

A BIZOTTSÁG (EU) 2021/1296 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE**(2021. augusztus 4.)**

a 965/2012/EU rendeletnek a tüzelőanyag-/energiatervezésre és -gazdálkodásra vonatkozó követelmények, valamint a támogatási programokra és a hajózó személyzet pszichológiai vizsgálatára, továbbá a pszichoaktívanyag-vizsgálatra vonatkozó követelmények tekintetében történő módosításáról és helyesbítéséről

(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 31. cikkére,

mivel:

- (1) a 965/2012/EU bizottsági rendelet ⁽²⁾ részletes szabályokat határoz meg a légi járművek üzemen tartására és különösen a tüzelőanyag-tervezésre és -gazdálkodásra vonatkozóan. Ezeket a szabályokat naprakésszé kell tenni, hogy tükrözzék a hajtómű-technológia területén történt legújabb előrelépéseket és a légi járművek üzemen tartása területének bevált gyakorlatait, valamint hogy figyelembe vegyék a repülőgépekkel kapcsolatos nemzetközi tapasztalatokat, valamint a légi járművek üzemen tartásának tudományos és műszaki fejlődését.
- (2) A nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény (ICAO) 6. mellékletének tüzelőanyaggal kapcsolatos legfrissebb módosításait, azaz az I. részt (11. kiadás) és a III. részt (9. kiadás), valamint a 9976., „Tüzelőanyag-tervezési kézikönyv” című ICAO-dokumentum új iránymutatásait be kell építeni a 965/2012/EU rendeletbe, a helikopterekre alkalmazandó egyes követelmények kivételével, amelyek esetében az EASA más megoldásokat tekint úgy, mint amelyek megfelelnek az előírt biztonsági szintnek.
- (3) A tüzelőanyag-/energiatervezésre és -gazdálkodásra vonatkozó új szabályoknak egyenlő versenyfeltételeket kell lehetővé tenniük a belső légiközlekedési piac valamennyi érdekelt fele számára, és javítaniuk kell az uniós légiközlekedési ágazat versenyképességét.
- (4) A tüzelőanyag-/energiatervezésre és -gazdálkodásra vonatkozó új követelményeknek támogatniuk kell az innovációt, és lehetővé kell tenniük az új technológiák zökkenőmentes integrálását a légi járművek üzemen tartásának területébe. Ezért a „tüzelőanyag” kifejezés helyett adott esetben a „tüzelőanyag/energia” kifejezést kell használni, a hagyományos szénhidrogén alapú tüzelőanyagtól eltérő energiaforrásokat használó légi járművekkel végzett műveletek lefedéséhez.
- (5) A különböző típusú műveletekkel kapcsolatos követelményeknek arányosaknak kell lenniük az ilyen műveletek nagyságrendjével és összetettségével, valamint az ilyen műveletekkel járó kockázatokkal.
- (6) A légi jármű-üzemen tartóknak képesnek kell lenniük olyan teljesítményalapú tervezési és gazdálkodási eljárások alkalmazására, amelyek pénzügyi és környezeti előnyök megteremtésével javítják az üzemen tartás hatékonyságát, miközben fenntartják vagy akár javítják is a biztonság szintjét. Ezért a kereskedelmi célú légi szállítási műveletekben használt repülőgépekre vonatkozó új követelményeknek átfogó tüzelőanyag-tervet kell bevezetniük, amely lefedi a tüzelőanyaggal kapcsolatos három fő politikát: a tüzelőanyag-/energiatervezés, a repülőter kiválasztása és a repülés közbeni tüzelőanyag- és energiagazdálkodási stratégia. Ez lehetőséget biztosít az üzemen tartó számára a rugalmasabb kockázatkezelésre, ami potenciális hatékonyságnöveléshez vezethet.

⁽¹⁾ HL L 212., 2018.8.22., 1. o.

⁽²⁾ A Bizottság 965/2012/EU rendelete (2012. október 5.) a légi járművek üzemen 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.).

- (7) Az EASA által gyűjtött biztonsági információk arra engednek következtetni, hogy új követelményeket kell bevezetni a tüzelőanyag-feltöltéssel, konkrétan az utasok be- vagy kiszállása közben, illetve utasokkal a fedélzeten végzett tüzelőanyag-feltöltéssel, valamint a helikopterek forgó rotorral végzett tüzelőanyag-feltöltésével kapcsolatos kockázatok kezelése érdekében.
- (8) Az összetett tüzelőanyag-/energiatervek értékelése fokozottabb képességeket igényel az illetékes hatóságoktól, ezért olyan kritériumokat kell bevezetni, amelyek útmutatást biztosítanak az illetékes hatóságok számára az üzemeltetési biztonsággal kapcsolatos kockázateértékelések során a teljes mértékben teljesítményalapú tüzelőanyag-/energiatervek alkalmazásának támogatása érdekében.
- (9) Az arányosság és a jobb szabályozás elvei alapján a hajtóművel rendelkező komplex légi járművekkel végzett nem kereskedelmi célú műveletekhez és a speciális légi szállítási műveletekhez szükséges tüzelőanyag- és energiaigényeket jobban össze kell hangolni a kereskedelmi célú légi szállítási műveletekre vonatkozó követelményekkel. Másrészt a hajtóművel rendelkező komplex légi járműnek nem minősülő légi járművek nem kereskedelmi célú üzemben tartóknak tüzelőanyag- és energiaigényének repülésbiztonsági célkitűzéseken kell alapulnia, és lehetővé kell tennie a teljesítményalapú megközelítést. A tüzelőanyag- és energiatervezésre és -gazdálkodásra vonatkozó új követelményeknek csökkenteniük kell a szabályozásból eredő terhet, növelniük kell a költséghatékonyságot, és néhány kivételtől eltekintve az ICAO által meghatározott követelményekkel való harmonizációhoz kell vezetniük.
- (10) Az (EU) 2018/1042 bizottsági rendelet⁽³⁾ a támogatási programokra, a hajózó személyzet pszichológiai vizsgálatára, valamint a hajózó személyzet és a légiutas-kísérő személyzet tagjainak egészségügyi alkalmasságát biztosító rendszeres és szűrőpróbaszerű pszichoaktívanyag-vizsgálatra vonatkozó követelményekkel egészítette ki a 965/2012/EU rendeletet. Ezek a követelmények 2021 februárjától alkalmazandók. Az Ügynökséget bízták meg az új rendelkezések hatékonyságának folyamatosan értékelésével, valamint egy első értékelő jelentés 2022 augusztusáig történő elkészítésével. Figyelembe véve a Covid19-világjárvány légi közlekedésre gyakorolt hatását, ajánlatos több időt hagyni az Ügynökség számára az értékeléshez szükséges adatok összegyűjtésére. Éppen ezért az értékelő jelentés elkészítésének határidejét 2023. augusztus 14-re kell elhalasztani.
- (11) Az (EU) 2018/1042 rendelet beillesztett a 965/2012/EU rendelet I. mellékletébe egy 98a. pontot, amely meghatározta a „pszichoaktív anyagok” kifejezést. A 965/2012/EU rendelet I. mellékletét később módosító (EU) 2020/2036 bizottsági végrehajtási rendelet⁽⁴⁾ véletlenül új szöveggel helyettesítette a 98a. pontot a „jártas/szakképzett” kifejezés meghatározásával, és törölte a „pszichoaktív anyagok” kifejezés meghatározását. Ez a fogalom meghatározás elengedhetetlen az (EU) 2018/1042 rendelet által bevezetett rendelkezések következetes értelmezéséhez és különösen annak egyértelmű meghatározásához, hogy mely anyagok esnek ezen rendelkezések hatálya alá. Ezért az e rendelkezések hatálya alá tartozó személyek jogos elvárásainak védelme érdekében ezt a meghatározást az (EU) 2018/1042 rendelet által bevezetett kapcsolódó változások alkalmazásának kezdőnapjával, azaz 2021. február 14-gyel vissza kell állítani a 965/2012/EU rendelet I. mellékletébe.
- (12) 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 2/2020. szám alatt véleményként⁽⁵⁾ benyújtotta a végrehajtási szabályok tervezetét.
- (13) A 965/2012/EU rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani és helyesbíteni kell.
- (14) E rendelet megfelelő végrehajtásának biztosítása érdekében a tagállamoknak és az érintett érdekelt feleknek elegendő időt kell biztosítani ahhoz, hogy eljárásaikat az e rendelet által bevezetett új követelményekhez igazítsák. Ezért a rendelet alkalmazását el kell halasztani.
- (15) Az ebben a rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak az (EU) 2018/1139 rendelet 127. cikke szerint létrehozott bizottság véleményével,

