy meteorológiai körülmények közötti biztonságos végzését szolgáló eljárásokat kell létrehozni és végrehajtania, többek között az ilyen műveletek korlátozása vagy megtiltása révén.

ADR.OPS.B.029. Nyelvismeret

- a) Az ADR.OPS.B.024. pont értelmében nyelvismerete bizonyítására kötelezett személynek a b) ponttal összhangban igazolnia kell, hogy legalább operatív szintű nyelvismerettel rendelkezik mind a szakterminológia, mind a köznapi nyelvhasználat tekintetében a következő nyelveken:
 - (1) angol nyelv; és
 - (2) a repülőtéren a repülőtér légiforgalmi szolgálati egységével való rádiókommunikáció céljából használt bármely más nyelv vagy nyelvek.
- b) A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy képes:
 - (1) hatékonyan kommunikálni olyan helyzetekben is, amikor partnerének csak a hangját hallja, és olyan helyzetekben is, amikor szemtől szemben beszél vele;
 - (2) pontos, érthető kommunikációt folytatni általános és munkával kapcsolatos témákban;
 - (3) megfelelő kommunikációs stratégiákat alkalmazni az üzenetváltásokban, valamint felismerni és megoldani a félreértéseket köznapi és munkahelyzetekben;
 - (4) viszonylag könnyen kezelni azokat a nyelvi kihívásokat, amelyek a mindennapi munka és a megszokott kommunikációs feladatok végzése során adódó bonyolult vagy váratlan helyzetekből fakadnak;
 - (5) olyan dialektust vagy akcentust használni, amely a légiközlekedés résztvevői számára érthető.
- c) A nyelvismeret elismerése az értékelést végző szervezet által kibocsátott, a nyelv vagy nyelvek ismeretét, a nyelvtudás szintjét, valamint az értékelés időpontját igazoló tanúsítvány kiadása révén történik.
- d) A „szakértői” nyelvismereti szintet teljesítő kérelmezők kivételével a nyelvismeretet a következők szerint újra kell értékelni:
 - (1) ha az igazolt szint az operatív szint, akkor az értékelés időpontjától kezdve négyévente;
 - (2) ha az igazolt szint a kibővített szint, akkor az értékelés időpontjától kezdve hatévente;
- e) A nyelvismeretet egy, az illetékes hatóság által jóváhagyott módszer segítségével kell igazolni, amelynek tartalmaznia kell a következőket:
 - (1) az értékelési eljárás;
 - (2) a nyelvismeret értékelését végző értékelők képesítései;
 - (3) a fellebbezési eljárás.

- f) A repülőtér-üzemeltetőnek nyelvi képzést kell biztosítania a személyzetre vonatkozóan előírt nyelvismereti szint fenntartása érdekében.
- g) Az a) ponttól eltérve a tagállamok dönthetnek úgy, hogy a személyzet ADR.OPS.B.024. pontban említett tagjai esetében a repülőtér légiforgalmi szolgálati egységével való rádiókommunikáció céljából nincs szükség az angol nyelv ismeretének igazolására. Ilyen esetben a tagállam egy vagy több repülőtérre kiterjedő biztonsági értékelést végez.
- h) Azon személyek részére, akik az a) és b) pontoknak való megfelelést nem igazolták, a repülőtér-üzemeltető a következő időpontig szóló engedélyt bocsáthat ki:
 - (1) 2026. január 7. az angol nyelv tekintetében;
 - (2) 2023. január 7. az angol nyelv kivételével a többi nyelv tekintetében.