⁽³⁾ A Bizottság (EU) 2018/1042 rendelete (2018. július 23.) a 965/2012/EU rendeletnek a támogatási programok bevezetéséhez, a hajózó személyzet pszichológiai vizsgálatához, valamint a hajózó személyzet és a légiutas-kísérő személyzet tagjainak alkalmasságát biztosító rendszeres és szűrőpróbaszerű pszichoaktívanyag-vizsgálathoz kapcsolódó műszaki követelmények és igazgatási eljárások tekintetében, továbbá az újonnan gyártott, legfeljebb 5 700 kg legnagyobb engedélyezett felszállótömegű, hat és kilenc közötti maximális üzemi utasülésszámú gázturbinás repülőgépek földközelség-jelző rendszerrel való felszerelése tekintetében történő módosításáról (HL L 188., 2018.7.25., 3. o.).

⁽⁴⁾ A Bizottság (EU) 2020/2036 végrehajtási rendelete (2020. december 9.) a 965/2012/EU rendeletnek a hajózó személyzet kompetenciájára és képzési módszereire vonatkozó követelmények, valamint egyes intézkedések alkalmazásának a Covid19-világjárvány miatti elhalasztása tekintetében történő módosításáról (HL L 416., 2020.12.11., 24. o.).

⁽⁵⁾ <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions>

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 965/2012/EU rendelet módosításai

A 965/2012/EU rendelet a következőképpen módosul:

1. a 9b. cikk második bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„Az Ügynökség folyamatosan felülvizsgálja a támogatási programokra, a hajózó személyzet pszichológiai vizsgálatára, valamint a hajózó személyzet és a légiutas-kísérő személyzet tagjainak a II. és a IV. mellékletben előírt egészségügyi alkalmasságát biztosító rendszeres és szűrőpróbaszerű pszichoaktívanyag-vizsgálatra vonatkozó rendelkezések hatékonyságát. Legkésőbb 2023. augusztus 14-én az Ügynökség első jelentést készít a felülvizsgálat eredményeiről.

A felülvizsgálatnak megfelelő szakértelemre kell támaszkodnia, és a tagállamok és az Ügynökség közreműködésével hosszú távon gyűjtött adatokon kell alapulnia.”;

2. Az I., a II., a III., a IV., az V., a VI., a VII. és a VIII. melléklet e rendelet I. mellékletének megfelelően módosul.

2. cikk

A 965/2012/EU rendelet helyesbítése

A 965/2012/EU rendelet I. melléklete e rendelet II. mellékletének megfelelően kerül helyesbítésre.

3. cikk

Hatálybalépés és alkalmazás

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

Ez a rendelet 2022. október 30-tól alkalmazandó.

A II. mellékletet azonban 2021. február 14-től kell alkalmazni.

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

Kelt Brüsszelben, 2021. augusztus 4-én.

a Bizottság részéről

az elnök

Ursula VON DER LEYEN

I. MELLÉKLET

A 965/2012/EU rendelet I., II., III., IV., V., VI., VII. és VIII. melléklete a következőképpen módosul:

1. Az I. melléklet a következőképpen módosul:

a) a szöveg a következő 8c. ponttal egészül ki:

„8c. »Kitérő repülőtér«: olyan megfelelő repülőtér, amelyre – amennyiben ott a szükséges szolgálatok és létesítmények rendelkezésre állnak, a légi jármű teljesítményével kapcsolatos követelmények teljesíthetők és a kérdéses repülőtér a használat várható idején üzemképes – a légi jármű folytathatja az útját abban az esetben, ha a tervezett célrepülőtér felé történő repülés folytatása vagy az oda történő leszállás végrehajtása lehetetlenné válik vagy nem tanácsos; a »kitérő repülőtér« fajtái az alábbiak:

- a) »felszálló kitérő repülőtér«: olyan kitérő repülőtér, ahol a légi jármű röviddel a felszállás után leszállhat, amennyiben ez szükségessé válik és a kiindulási repülőtér nem használható;
- b) »útvonalon lévő kitérő (ERA) repülőtér«: olyan kitérő repülőtér, ahol a légi jármű leszállhat, amennyiben út közben kitérés válik szükségessé;
- c) »útvonalon lévő tüzelőanyag-/energiacsökkentési célú kitérő repülőtér (fuel/energy ERA)«: olyan ERA repülőtér, amely a tervezés fázisában szükséges az tüzelőanyag/energia kiszámításához;
- d) »kitérő célrepülőtér«: olyan kitérő repülőtér, amelyen a légi jármű leszállhat, amennyiben a tervezett célrepülőtérre történő leszállás végrehajtása lehetetlenné válik vagy nem tanácsos;”;

b) a 26. pont helyébe a következő szöveg lép:

„26. »Váratlan eseményekre fenntartott tüzelőanyag/energia«: az előre nem látott és a célrepülőtér eléréséhez szükséges tüzelőanyag-/energiafogyasztásra esetleg hatással bíró tényezők ellensúlyozásához szükséges tüzelőanyag/energia;”;

c) a szöveg a következő 31a. ponttal egészül ki:

„31a. »Jelenlegi tüzelőanyag-/energiaterv«: az üzemben tartó által jelenleg alkalmazott jóváhagyott tüzelőanyag-/energiaterv;”;

d) a 46. pontot el kell hagyni;

e) a szöveg a következő 49d. és 49e. ponttal egészül ki:

„49d. »Repüléskövetés«: az indulási és érkezési üzenetek operatív személyzet általi, valós időben történő rögzítése annak biztosítására, hogy a légi jármű üzemben van és megérkezett a célrepülőtérre vagy egy kitérő repülőtérre;

49e. »Járatfigyelés«: a repüléskövetésre meghatározott követelményeken felül a következőket foglalja magában:

- a) a légi járművek megfelelően képzett operatív irányító személyzet általi operatív nyomon követése az indulástól kezdve a repülés valamennyi szakaszában;
- b) az összes rendelkezésre álló, a repülésbiztonsággal kapcsolatos információ cseréje a földi operatív irányító személyzet és a hajózószemélyzet között; és
- c) kritikus segítségnyújtás a hajózószemélyzet számára repülés közbeni vészhelyzet vagy biztonsági probléma esetén, illetve a hajózószemélyzet kérésére;”;

f) a szöveg a következő 50a. és 50b. ponttal egészül ki:

„50a. »Repülési idő«:

- a) repülőgépek esetében: az a teljes időtartam, amely a repülőgép felszállási céllal történő megmozdulásától a repülés befejezése után a repülőgép végleges megállásáig tart;
- b) helikopterek esetében: az a teljes időtartam, amely a helikopter forgószárnylapátjainak felszállási céllal történő felpörgetésétől a repülés befejezése után a forgószárnylapátok teljes leállításáig tart;

50b. »Repülésellenőrzés«: a »járatfigyelésre« meghatározott elemek mellett magában foglalja a járat megfelelően képzett műveleti irányító személyzet általi aktív nyomon követését a repülés valamennyi szakaszában annak biztosítása érdekében, hogy a járat az előírt útvonalat követi előre nem tervezett eltérések, kitérések vagy késések nélkül;»;

g) az 51. pontot el kell hagyni;

h) a 73. pont helyébe a következő szöveg lép:

„73. »Helikopterrel végzett helyi művelet«: olyan kereskedelmi légi szállítási művelet, amelyet 3 175 kg-ot meghaladó maximális engedélyezett felszállótömegű (MCTOM) és legfeljebb kilenc maximális utasülésszám-konfigurációjú (MOPSC) helikopterrel, nappal, vizuális tájékoztató pontok alapján történő navigációval végeznek helyben, az üzemeltetési kézikönyvben meghatározott földrajzi területen;».

i) a szöveg a következő 104a. ponttal egészül ki:

„104a. »Biztonságos leszállás«: a tüzelőanyag-/energiagazdálkodási stratégiával vagy a tüzelőanyag-/energiatervekkel összefüggésben egy megfelelő repülőtéren vagy leszállóhelyen, legalább a véstartalék tüzelőanyaggal/energiával, valamint az alkalmazandó üzemeltetési eljárásoknak és a repülőtér-használati minimumoknak megfelelően történő leszállás;»;

2. a II. melléklet a következőképpen módosul:

a) az ARO.OPS.225. pont helyébe a következő lép:

„ARO.OPS.225 A tüzelőanyag-/energiatervek jóváhagyása

a) Az illetékes hatóság jóváhagyja a légi szállítási műveleteket végző üzemben tartó által javasolt tüzelőanyag-/energiatervet, amennyiben az üzemben tartó bizonyítja, hogy eleget tesz a légi szállítási műveletekben részt vevő repülőgépek vagy helikopterek tüzelőanyagával/energiájával kapcsolatban az e rendeletben megállapított összes alkalmazandó követelménynek.

b) Az illetékes hatóság értékeli és felügyeli a tüzelőanyag-/energiatervezést és a repülés közbeni újratervezést, a repülőtér kiválasztását, a tüzelőanyag-/energiatervekhez kapcsolódó repülés közbeni tüzelőanyag-/energiagazdálkodási stratégiákat, valamint az ezen tüzelőanyag-/energiatervek végrehajtását támogató folyamatokat.

c) Az a) és b) ponton túlmenően az egyedi tüzelőanyag-/energiatervek jóváhagyásakor az illetékes hatóság:

1. ellenőrzi, hogy az üzemben tartó igazolta-e a jelenlegi tüzelőanyag-/energiaterv repülésbiztonsági alapteljesítményét;

2. értékeli, hogy az üzemben tartó képes-e támogatni a javasolt egyedi tüzelőanyag-/energiaterv végrehajtását; legalább a következő elemeket kell figyelembe venni:

i. az üzemben tartó irányítási rendszere;

ii. az üzemben tartó operatív képessége;

3. ellenőrzi, hogy az üzemben tartó a javasolt egyedi tüzelőanyag-/energiatervet támogató biztonsági kockázatértékelése a jelenlegi tüzelőanyag-/energiatervvel azonos biztonsági szintet nyújt; valamint

4. létrehoz egy felügyeleti tervet a jóváhagyott egyedi tüzelőanyag-/energiaterv időszakos értékelésének elvégzésére a tervnek való megfelelés ellenőrzése érdekében, vagy annak eldöntése érdekében, hogy a kell-e a tervet módosítani vagy vissza kell-e vonni.

d) A CAT.OP.MPA.182 pont d) bekezdésének 2. pontjában említett jóváhagyásnak tartalmaznia kell az üzemben tartó által az egyes légijármű-típusokhoz meghatározott azon elszigetelt repülőterek listáját, amelyekre a jóváhagyás vonatkozik.

e) Az ARO.GEN.120 pont d) és e) bekezdésének sérelme nélkül, az illetékes hatóság értesíti az Ügynökséget a tüzelőanyag-/energiatervekkel kapcsolatos alternatív megfelelési módozatok értékelésének megkezdéséről;»;

3. a III. melléklet I. függeléke helyébe a következő szöveg lép:

„I. függelék

NYILATKOZAT

a légi járművek üzemen tartásáról szóló 965/2012/EU bizottsági rendeletnek megfelelően

Üzemen tartó

Név:

Az üzemen tartó székhelye, vagy ha az üzemen tartónak nincs székhelye, akkor ahol letelepedett vagy ahol tartózkodási helye található, és ahonnan a műveleteket irányítják:

A felelős vezető neve és kapcsolattartási adatai:

Légi járművek üzemen tartása

Az üzemen tartás kezdetének és a változás hatálybalépésének időpontja:

Információk a légi járműről, az üzemen tartásról és a folyamatos légialkalmasság irányításáért felelős szervezetről⁽¹⁾:

A légi járművek típusa(i), nyilvántartása(i) és bázisrepülőtere:

A légi jármű gyártó által kiadott sorozatszám ⁽²⁾	A légi jármű típusa	A légi jármű lajstromjele ⁽³⁾	Bázisrepülőter	Az üzemen tartás típusa(i) ⁽⁴⁾	A folyamatos légialkalmasság irányításáért felelős szervezet ⁽⁵⁾

Az üzembe tartónak bizonyos műveletekhez előzetes jóváhagyást⁽⁶⁾ vagy egyedi jóváhagyást⁽⁷⁾ kell beszereznie, mielőtt ilyen műveleteket végezne.

Adott esetben a jóváhagyások részletes adatai (kérjük, adott esetben csatolja az egyedi jóváhagyások jegyzékét, beleértve a harmadik ország által megadott egyedi jóváhagyásokat).

Adott esetben az egyedi légi szállítási engedély adatai (csatolja az engedély(eke)t).

Adott esetben az alternatív megfelelési módzatok (AltMoC) jegyzéke azon AMC-kre való hivatkozással, amelyek helyébe lépnek (kérjük, csatolja az alternatív megfelelési módzatokat).

Nyilatkozatok

- Az üzemen tartó megfelel és a jövőben is meg fog felelni az (EU) 2018/1139 európai parlamenti és tanácsi rendelet V. mellékletében szereplő alapvető követelményeknek és a 965/2012/EU rendelet követelményeinek.
- A felügyeleti rendszerre vonatkozó dokumentáció – ezen belül az üzembentartási kézikönyv – megfelel a 965/2012/EU rendelet III. melléklete (ORO rész), V. melléklete (SPA rész), VI. melléklete (NCC rész) vagy VIII. melléklete (SPO rész) követelményeinek, és valamennyi repülést a III. melléklet (ORO rész) ORO.GEN.110 b) pontban előírtak szerint, az üzembentartási kézikönyv rendelkezéseinek megfelelően hajtják végre.
- Minden üzemeltetett légi jármű rendelkezik a 748/2012/EU bizottsági rendelet szerint kiadott érvényes légialkalmassági bizonyítvánnyal, vagy eleget tesz a harmadik országban lajstromozott és bérleti szerződés tárgyát képező légi járművekre vonatkozó egyedi légialkalmassági előírásoknak.

- A hajózó személyzet minden tagja a 965/2012/EU rendelet III. mellékletének ORO.FC.100 pont c) bekezdésében előírtak szerint rendelkezik az 1178/2011/EU bizottsági rendelet I. melléklete alapján kiállított szakszolgálati engedéllyel, és a légiutas-kísérők adott esetben képzésben részesültek a III. melléklet (ORO rész) CC alrészével összhangban.
- Adott esetben az üzemben tartó elismert ágazati előírást hajt végre, és igazolja az annak való megfelelést.
Hivatkozás az előírásra:
Tanúsító szerv:
Az utolsó megfelelési vizsgálat időpontja:
- Az üzemben tartó értesíti az illetékes hatóságot a körülmények minden olyan változásáról, amely hatással van a 2018/1139/EK rendelet V. mellékletében szereplő alapvető követelményeknek és az (EU) 965/2012 rendelet követelményeinek való, az e nyilatkozat formájában az illetékes hatóságok részére tett nyilatkozat szerinti megfelelésére, továbbá az e nyilatkozatban szereplő és az ahhoz csatolt bármely információt vagy az alternatív megfelelési módozatok (AltMOC) jegyzékeit érintő változásról, a III. melléklet (ORO rész) ORO.GEN.120 pont a) bekezdésében előírtak szerint.
- Az üzemben tartó kijelenti, hogy az ebben a nyilatkozatban foglalt adatok a valóságnak megfelelnek.