(*) A Bizottság 923/2012/EU végrehajtási rendelete (2012. szeptember 26.) a közös repülési szabályok és a léginnavigációs szolgáltatásokra és eljárásokra vonatkozó működési rendelkezések meghatározásáról, valamint az 1035/2011/EU végrehajtási rendelet és az 1265/2007/EK, az 1794/2006/EK, a 730/2006/EK, az 1033/2006/EK és a 255/2010/EU rendelet módosításáról (HL L 281., 2012.10.13., 1. o.);

- n) az ADR.OPS.B.030. pont helyébe a következő szöveg lép:

ADR.OPS.B.030. A földi mozgást ellenőrző és vezérlő rendszer

- a) A repülőtér-üzemeltetőnek gondoskodnia kell arról, hogy a repülőtéren a földi mozgást ellenőrző és vezérlő rendszer működjön.
- b) A földi mozgást ellenőrző és vezérlő rendszer részeként a repülőtér-üzemeltetőnek – a légiforgalmi szolgáltatóval egyeztetve – fel kell mérnie, hogy a repülőtéren szükség van-e szabványos útvonalak kialakítására a guruló légi járművek számára. Amennyiben szabványos útvonalak vannak biztosítva, a repülőtér-üzemeltetőnek:
 - (1) gondoskodnia kell arról, hogy azok a repülőtéri forgalom, a repülőtér kialakítása és a tervezett műveletek szempontjából megfelelőek legyenek, valamint megfelelően azonosítva legyenek;
 - (2) az AIP-ban történő közzététel céljából meg kell adnia a releváns információkat a légiforgalmi tájékoztató szolgálatok számára.
- c) Amennyiben a földi mozgást ellenőrző és vezérlő rendszer működéséhez transzponder légi jármű általi használatára van szükség a mozgási területen, a repülőtér-üzemeltetőnek koordinálnia kell a léginnavigációs szolgáltatóval:
 - (1) a légi járművek üzemen tartói által teljesítendő transzponder-üzemeltetési eljárásokat;
 - (2) az AIP-ban történő közzététel céljából a légiforgalmi tájékoztató szolgálatok számára történő információszolgáltatást.”;
- o) a szöveg a következő ADR.OPS.B.031. ponttal egészül ki:

„ADR.OPS.B.031. Kommunikáció

- a) A járműveknek és a légiforgalmi szolgálati egységnek a 923/2012/EU végrehajtási rendelet mellékletének 14. szakasza szerinti követelményeknek megfelelően kell kommunikálniuk.
- b) A repülőtér-üzemeltetőnek a légiforgalmi szolgáltatóval egyeztetve ki kell dolgoznia a kommunikációs eljárásokat, többek között:
 - (1) a légiforgalmi szolgálati egységek és a repülőtér munkaterületén közlekedő vagy közlekedni készülő járművek közötti kommunikáció során használt frekvenciákat és nyelvet vagy nyelveket;
 - (2) a légiforgalmi szolgálati egységek és a munkaterületen tevékenykedő vagy tevékenykedni szándékozó gyalogosok közötti kommunikációt;
 - (3) a repülőtérre vonatkozó, a munkaterületen végzett műveletek biztonságát potenciálisan befolyásoló fontos információk rádiókommunikációs úton történő terjesztését;
 - (4) azokat a jelzéseket és egyéb kommunikációs eszközöket, amelyeket a légiforgalmi szolgálati egységek és a munkaterületen közlekedő járművek vagy gyalogosok közötti rádiókommunikáció sikertelensége esetén kell használni bármilyen látási viszonyok között.”;

p) a szöveg a következő ADR.OPS.B.033. ponttal egészül ki:

„ADR.OPS.B.033. A gyalogosok felügyelete

a) A repülőtér-üzemeltetőnek eljárásokat kell kidolgoznia és végrehajtania annak érdekében, hogy:

- (1) a mozgási területre és az egyéb üzemi területekre való belépést azokra a személyekre korlátozza, akiknek a feladatai megkövetelik az ilyen területekhez való hozzáférést;
- (2) biztosítsa, hogy az említett személyek a szóban forgó területekre csak akkor léphessenek be kíséret nélkül, ha megfelelő képzésben részesültek, és bizonyították alkalmasságukat;
- (3) felügyelje a forgalmi előtéren tartózkodó személyek mozgását, valamint biztosítsa, hogy a légi járműbe beszálló vagy abból kiszálló utasok, illetve azok az utasok, akiknek a forgalmi előtér irányába, onnan el vagy azon keresztül kell gyalogniuk:
 - i. képzett és hozzáértő személyzet általi kíséretet kapjanak;
 - ii. ne zavarják az álló légi járműveket és a földi szervizelési tevékenységeket;
 - iii. védve legyenek a működésben lévő légi járművektől, többek között azok hajtóművének hatásaitól, valamint a jármű- vagy egyéb tevékenységektől.