Dátum, a felelős vezető neve és aláírása”

- ⁽¹⁾ Ha a nyilatkozaton nincs elegendő hely a szükséges információk feltüntetésére, akkor azokat külön mellékletként kell csatolni. A mellékletet dátummal és aláírással kell ellátni.
- ⁽²⁾ Gyártói sorozatszám.
- ⁽³⁾ Ha a légi jármű egy üzembentartási engedély birtokosánál is nyilvántartásba van véve, adja meg az üzembentartási engedély birtokosának üzembentartási engedély-számát.
- ⁽⁴⁾ »Üzemben tartás típusán (típusain)« a szóban forgó légi járművel végzett műveletek típusa értendő, pl. nem kereskedelmi célú légi szállítási műveletek vagy egyedi légi szállítási műveletek, úgymint légi felvételek készítésére szolgáló repülés, légi hirdetésre szolgáló repülés, híradás készítésére szolgáló repülés, televíziós és filmes repülések, ejtőernyős műveletek, ejtőernyős ugrások, karbantartási célú ellenőrző repülések.
- ⁽⁵⁾ A folyamatos légialkalmasság-irányító szervezetre vonatkozó információk között fel kell tüntetni a szervezet nevét, címét és jóváhagyásának hivatkozási számát.
- ⁽⁶⁾ a) bármilyen hibás műszerrel, felszerelésszel, berendezéssel vagy funkcióval végzett műveletek, a minimális felszerelésjegyzék (MEL) értelmében (ORO.MLR.105 pont b), f) és j) bekezdés, NCC.IDE.A.105, NCC.IDE.H.105, SPO.IDE.A.105 és SPO.IDE.H.105).
b) előzetes engedélyt vagy jóváhagyást igénylő műveletek, beleértve az alábbiakat: – speciális légi szállítási műveletek esetén légi járművek harmadik országbeli üzemben tartótól való teljes bérbevétele és sima bérbevétele
– (ORO.SPO.100 pont c) bekezdés);
– magas kockázatú kereskedelmi célú egyedi légi szállítási műveletek (ORO.SPO.110 pont); – a 19-et meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú légi járművel végzett nem kereskedelmi célú műveletek
– légiutas-kísérő-személyzet nélkül (ORO.CC.100 pont d) bekezdés);
– az állam által közzétettnél kisebb IFR-műveleti minimumok használata (NCC.OP.110 és SPO.OP.110 pont); – tüzelőanyag-feltöltés járó hajtóműve(kke)l és/vagy forgó rotorokkal (NCC.OP.157 pont);
– speciális légi szállítási műveletek (SPO) oxigén nélkül, 10 000 láb felett (SPO.OP.195 pont).
- ⁽⁷⁾ műveletek a 965/2012/EU rendelet V. mellékletével (SPA rész) összhangban, ideértve a B., »TELJESÍTMÉNYALAPÚ NAVIGÁCIÓVAL (PBN) VÉGZETT REPÜLÉSEK«, a C., »ELŐÍRT MINIMÁLIS NAVIGÁCIÓS PONTOSSÁGGAL (MNPS) VÉGZETT REPÜLÉSEK«, a D., »OLYAN LÉGTÉRBE VÉGZETT MŰVELETEK, AHOL CSÖKKENTETT FÜGGŐLEGES ELKÜLÖNÍTÉSI MINIMUMOKAT (RVSM) ALKALMAZNAK«, az E., »CSÖKKENT LÁTÁSI VISZONYOK KÖZÖTT VÉGZETT MŰVELETEK (LVO)«, a G., »VESZÉLYES ÁRUK SZÁLLÍTÁSA«, a K., »HELIKOPTERREL VÉGZETT, TENGHER FELETTI MŰVELETEK«, valamint az M., »ELEKTRONIKUS PILÓTATÁSKÁK (EFB-k)« részt.

4. a IV. melléklet a következőképpen módosul:

- a) a CAT.OP.MPA.100 pont b) bekezdésének 3. pontja helyébe a következő lép:
„CAT.OP.MPA.100 A légiforgalmi szolgálatok igénybevétele
3. helikopterrel végzett helyi műveletek;”;
- b) a CAT.OP.MPA.106 pontot el kell hagyni;
- c) a CAT.OP.MPA.150 pont helyébe a következő szöveg lép:
„CAT.OP.MPA.150
SZÁNDÉKOSAN ÜRESEN HAGYVA”;

- d) a CAT.OP.MPA.151 pontot el kell hagyni;
- e) a CAT.OP.MPA.175 pont b) bekezdésének 7. pontja helyébe a következő lép:
„7. a tervezett repüléssel kapcsolatban teljesíthetők az üzemmentartási kézikönyvben a tüzelőanyag/energiára, olajra, oxigénre, a legkisebb biztonságos tengersiz feletti magasságokra, a repülőtér-használati minimumokra és szükség esetén a kitérő repülőterek elérhetőségére vonatkozó előírások;”;
- f) a szöveg a következő CAT.OP.MPA.177 ponttal egészül ki:
„CAT.OP.MPA.177 ATS repülési terv benyújtása
a) Amennyiben a légiforgalmi szolgálatokhoz (ATS) nem került benyújtásra repülési terv, mert azt a repülési szabályok nem írják elő, elegendő információt kell letétbe helyezni, hogy szükség esetén lehetőség legyen a riasztó szolgálatok aktiválására.
b) Amennyiben olyan helyszínről tartják üzemben a légi járművet, ahonnan nem lehet repülési tervet benyújtani a légiforgalmi szolgálatnak, a repülési tervet a parancsnoknak vagy az üzemben tartónak a felszállást követően a lehető leghamarabb továbbítania kell a légiforgalmi szolgálat felé.”;
- g) A CAT.OP.MPA.180 pont helyébe a következő szöveg lép:
„CAT.OP.MPA.180 Tüzelőanyag-/energiaterv – repülőgépek
a) Az üzemben tartónak ki kell dolgoznia, be kell vezetnie és működtetnie kell egy tüzelőanyag-/energiatervet, amely:
1. megfelel az elvégzett művelet típusának (típusainak);
2. megfelel az üzemeltető azon képességének, hogy támogassa a terv végrehajtását; valamint
3. vagy
i. egy alapvető tüzelőanyag-/energiaterv, amely egy változatokkal rendelkező alapvető tüzelőanyag-/energiaterv, valamint egy egyedi tüzelőanyag-/energiaterv alapját képezi; az alapvető tüzelőanyag-/energiaterv az ipar korábbi teljesítményéből és tapasztalataiból származó biztonsági és működési adatok széles körű, tudományos elvek alkalmazásával készült elemzéséből származik; az alapvető tüzelőanyag-/energiatervnek biztosítania kell a légi jármű biztonságos, eredményes és hatékony – ebben a sorrendben – üzemeltetését; vagy
ii. egy változatokkal rendelkező alapvető tüzelőanyag-/energiaterv, amely egy olyan alapvető tüzelőanyag-/energiaterv, amely esetében az i. pontban említett elemzés az alapvető tüzelőanyag-/energiaterv egy olyan változatának kialakítására szolgál, amely biztosítja a légi jármű biztonságos, eredményes és hatékony – ebben a sorrendben – üzemeltetését; vagy
iii. egy egyedi tüzelőanyag-/energiaterv, amely az üzemben tartó biztonsági és működési adatainak tudományos elvek alkalmazásával készült összehasonlító elemzéséből származik; az elemzést olyan tüzelőanyag-/energiaterv létrehozására használják, amely nagyobb vagy azzal egyenértékű biztonsági szintet biztosít, mint az alapvető tüzelőanyag-/energiaterv, és amely biztosítja a repülőgép biztonságos, eredményes és hatékony – ebben a sorrendben – üzemeltetését.
- b) Valamennyi tüzelőanyag-/energiatervnek tartalmaznia kell a következőket:
1. tüzelőanyag-/energiatervezési és repülés közbeni újratervezési stratégia;
2. repülőtér-kiválasztási stratégia; valamint
3. repülés közbeni tüzelőanyag-/energiagazdálkodási stratégia.
- c) A tüzelőanyag-/energiatervet és annak bármilyen változását az illetékes hatóságnak előzetesen jóvá kell hagynia.
- d) Amikor az üzemben tartó egyedi tüzelőanyag-/energiatervet szeretne kérelmezni:
1. meg kell állapítania a jelenlegi tüzelőanyag-/energiaterv repülésbiztonsági alapteljesítményét;
2. igazolnia kell, hogy képes támogatni a javasolt egyedi tüzelőanyag-/energiaterv végrehajtását, beleértve a megfelelő műveleti irányítás gyakorlását és a repülésbiztonságra vonatkozó információk műveleti irányító személyzet és a hajózószemélyzet közötti cseréjének biztosítását; valamint
3. biztonsági kockázatértékelést kell készítenie, amely bemutatja, hogyan érhető el a jelenlegi tüzelőanyag-/energiatervvel azonos biztonsági szint.”;

h) a CAT.OP.MPA.181. pont helyébe a következő lép:

„CAT.OP.MPA.181 Tüzelőanyag-/energiaterv – tüzelőanyag-/energiatervezési és repülés közbeni újratervezési stratégia – repülőgépek

a) Az üzemben tartónak:

1. tüzelőanyag-/energiatervezési és repülés közbeni újratervezési stratégiát kell kidolgoznia;
2. biztosítania kell, hogy a repülőgép elegendő mennyiségű felhasználható tüzelőanyagot/energiát szállít a tervezett repülés biztonságos befejezéséhez és a tervezett feladattól való eltérések lehetővé tételéhez;
3. ki kell dolgoznia az üzembentartási kézikönyvben foglalt, a tüzelőanyag-/energiatervezési és repülés közbeni újratervezési stratégiára vonatkozó eljárásokat;
4. biztosítania kell, hogy a repülés tüzelőanyag-/energiatervezése a következőkön alapul:
 - i. a tüzelőanyag-/energiafogyasztás-követő rendszerből származó, a légi járműre vonatkozó aktuális adatok, vagy, ha ezek nem állnak rendelkezésre;
 - ii. a repülőgépgyártó által megadott adatok.

b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülések tervezése magában foglalja a repülés végrehajtása során várható üzembentartási körülményeket; az üzembentartási körülmények legalább a következőket foglalják magukban:

1. a légi jármű tüzelőanyag-/energiafogyasztásra vonatkozó adatai;
2. a várt tömegek;
3. az előre jelzett időjárási viszonyok;
4. az elhalasztott karbantartási elemek és/vagy a konfigurációeltérések hatásai;
5. a várható indulási és érkezési útvonal és futópályák; valamint
6. a várható késések.

c) Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a repüléshez szükséges felhasználható tüzelőanyag/energia repülés előtti kiszámításában szerepeljenek az alábbi értékek is:

1. a guruláshoz szükséges tüzelőanyag/energia, amely nem lehet kevesebb a felszállás előtt várhatóan felhasználandó mennyiségnél;
2. útvonalrepüléshez szükséges tüzelőanyag/energia, amely az a tüzelőanyag-/energiamennyiség, amely ahhoz szükséges, hogy a repülőgép a felszállástól vagy a repülés közbeni újratervezés helyétől a célrepülőtéren való leszállásig repülhessen;
3. váratlan helyzetekre fenntartott tüzelőanyag/energia, amely az előre nem látott tényezők ellensúlyozásához szükséges tüzelőanyag-/energiamennyiség;
4. kitérő célrepülőtérré eléréséhez szükséges tartalék tüzelőanyag/energia:
 - i. ha egy járatot legalább egy kitérő célrepülőtérré üzemeltetnek, az a tüzelőanyag-/energiamennyiség, amely ahhoz szükséges, hogy a repülőgép a célrepülőtérről a kitérő célrepülőtérré repüljön; vagy
 - ii. ha a járatot kitérő célrepülőtérré nélkül üzemeltetnek, az a tüzelőanyag-/energiamennyiség, amely a célrepülőtéren való várakozáshoz szükséges, lehetővé téve a repülőgép biztonságos leszállását, és lehetővé téve a tervezett feladattól való eltéréseket; ennek minimális mennyisége a célrepülőtérré felett, normál körülmények között, 1 500 láb (450 m) magasságban, 15 percnyi várakozási sebességgel történő repüléshez szükséges tüzelőanyag/energia, a célrepülőtérré történő érkezés idejére becsült repülőgép-tömegeg számítva;
5. vésztartalék tüzelőanyag/energia, amelynek mennyiségét a célrepülőtérré felett, normál körülmények között, 1 500 láb (450 m) magasságban, várakozási sebességgel történő repüléshez, a kitérő célrepülőtérré vagy (amennyiben nem szükséges kitérő célrepülőtérré kiválasztása) a célrepülőtérré történő érkezés idejére becsült repülőgéptömeghez számítják, és amely nem lehet kevesebb, mint:
 - i. dugattyús motorokkal hajtott repülőgépek esetén 45 percnyi repüléshez szükséges tüzelőanyag/energia; vagy
 - ii. gázturbinás repülőgépek esetén 30 percnyi repüléshez szükséges tüzelőanyag/energia;

6. kiegészítő tüzelőanyag/energia, amennyiben a repülés típusa szükségessé teszi; az a tüzelőanyag-/energiamennyiség, amely lehetővé teszi az útvonalon lévő tüzelőanyag-/energiacsökkentési célú kitérő repülőtéren történő leszállást (fuel/energy ERA repülőtér kritikus forgatókönyv) a repülőgép olyan meghibásodása esetén, amely jelentősen növeli a tüzelőanyag-/energiafogyasztást az útvonal legkritikusabb pontján; erre a kiegészítő tüzelőanyagra/energiára csak akkor van szükség, ha a c) bekezdés 2–5. pontja szerint számított minimális tüzelőanyag-/energiamennyiség nem elegendő egy ilyen eseményhez;
 7. többlet-tüzelőanyag/energia a várható késések vagy a különleges műveleti korlátozások figyelembevétele érdekében; valamint
 8. többlet-tüzelőanyag/energia, amennyiben a parancsnok azt szükségesnek ítéli.
- d) Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy ha egy légi jármű az eredetileg tervezettől eltérő útvonalon vagy célrepülőtérrig repül tovább, a szükséges felhasználható tüzelőanyag/energia mennyiségének kiszámítására szolgáló repülés közbeni újratervezési eljárások magukban foglalják a c) bekezdés 2–7. pontját.”;
- i. a CAT.OP.MPA.182 pont helyébe a következő szöveg lép:
- „CAT.OP.MPA.182 Tüzelőanyag-/energiaterv – repülőtér-kiválasztási stratégia – repülőgépek
- a) A tervezési fázisban az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a repülés megkezdése után elfogadható bizonyosság van arra, hogy a repülőtér várható használatának időpontjában rendelkezésre áll egy olyan repülőtér, ahol biztonságos leszállás hajtható végre.
 - b) A tervezési fázisban a felszállást követő rendkívüli vagy vészhelyzet esetén történő biztonságos leszállás érdekében az üzemben tartónak ki kell választania és az operatív repülési tervben meg kell határoznia egy felszálló kitérő repülőteret, ha:
 1. a kiindulási repülőtér időjárási körülményei rosszabbak, mint az üzemben tartó által az adott műveletre megállapított repülőtér-leszállási minimumok; vagy
 2. egyéb okok miatt lehetetlen lenne visszatérni a kiindulási repülőterre.
 - c) A felszálló kitérő repülőternek olyan távolságra kell elhelyezkednie a kiindulási repülőtertől, amely a minimálisra csökkenti a lehetséges rendkívüli vagy vészhelyzeteknek való kitérés kockázatát. A felszálló kitérő repülőtér kiválasztásakor az üzembentartónak legalább a következőket figyelembe kell vennie:
 1. tényleges és előre jelzett időjárási viszonyok;
 2. a repülőter infrastruktúra rendelkezésre állása és minősége;
 3. a repülőgép navigációs és leszállási képességei rendkívüli vagy vészhelyzetek során, figyelembe véve a kritikus rendszerek redundanciáját; valamint
 4. a jóváhagyások (pl. megnövelt hatótávolságú műveletek két hajtóműves repülőgépekkel (ETOPS), kis látótávolságú (LVO) műveletek stb.).
 - d) A tervezési fázisban az üzemben tartónak minden műszer szerinti repülési szabályok (IFR) szerint végrehajtott repülés esetén a légiforgalmi szolgálatoknak (ATS) leadott repülési tervben ki kell választania és meg kell határoznia egy vagy több repülőteret, hogy normál működés közben két biztonságos leszállási lehetőség álljon rendelkezésre:
 1. a célrepülőtér elérésekor; vagy
 2. az elhatározási pont (PNR) elérésekor, bármely, az útvonalon lévő tüzelőanyag-/energiacsökkentési célú kitérő repülőterhez, elszigetelt repülőter műveletek közben; elszigetelt repülőterre történő repülést nem szabad folytatni az elhatározási ponton túl, kivéve, ha az időjárási viszonyok, a forgalom és az egyéb üzembentartási körülmények aktuális értékelése azt jelzi, hogy a célrepülőteren a várható használat idején biztonságos leszállás hajtható végre.