b) A repülőtér-üzemeltetőnek eljárásokat kell kidolgoznia és végrehajtania annak érdekében, hogy:

- (1) a személyzet azon tagjai számára, akiknek feladatai közé tartozik a munkaterületre való, jármű nélküli belépés, biztosítsa a szabályos és biztonságos belépést és munkavégzést;
- (2) a személyzet e tagjai:
 - i. megfelelő felszereléssel rendelkezzenek, beleértve a láthatósági ruházatot, a tájékozási eszközöket, valamint azokat az eszközöket, amelyek lehetővé teszik a légiforgalmi szolgálati egység és a repülőtér-üzembentartó megfelelő egysége közötti kétirányú kommunikációt az ilyen műveletek során;
 - ii. a munkaterületre való belépés előtt szerezzenek engedélyt a légiforgalmi szolgálati egységtől. A szóban forgó engedély ellenére a futópályára vagy a futópályasávra való belépéshez, illetve az engedélyezett művelet módosításához a légiforgalmi szolgálati egység által kiadott további külön engedély szükséges;
 - iii. ne lépjenek a munkaterületre, ha csökkent látási viszonyok között követendő eljárások vannak hatályban.”;

q) az ADR.OPS.B.035. pont helyébe a következő szöveg lép:

„ADR.OPS.B.035. Téli időjárási viszonyok között végzett műveletek

a) Azokra az esetekre, amikor a repülőtérnek várhatóan olyan körülmények között kell működnie, amikor hó, latyak vagy jég halmozódhat fel a mozgási területen, a repülőtér-üzemeltető hóeltakarítási tervet dolgoz ki és hajt végre. A hóeltakarítási terv részeként a repülőtér-üzemeltetőnek:

- (1) gondoskodnia kell a jég- és déreltávolításhoz, illetve a jég- és dérképződés megelőzéséhez, valamint a futópálya felületi súrlódási jellemzőinek javításához szükséges anyagok használatára vonatkozó rendelkezésekről;
- (2) az észszerűség határain belül biztosítania kell a hó, a latyak vagy a jég eltávolítását a futópályákról és a mozgási terület azon részéről, amelyek a repülőgép üzemeltetésére szolgálnak.

b) A repülőtér-üzemeltetőnek az AIP-ban információkat kell közzétennie a következőkre vonatkozóan:

- (1) a hóeltakarításra, valamint a hóval és a jéggel kapcsolatos műveleteket szolgáló berendezések rendelkezésre állása;
- (2) adott esetben a speciálisan előkészített téli futópályák használatának jóváhagyási státusza;
- (3) a mozgási terület felületének kezelésére használt anyagok típusa.”;

r) a szöveg a következő ADR.OPS.B.036. és ADR.OPS.B.037. ponttal egészül ki:

„ADR.OPS.B.036. Speciálisan előkészített téli futópályákon végzett műveletek

a) A repülőtér-üzembentartó az illetékes hatóság előzetes jóváhagyásának birtokában eljárásokat dolgozhat ki és alkalmazhat a repülőgépek speciálisan előkészített, téli futópályákon történő üzemeltetésére vonatkozóan, amennyiben a szennyező anyag-típus tömörített hó vagy jég. A speciálisan előkészített futópályákhoz alapesetben az RWYCC 4-es kódot kell rendelni; ha azonban a kezelés nem indokolja az RWYCC 4-et, az ADR.OPS.B.037. pont szerinti rendes eljárást kell alkalmazni.