Az üzemben tartónak előzetes jóváhagyást kell szereznie az illetékes hatóságtól az elszigetelt repülőtér célrepülőterként történő igénybevételehez.
 - e) Az üzemben tartónak megfelelő biztonsági tartalékokat kell biztosítania a repülés tervezésekor az előre jelzett időjárási viszonyok a leszállás várható időpontjában történő lehetséges romlásának figyelembevétele érdekében.
 - f) Az üzemben tartónak minden egyes IFR-repülés esetén biztosítania kell, hogy rendelkezésre álljanak a szükséges eszközök a navigáláshoz és a célrepülőteren való leszálláshoz vagy a tervezett megközelítési és leszállási művelet végrehajtására való képesség elvesztése esetén a kitérő célrepülőteren való leszálláshoz.”.

- j) A CAT.OP.MPA.185 pont helyébe a következő szöveg lép:
„CAT.OP.MPA.185 Tüzelőanyag-/energiaterv – repülés közbeni tüzelőanyag-/energiagazdálkodási stratégia – repülőgépek
- a) Az üzemben tartónak olyan eljárásokat kell kidolgoznia a repülés közbeni tüzelőanyag-/energiagazdálkodási stratégiához, amelyek biztosítják a következőket:
1. a tervezési fázisban tett feltételezések folyamatos ellenőrzése (repülés előtt vagy repülés közben végzett újratervezés, vagy mindkettő);
 2. ismételt elemzés és szükség esetén módosítás;
 3. a fennmaradó felhasználható tüzelőanyag/energia mennyiségének védettsége, amely mennyiség nem kevesebb, mint egy olyan repülőtérről történő repüléshez szükséges tüzelőanyag/energia, ahol biztonságos leszállás hajtható végre; valamint
 4. a tüzelőanyagra/energiára vonatkozó, az 1., 2. és 3. pont szempontjából lényeges adatok feljegyzése.
- b) Az üzemben tartónak rendelkeznie kell olyan eljárásokkal, amelyek előírják a parancsnok számára, hogy a késésekkel kapcsolatos információkat megbízható forrásból szerezzé be, amennyiben előre nem látható körülmények azt eredményezhetik, hogy a célrepülőtéren kevesebb tüzelőanyaggal/energiával kell leszállást végrehajtani, mint a véstartalék tüzelőanyag/energia plusz:
1. szükség esetén egy kitérő repülőtérről történő repüléshez szükséges tüzelőanyag/energia; vagy
 2. egy elszigetelt repülőtérről történő repüléshez szükséges tüzelőanyag/energia.
- c) A parancsnok tájékoztatja a légiforgalmi irányítást (ATC) a »minimális tüzelőanyag/energia« állapotról a »MINIMÁLIS TÜZELŐANYAG« bejelentésével, amikor a parancsnok:
1. úgy határozott, hogy leszáll egy adott repülőtéren; valamint
 2. számításai szerint az adott repülőtérről mért meglévő távolság bármilyen változása a tervezettnél kevesebb véstartalék tüzelőanyaggal/energiával történő leszállást eredményezhet.
- d) A parancsnok a »MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL« üzenet sugárzásával jelzi a »tüzelőanyaggal/energiával összefüggő vészhelyzetet«, amikor az a felhasználható tüzelőanyag/energia, amely a számítások szerint a legközelebbi olyan repülőtérről történő leszálláskor rendelkezésre fog állni, ahol biztonságos leszállás hajtható vége, kevesebb, mint a tervezett véstartalék tüzelőanyag/energia.”;
- k) a CAT.OP.MPA.186 pontot el kell hagyni;
- l) a CAT.OP.MPA.190 pont helyébe a következő szöveg lép:
„CAT.OP.MPA.190 Tüzelőanyag-/energiaterv – helikopterek
- a) Az üzemben tartónak ki kell dolgoznia, be kell vezetnie és működtetnie kell egy tüzelőanyag-/energiatervet, amely a következőket foglalja magában:
1. tüzelőanyag-/energiatervezési és repülés közbeni újratervezési stratégia; valamint
 2. repülés közbeni tüzelőanyag-/energiagazdálkodási stratégia.
- b) A tüzelőanyag-/energiatervnek:
1. meg kell felelnie az elvégzett művelet típusának (típusainak); valamint
 2. meg kell felelnie az üzemeltető azon képességének, hogy támogassa a terv végrehajtását.
- c) A tüzelőanyag-/energiatervet és annak bármilyen változását az illetékes hatóságnak előzetesen jóvá kell hagynia.”;
- m) a szöveg a következő CAT.OP.MPA.191 és CAT.OP.MPA.192 ponttal egészül ki:
„CAT.OP.MPA.191 Tüzelőanyag-/energiaterv – Tüzelőanyag-/energiatervezési és repülés közbeni újratervezési stratégia – helikopterek
- a) A tüzelőanyag-/energiaterv részeként az üzemben tartónak tüzelőanyag-/energiatervezési és repülés közbeni újratervezési stratégiát kell kidolgoznia annak érdekében, hogy a repülőgép elegendő mennyiségű felhasználható tüzelőanyagot/energiát szállít a tervezett repülés biztonságos befejezéséhez és a tervezett feladattól való eltérések lehetővé tételéhez.
- b) Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a repülések tüzelőanyag-/energiatervezése legalább az alábbi elemek alapján történjen:
1. az üzembentartási kézikönyvben szereplő eljárások, valamint:
 - i. a tüzelőanyag-/energiafogyasztás-követő rendszerből nyert, a légi járműre vonatkozó aktuális adatok; vagy

- ii. a légi jármű gyártója által megadott adatok; valamint
2. a repülés végrehajtása során várható üzembentartási körülmények, beleértve:
 - i. a légi jármű tüzelőanyag-/energiafogyasztásra vonatkozó adatai;
 - ii. a várt tömegek;
 - iii. az előre jelzett időjárási viszonyok;
 - iv. az elhalasztott karbantartási elemek vagy a konfigurációeltérések, illetve mindkettő hatásai; valamint
 - v. a léginnavigációs szolgáltatók által bevezetett eljárások és korlátozások.
- c) Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a repüléshez szükséges felhasználható tüzelőanyag/energia repülés előtti kiszámításában szerepeljenek az alábbi értékek is:
 1. a guruláshoz szükséges tüzelőanyag/energia, amely nem lehet kevesebb a felszállás előtt várhatóan felhasználandó mennyiségnél;
 2. útvonalrepüléshez szükséges tüzelőanyag/energia;
 3. váratlan helyzetekre fenntartott tüzelőanyag/energia;
 4. kitérő célrepülőtérré eléréséhez szükséges tartalék tüzelőanyag/energia az esetleg szükséges kitérő célrepülőtérré eléréséhez;
 5. vésztartalék tüzelőanyag/energia, amely nem lehet kevesebb, mint:
 - i. látvarepülési szabályok (VFR) szerint nappal, látható tereptárgyak alapján történő tájékozódással történő repülés esetén 20 percnyi, a legjobb hatótávolsághoz tartozó sebességgel történő repüléshez szükséges tüzelőanyag/energia; vagy
 - ii. látvarepülési szabályok (VFR) szerint, de nem a látható tereptárgyak alapján történő tájékozódással vagy éjszaka történő repülés esetén 30 percnyi, a legjobb hatótávolsághoz tartozó sebességgel történő repüléshez szükséges tüzelőanyag/energia; vagy
 - iii. műszer szerinti repülési szabályok (IFR) szerinti repülés esetén a célrepülőtérré felett, normál körülmények között, 1 500 láb (450 m) magasságban, 30 percnyi várakozási sebességgel történő repüléshez szükséges tüzelőanyag/energia, a kitérő célrepülőtérré vagy (amennyiben nem szükséges kitérő célrepülőtérré kiválasztása) a célrepülőtérré történő érkezés idejére becsült helikoptertömeeggel számítva;
 6. többlet-tüzelőanyag/energia a várható késések vagy a különleges műveleti korlátozások figyelembevétele érdekében; valamint
 7. többlet-tüzelőanyag/energia, amennyiben a parancsnok azt szükségesnek ítéli.
- d) Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy ha egy légi járműnek az eredetileg tervezettől eltérő útvonalon vagy célrepülőtérré kell továbbrepülnie, akkor a szükséges felhasználható tüzelőanyag/energia kiszámítására szolgáló repülés közbeni újratervezési eljárások tartalmazzák a következőket:
 1. a hátralevő útvonalrepüléshez szükséges tüzelőanyag/energia;
 2. tartalék tüzelőanyag/energia, amely az alábbiakból tevődik össze:
 - i. váratlan helyzetekre fenntartott tüzelőanyag/energia;
 - ii. kitérő tartalék tüzelőanyag/energia az esetleg szükséges kitérő célrepülőtérré eléréséhez;
 - iii. vésztartalék tüzelőanyag/energia; valamint
 - iv. kiegészítő tüzelőanyag/energia, amennyiben a repülés típusa szükségessé teszi;
 3. többlet-tüzelőanyag/energia a várható késések vagy a különleges műveleti korlátozások figyelembevétele érdekében; valamint
 4. többlet-tüzelőanyag/energia, amennyiben a parancsnok azt szükségesnek ítéli.
- e) A b)–d) pontok alternatívájaként a 3 175 kg-ot meg nem haladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű helikopterrel nappal, látható tereptárgyak alapján történő tájékozódással repült útvonalakon történő repülések, illetve helikopterrel végzett helyi műveletek esetén a tüzelőanyag-/energiagazdálkodási stratégiának biztosítania kell, hogy a repülésnek vagy repülések sorozatának a befejezésekor a vésztartalék tüzelőanyag/energia elegendő legyen az alábbiakhoz:
 1. 30 percgig tartó repülés a legjobb hatótávolságot biztosító sebességgel; vagy
 2. 20 percnyi repülés a legjobb hatótávolságot biztosító sebességgel, amennyiben a repülés olyan területen történik, ahol folyamatosan rendelkezésre áll megfelelő műveleti terület”.

CAT.OP.MPA.192 A repülőterek és műveleti területek kiválasztása – helikopterek

- a) Műszeres időjárási körülmények (IMC) közötti repülések esetében, amennyiben időjárási okokból nem lehetséges az indulási helyszínre történő visszatérés, az üzemben tartónak olyan felszálló kiterő repülőteret kell választania, amely normál utazósebességen történő repüléssel egyórányi repülési időn belüli távolságra esik.
- b) A tervezési fázisban az üzemben tartónak minden, a műszer szerinti repülési szabályok (IFR) szerint végrehajtott repülés esetén a légiforgalmi szolgálatoknak (ATS) leadott repülési tervben ki kell választania és meg kell határozni egy vagy több repülőteret vagy műveleti területet, hogy normál működés közben két biztonságos leszállási lehetőség álljon rendelkezésre, az SPA.HOFO.120 pont b) bekezdésében előírtak kivételével.
- c) Az üzemben tartónak megfelelő biztonsági tartalékokat kell biztosítani a repülés tervezésekor az előre jelzett időjárási viszonyok a leszállás várható időpontjában történő lehetséges romlásának figyelembevételére érdekében.
- d) Minden egyes IFR-repülés esetén az üzemben tartónak biztosítani kell, hogy rendelkezésre álljanak a szükséges eszközök a navigáláshoz és a célrepülőtéren való leszálláshoz vagy a tervezett megközelítési és leszállási művelet végrehajtására való képesség elvesztése esetén a kiterő célrepülőtéren való leszálláshoz.”;
- n) a CAT.OP.MPA.195. pont helyébe a következő szöveg lép:
„CAT.OP.MPA.195 Tüzelőanyag-/energiaterv – repülés közbeni tüzelőanyag-/energiagazdálkodási stratégia – helikopterek
- a) Az üzemben tartónak eljárásokat kell kidolgoznia annak biztosítására, hogy repülés közben történjen tüzelőanyag-/energiamennyiség-ellenőrzés és tüzelőanyaggal/energiával való gazdálkodás.
- b) A parancsnoknak figyelemmel kell kísérnie a fennmaradó felhasználható tüzelőanyag/energia mennyiségét, biztosítandó, hogy az védett, valamint hogy az nem kevesebb, mint egy olyan repülőtérrig vagy műveleti területig történő repüléshez szükséges tüzelőanyag/energia, ahol biztonságos leszállás hajtható végre.
- c) A parancsnok tájékoztatja a légiforgalmi irányítást (ATC) a »minimális tüzelőanyag/energia« állapotról a »MINIMÁLIS TÜZELŐANYAG« bejelentésével, amikor a parancsnok:
1. úgy határozott, hogy leszáll egy repülőtéren vagy műveleti területen; valamint
 2. számításai szerint az adott repülőtérről vagy műveleti területről mért meglévő távolság bármilyen változása, illetve egyéb légiforgalmi késések a tervezettnél kevesebb vésztartalék tüzelőanyaggal/energiával történő leszállást eredményezhetnek.
- d) A parancsnok a »MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL« üzenet sugárzásával jelzi a »tüzelőanyaggal/energiával összefüggő vészhelyzetet«, amikor az a felhasználható tüzelőanyag/energia, amely a becslések szerint a legközelebbi olyan repülőtérrig vagy műveleti területre történő leszálláskor rendelkezésre fog állni, ahol biztonságos leszállás hajtható vége, kevesebb, mint a tervezett vésztartalék tüzelőanyag/energia.”;
- o) a következő CAT.OP.MPA.200 pont helyébe a következő szöveg lép:
„CAT.OP.MPA.200 A légi jármű különleges tüzelőanyag-feltöltése és -leeresztése
- a) Különleges tüzelőanyag-feltöltés és -leeresztés kizárólag akkor végezhető, ha az üzemben tartó:
1. kockázatértékelést végzett;
 2. eljárásokat dolgozott ki; valamint
 3. képzési programot dolgozott ki az ilyen műveletekben részt vevő személyzet számára.
- b) A különleges tüzelőanyag-feltöltés és -leeresztés következőket jelenti:
1. járó hajtóművel vagy forgó rotorokkal végzett tüzelőanyag-feltöltés;
 2. tüzelőanyag-feltöltés és -leeresztés utasok be- vagy kiszállása közben, illetve utasokkal a fedélzeten; valamint
 3. kerozin feltöltése és leeresztése.
- c) Repülőgépek esetén bármilyen különleges tüzelőanyag-feltöltési vagy -leeresztési eljáráshoz és azok bármilyen változtatáshoz az illetékes hatóság előzetes jóváhagyása szükséges.
- d) Helikopterek esetén a forgó rotorral végzett tüzelőanyag-feltöltési eljárásokhoz és azok bármilyen változtatáshoz az illetékes hatóság előzetes jóváhagyása szükséges.”;