- b) Az illetékes hatóság előzetes jóváhagyásának megszerzése érdekében a repülőtér üzemeltetőjének:
- (1) eljárásokat kell létrehoznia, amelyek kiterjednek a következőkre:
 - i. a futópálya-felület állapotának javítására használt berendezés típusa, vagy a javításra használt anyag típusa és mennyisége, vagy mindkettő, valamint az alkalmazási módszer;
 - ii. az időjárási paraméterek nyomon követése;
 - iii. az ömlesztett szennyező anyagok kezelése;
 - iv. az elért eredmények értékelése;
 - (2) repülőgépadatokat kell beszereznie legalább egy repülőgép-üzembentartótól a speciális kezelésben részesített futópályán mért fékezési teljesítményről;
 - (3) a 2. pont szerint nyert adatokat elemeznie kell és fel kell dolgoznia annak bizonyítása érdekében, hogy képes a futópálya-feltételeknek egy adott RWYCC-vel összhangban történő biztosítására;
 - (4) olyan karbantartási programot kell kidolgoznia, amely a következő teljesítmény elérése érdekében az alkalmazott berendezések megelőző és javító karbantartására egyaránt kiterjed.
- c) A repülőtér-üzemeltetőnek az eljárás folyamatos hatékonyságának nyomon követésére szolgáló programot kell kidolgoznia és végrehajtania. A programban fel kell használni a repülőgép-adatokból nyert, a fékhatásról szóló jelentéseket, és azokat össze kell vetni a futópálya jelentett állapotával.
- d) A repülőtér-üzemeltetőnek a téli időszak vége után értékelnie kell a téli működést annak megállapítása érdekében, hogy szükségesek-e az alábbiak:
- (1) kiegészítő képzési követelmények;
 - (2) az eljárások naprakésszé tétele;
 - (3) kiegészítő vagy eltérő berendezések és anyagok.

ADR.OPS.B.037. A futópálya-felület állapotának értékelése és a futópálya-állapot kódjának kijelölése

Amennyiben az ADR.OPS.A.060. a)–e) pontban felsorolt szennyező anyagok jelen vannak a futópálya felületén, a repülőtér-üzemeltetőnek:

- a) a szennyező anyag típusa és mélysége, valamint a hőmérséklet alapján RWYCC-t kell rendelnie a futópályához;
 - b) ellenőriznie kell a futópályát, ha a futópálya felületének állapota az időjárási viszonyok miatt megváltozhatott, fel kell mérnie a futópálya felületének állapotát, és ahhoz új RWYCC-t kell rendelnie;
 - c) különleges légi jelentések alapján kezdeményeznie kell az RWYCC újraértékelését.”;
- s) az ADR.OPS.B.080. pont helyébe a következő szöveg lép:

„ADR.OPS.B.080. Járművek és más mozgó tárgyak jelölése és kivilágítása

- a) A repülőtér-üzemeltetőnek biztosítania kell, hogy a repülőtér mozgási területén lévő járművek és egyéb mozgó tárgyak (a légi járművek kivételével):
 - (1) feltűnő színek használatával vagy megfelelő helyeken elhelyezett, megfelelő méretű, kockás mintájú és kontrasztos színű zászlókkal meg legyenek jelölve;
 - (2) meg legyenek világítva alacsony intenzitású akadályjelző fényekkel, amelyek típusa és jellemzői a járművek és a repülőtér éjjel vagy kis látótávolság melletti használata esetén a célnak megfelelnek. A megjelenítendő fények színe a következő:
 - i. villogó kék fény a szükséghelyzeti vagy biztonsági járművek esetében;
 - ii. villogó sárga fény az egyéb járművek esetében, beleértve a Follow Me irányító járműveket is;
 - iii. állandó vörös fény a korlátozott mozgásképességű tárgyak esetében.
- b) A repülőtér-üzemeltető a kizárólag a forgalmi előtéren használt repülőgép-kiszolgáló felszereléseket és járműveket mentesítheti az a) pont alkalmazása alól.”;

t) az ADR.OPS.C.005. pont helyébe a következő szöveg lép:

„ADR.OPS.C.005. Karbantartás – általános előírások

- a) A repülőtér-üzemeltetőnek olyan karbantartási programot kell kidolgoznia és végrehajtania, amely adott esetben megelőző karbantartást is magában foglal annak érdekében, hogy a repülőtér üzemeltetéséhez szükséges repülőtéri létesítmények, rendszerek és berendezések olyan állapotban legyenek, amely nem rontja a légi navigáció biztonságát, szabályszerűségét vagy hatékonyságát. A karbantartási program kialakítása és végrehajtása során szem előtt kell tartani az emberi tényezőkre vonatkozó elveket.
- b) A repülőtér-üzemeltetőnek biztosítania kell, hogy a karbantartási program hatékony végrehajtásához megfelelő eszközök álljanak rendelkezésre.”;

u) a szöveg a következő ADR.OPS.C.007. ponttal egészül ki:

„ADR.OPS.C.007. A járművek karbantartása

a) A repülőtér-üzemeltetőnek:

- (1) a mentő- és tűzoltó járművekre vonatkozóan karbantartási programot kell létrehoznia és végrehajtania, amely megelőző karbantartást is magában foglal és szem előtt tartja az emberi tényezőkre vonatkozó elveket annak érdekében, hogy a járművek teljes élettartama alatt biztosított legyen a járművek és berendezéseik hatékonysága, valamint a meghatározott válaszdíőnek való megfelelés;
- (2) gondoskodnia kell arról, hogy a mozgási területen vagy más üzemi területen használt egyéb járműveire vonatkozóan is karbantartási program kerüljön végrehajtásra.

b) A repülőtér-üzemeltetőnek:

- (1) eljárásokat kell kialakítania az a) pontban említett karbantartási program végrehajtásának támogatására;
- (2) biztosítania kell, hogy a program hatékony végrehajtásához megfelelő eszközök és létesítmények álljanak rendelkezésre;
- (3) minden járműre vonatkozóan karbantartási nyilvántartást kell vezetnie.

c) A repülőtér-üzemeltetőnek biztosítania kell, hogy azok a szervezetek, amelyek a repülőtéren működnek vagy nyújtanak szolgáltatásokat:

- (1) a mozgási területen vagy más műveleti területen használt járműveiket egy meghatározott karbantartási programmal összhangban karbantartsák, beleértve a megelőző karbantartást is;
- (2) megfelelő karbantartási nyilvántartást vezessenek.

d) A repülőtér-üzemeltetőnek biztosítania kell, hogy a műveletek során ne használjanak üzemképtelen járműveket.”;

v) az ADR.OPS.C.010. és ADR.OPS.C.015. pont helyébe a következő szöveg lép:

„ADR.OPS.C.010. Szilárd burkolatok, más földfelületek és csatornarendszer

a) A repülőtér-üzemeltetőnek meg kell vizsgálnia a mozgási területek, többek között a szilárd burkolatok (futópályák, gurulóutak és előterek), a szomszédos területek és a csatornarendszerek felületét, hogy a repülőtéri megelőző és helyreállító karbantartási program részeként rendszeresen felmérje azok állapotát.

b) A repülőtér-üzemeltetőnek:

- (1) valamennyi mozgási terület felületét karban kell tartania annak érdekében, hogy megelőzze az olyan idegen tárgytól származó törmelék megjelenését, amely kárt okozhat a légi járművekben vagy megzavarhatja a légijármű-rendszerek működését, illetve az ilyen törmeléket el kell távolítania;
- (2) az ártalmas felületi szabálytalanságok kialakulását megelőzendő karban kell tartania a futópályák, a gurulóutak és az előterek felületét;
- (3) a futópályát olyan állapotban kell tartania, hogy a felületi súrlódás az előírások szerinti minimális szinten vagy afelett legyen;
- (4) rendszeres időközönként ellenőriznie és dokumentálnia kell a futópályák felületi súrlódási jellemzőit a karbantartás szempontjából. Ezeket az ellenőrzéseket kellő gyakorisággal kell elvégezni ahhoz, hogy meg lehessen állapítani a futópálya felületi súrlódási jellemzőinek változásában érvényesülő tendenciát;

- (5) helyreállító karbantartási intézkedéseket kell hoznia annak megakadályozása érdekében, hogy a futópálya egészének vagy egy részének sűrűlódási jellemzői szennyezetlen állapotban a minimális sűrűlódási szint alá süllyedjenek.

ADR.OPS.C.015. A vizuális segédeszközök és elektronikus rendszerek karbantartása

- a) A repülőtér-üzemeltetőnek megelőző és helyreállító karbantartási programot kell kidolgoznia és végrehajtania annak érdekében, hogy biztosítsa az elektromos rendszerek üzemképességét és az energiaellátás rendelkezésre állását a repülőtér összes szükséges létesítményében oly módon, amely biztosítja a légi navigáció biztonságát, rendszerességét és hatékonyságát.
- b) A repülőtér-üzemeltetőnek megelőző és helyreállító karbantartási programot kell kidolgoznia és végrehajtania annak érdekében, hogy biztosítsa az egyes fényforrások üzemképességét és a repülőtér világítási rendszerének megbízhatóságát oly módon, amely biztosítja a légi járművek és az egyéb járművek számára nyújtott útmutatás folytonosságát, valamint a légi járművek és az egyéb járművek ellenőrzését, az alábbiak szerint:
- (1) a II. és III. kategóriás precíziós megközelítésű futópálya esetében a megelőző karbantartási rendszernek arra kell irányulnia, hogy a II. és III. kategóriájú üzemeltetés bármely időszaka alatt minden bevezető és futópályafény üzemképes legyen, és hogy minden esetben legalább:
- a fényforrások 95 %-a a következő csoportok mindegyike esetében működőképes legyen:
 - a II. és III. kategóriás precíziós megközelítésű futópálya fényrendszere a 450 méteren belüli részen;
 - a futópálya középvezető jelző fények;
 - a pályaküszöb fények;
 - a futópálya szegélyfények.
 - a fényforrások 90 %-a működőképes legyen a földetérésizóna-fények esetében;
 - a fényforrások 85 %-a működőképes legyen a bevezető fényrendszerben a 450 méteren túli részen;
 - a fényforrások 75 %-a működőképes legyen a futópályavég-fények esetében.
- (2) Azok a fényforrások, amelyek az 1. ponttal összhangban üzemképtelenek lehetnek, nem változtathatják meg a világítási rendszer alapvető jellemzőit.
- (3) Az üzemképtelen fényforrás nem helyezkedhet el közvetlenül egy másik üzemképtelen fényforrás mellett, kivéve az oldalhatárolókat és a keresztfényeket, amelyek esetében két egymás melletti üzemképtelen fényforrás is megengedett.
- (4) azon megállító keresztfényesorok esetében, amelyek a futópálya várakozási helynél találhatóak, és amelyeket olyan futópályával együtt alkalmaznak, amely 550 m-nél kisebb futópálya menti látótávolság mellett végzett műveletekre szolgál, a megelőző karbantartási rendszernek a következő célkitűzésekre kell irányulnia:
- legfeljebb két fényforrás lehet üzemképtelen;
 - két szomszédos fényforrás nem lehet üzemképtelen, kivéve, ha a fények közötti távolság jelentősen kisebb, mint amire szükség van.
- (5) Az 550 m-nél kisebb futópálya menti látótávolság alatti repülésre alkalmas gurulóutak esetében a megelőző karbantartási rendszernek arra kell irányulnia, hogy gurulóút középvezető jelző fények közül ne legyen két szomszédos fény üzemképtelen.
- (6) Az I. kategóriás precíziós megközelítésű futópálya esetében a megelőző karbantartási rendszernek arra kell irányulnia, hogy az I. kategóriájú üzemeltetés bármely időszaka alatt minden bevezető és futópályafény üzemképes legyen, és hogy minden esetben:
- a fények legalább 85 %-a üzemképes legyen a következők mindegyike esetében:
 - az I. kategóriás precíziós megközelítésű futópálya fényrendszere;
 - a pályaküszöb fények;
 - a futópálya szegélyfények;
 - a futópályavég-fények;
 - egy üzemképtelen fény nem helyezkedhet el közvetlenül egy másik üzemképtelen fény mellett, kivéve, ha a fények közötti távolság jelentősen kisebb, mint amire szükség van.

- (7) Az 550 m-nél kisebb futópálya menti látótávolság alatti felszállásra használt futópálya esetében a megelőző karbantartási rendszernek arra kell irányulnia, hogy a műveletek bármely időszakában valamennyi futópályafény üzemképes legyen, és hogy minden esetben:
- i. legalább:
 - A) a fényforrások 95 %-a üzemképes legyen a futópálya középvonalát jelző fények (ha vannak ilyenek) és a futópálya szegélyfények esetében;
 - B) a fényforrások 75 %-a működőképes legyen a futópályavég-fények esetében;
 - ii. egy üzemképtelen fényforrás nem helyezkedhet el közvetlenül egy másik üzemképtelen fény mellett.
- (8) A legalább 550 m-es futópálya menti látótávolság melletti felszállásra használt futópálya esetében a megelőző karbantartási rendszernek arra kell irányulnia, hogy a műveletek bármely időszakában valamennyi futópályafény üzemképes legyen, és hogy minden esetben:
- i. a fényforrások legalább 85 %-a működőképes legyen a futópálya szegélyfények és a futópályavég-fények esetében;
 - ii. egy üzemképtelen fényforrás nem helyezkedhet el közvetlenül egy másik üzemképtelen fény mellett.
- (9) A vizuális siklópálya kijelölő rendszerrel felszerelt futópályák esetében a megelőző karbantartási rendszernek arra kell irányulnia, hogy a működés bármely időszakában minden egység üzemképes legyen. Egy egység akkor minősül üzemképtelennek, ha az üzemképtelen fényforrások száma akkora, hogy az egység a légi jármű számára nem tudja biztosítani a szükséges irányítást.
- c) A b) pont alkalmazásában egy fényforrás akkor minősül üzemképtelennek, ha:
- (1) a fő fény sugar átlagos intenzitása nem éri el az Ügynökség által kiadott tanúsítási előírásokban meghatározott érték 50 %-át. Azon világítóegységek esetében, amelyek esetében a fő fény sugar tervezett átlagos intenzitása meghaladja az Ügynökség által kiadott tanúsítási előírásokban meghatározott értéket, az 50 %-ot ehhez a tervezési értékhez képest kell mérni;
 - (2) a fényhez kapcsolódó valamely szűrő hiányzik, sérült vagy a fényforrás nem állítja elő a megfelelő színű fénysugarat.
- d) A repülőtér-üzemeltetőnek megelőző és helyreállító karbantartási programot kell kidolgoznia és végrehajtania annak érdekében, hogy biztosítsa a repülőtér jelölési és jelzési rendszerének megbízhatóságát oly módon, amely biztosítja a légi járművek és az egyéb járművek számára nyújtott útmutatásnak, valamint a légi járművek és az egyéb járművek ellenőrzésének a folytonosságát.
- e) Építési vagy karbantartási tevékenységekre nem kerülhet sor a repülőtéri villamos rendszerek közelében, ha a repülőtéren csökkent látási viszonyok között követendő eljárások vannak hatályban.
- f) A repülőtér-üzemeltetőnek biztosítania kell, hogy:
- (1) az a), b) és d) pontban említett megelőző karbantartási programok magukban foglalják az egyes rendszerek elemeinek és magának a rendszernek meghatározott eljárások révén és meghatározott időközönként végzett, a tervezett működtetéshez és rendszerhez igazodó vizsgálatát és ellenőrzését.
 - (2) a feltárt hibák kijavítására megfelelő helyreállító intézkedésekre kerüljön sor.
- g) A repülőtér-üzemeltetőnek nyilvántartást kell vezetnie a vonatkozó karbantartási tevékenységekről.”
-