- p) a CAT.OP.MPA.245 a) 1. pont helyébe a következő szöveg lép:
„1. kezdheti meg a repülést; vagy”;
- q) a CAT.OP.MPA.246 pont a) bekezdése helyébe a következő lép:
„a) a csökkentett mennyiségű váratlan helyzetekre fenntartott tüzelőanyag/energiára vonatkozó eljárás alkalmazása esetén az elhatározási pontot; vagy”;
- r) a CAT.OP.MPA.260 pont helyébe a következő szöveg lép:
„CAT.OP.MPA.260 Tüzelőanyag-/energia- és olajellátás
A parancsnok csak akkor kezdheti meg a repülést, illetve repülés közbeni újratervezés esetén csak akkor folytathatja azt, ha megbizonyosodik arról, hogy a légi járművön – a várható repülési körülményeket figyelembe véve – legalább a repülés biztonságos befejezéséhez elegendő felhasználható tüzelőanyag/energia és olaj található.”;
- s) a CAT.OP.MPA.280 „Repülés közbeni tüzelőanyag-gazdálkodás – repülőgépek” pont helyébe a következő szöveg lép:
„CAT.OP.MPA.280
[SZÁNDÉKOSAN ÜRES OLDAL].”;
- t) a CAT.OP.MPA.281 pontot el kell hagyni;
- u) a CAT.POL.A.220. pont f) bekezdésének helyébe a következő lép:
„f) A repülőgép várható tömege a két hajtómű leállításának feltételezett pontjában nem lehet kevesebb, mint amely magában foglalja a feltételezett leszálló repülőter eléréséhez, közvetlenül a leszállóterület fölé legalább 1 500 lábon (450 méteren) történő megérkezéshez és azt követően 15 percnyi, utazóteljesítménnyel vagy tolóerővel történő repüléshez elegendő tüzelőanyagot/energiát.”;
- v) a CAT.POL.A.420 pont d) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:
„d) A repülőgép várható tömege a két hajtómű leállításának feltételezett pontjában nem lehet kevesebb, mint amely magában foglalja a feltételezett leszálló repülőter eléréséhez, közvetlenül a leszállóterület fölé legalább 1 500 lábon (450 méteren) történő megérkezéshez és azt követően 15 percnyi, utazóteljesítménnyel vagy tolóerővel történő repüléshez elegendő tüzelőanyagot/energiát.”;
- w) a CAT.IDE.A.195 pont e) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:
„e) A fedélzeti adatrögzítő működésbe lépésével és leállításával kapcsolatos logikára vonatkozó követelmények megegyeznek a pilótafülke-hangrögzítő működésbe lépésével és leállításával kapcsolatos logikára vonatkozó, a CAT.IDE.A.185 pontban meghatározott követelményekkel.”;
5. az V. melléklet a következőképpen módosul:
- a) az SPA.HEMS.150 pont helyébe a következő lép:
„SPA.HEMS.150 Tüzelőanyag-/energiaellátás – könnyítések
A CAT.OP.MPA.191 pont b), c) és d) bekezdéseinek alternatívájaként, amikor a helikopteres légimentési (HEMS) küldetést látvarepülési szabályok (VFR) szerint, egy helyi és meghatározott földrajzi területen belül végzik, illetve helikopterrel végzett helyi műveletek esetén a tüzelőanyag-/energiagazdálkodási stratégiának biztosítania kell, hogy a küldetés befejezésekor a vész tartalék tüzelőanyag/energia elegendő legyen az alábbiakhoz:
- a) 30 percig tartó repülés a legjobb hatótávolságot biztosító sebességgel; vagy
b) 20 percnyi repülés a legjobb hatótávolságot biztosító sebességgel nappal, amennyiben a repülés olyan területen történik, ahol folyamatosan rendelkezésre áll megfelelő műveleti terület”;
- b) az SPA.HEMS.155 pont helyébe a következő lép:
„SPA.HEMS.155 Tüzelőanyag-feltöltés utasokkal a fedélzeten
Vagy álló rotorok, vagy forgó rotorok melletti végezhető tüzelőanyag-feltöltési eljárást kell biztosítani a CAT.OP.MPA.200 »A légi jármű különleges tüzelőanyag-feltöltése és -leeresztése« pontnak megfelelően.”;
- c) az SPA.HOFO.120 pont helyébe a következő szöveg lép:
„a) Szárazföldi kitérő célrepülőter. Tengeri létesítményről szárazföldi repülőterre végzett repülések esetén a parancsnokpilóta/parancsnok a CAT.OP.MPA.192, az NCC.OP.152 és az SPO.OP.151 ponttól eltérve nem köteles kitérő célrepülőteret meghatározni az operatív repülési tervben, ha:
1. a célrepülőter tengerparti repülőter; vagy

2. teljesülnek a következő feltételek:
- i. a célrepülőtér közzétett műszeres megközelítési eljárással rendelkezik;
 - ii. a repülési idő kevesebb, mint 3 óra; és
 - iii. a várható leszállási időt megelőző 1 órára és az azt követő 1 órára vonatkozó közzétett időjárás-jelentés szerint:
 - A) a felhőalap legalább 700 lábbal magasabb a műszeres megközelítési eljárásához tartozó minimumoknál vagy 1 000 lábbal a célrepülőtér felett helyezkedik el (a kettő közül a magasabb érték); és
 - B) a látótávolság legalább 2 500 méter.”;
- d) az SPA.SET-IMC.110 pont l) bekezdésének helyébe az alábbi szöveg lép:
- „l) vészhelyzeti hajtóműteljesítmény-ellenőrző rendszer, amely lehetővé teszi a hajtómű elegendő teljesítménytartományban való további működtetését a repülés biztonságos befejezése érdekében, a tüzelőanyag-/energiaszabályozó egység észszerűen várható meghibásodása esetén.”
6. a VI. melléklet a következőképpen módosul:
- a) az NCC.OP.105. pont helyébe a következő lép:
- „NCC.OP.105 Elszigetelt repülőterek meghatározása – repülőgépek
- A kitérő repülőterek megválasztása és a tüzelőanyag-/energiatervezési és repülés közbeni újratervezési stratégia szempontjából az üzemben tartónak nem kell elszigetelt repülőterként kezelnie a repülőtereket, kivéve, ha a legközelebbi alkalmas időjárású kitérő célrepülőtér eléréséhez szükséges idő meghaladja:
- a) dugattyús motoros repülőgépeknél a 60 percet; vagy
 - b) gázturbinás hajtóműves repülőgépeknél a 90 percet.”;
- b) az NCC.OP.130 és az NCC.OP.131 pont helyébe a következő szöveg lép:
- „NCC.OP.130 Tüzelőanyag-/energiaterv – repülőgépek és helikopterek
- a) Az üzemben tartónak ki kell dolgoznia, be kell vezetnie és működtetnie kell egy tüzelőanyag-/energiatervet, amely a következőket foglalja magában:
 1. tüzelőanyag-/energiatervezési és repülés közbeni újratervezési stratégia; és
 2. repülés közbeni tüzelőanyag-/energiagazdálkodási stratégia.
 - b) A tüzelőanyag-/energiatervnek:
 1. meg kell felelnie az elvégzett művelet típusának (típusainak); és
 2. meg kell felelnie az üzemeltető azon képességének, hogy támogassa a terv végrehajtását.
- NCC.OP.131 Tüzelőanyag-/energiaterv – tüzelőanyag-/energiatervezési és repülés közbeni újratervezési stratégia – repülőgépek és helikopterek
- a) A tüzelőanyag-/energiaterv részeként az üzemben tartónak tüzelőanyag-/energiatervezési és repülés közbeni újratervezési stratégiát kell kidolgoznia annak érdekében, hogy a repülőgép elegendő mennyiségű felhasználható tüzelőanyagot/energiát szállítson a tervezett repülés biztonságos befejezéséhez és a tervezett feladattól való eltérések lehetővé tételéhez.
 - b) Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a repülések tüzelőanyag-/energiatervezése legalább az alábbi elemek alapján történjen:
 1. az üzembentartási kézikönyvben szereplő eljárások, valamint:
 - i. a tüzelőanyag-/energiafogyasztás-követő rendszerből nyert, a légi járműre vonatkozó aktuális adatok, vagy, ha ezek nem állnak rendelkezésre;
 - ii. a légi jármű gyártója által megadott adatok; és
 2. a repülés végrehajtása során várható üzembentartási körülmények, beleértve:
 - i. a légi jármű tüzelőanyag-/energiafogyasztásra vonatkozó adatai;
 - ii. a várt tömegek;
 - iii. az előre jelzett időjárási viszonyok;

- iv. az elhalasztott karbantartási elemek vagy a konfigurációeltérések, illetve mindkettő hatásai; és
 - v. a várható késések.
- c) Repülőgépek esetében az üzemen tartónak biztosítania kell, hogy a repüléshez szükséges felhasználható tüzelőanyag/energia repülés előtti kiszámításában szerepeljenek az alábbi értékek is:
- 1. a guruláshoz szükséges tüzelőanyag/energia, amely nem lehet kevesebb a felszállás előtt várhatóan felhasználandó mennyiségnél;
 - 2. útvonalrepüléshez szükséges tüzelőanyag/energia, amely az a tüzelőanyag-/energiamennyiség, amely ahhoz szükséges, hogy a repülőgép a felszállástól vagy a repülés közbeni újratervezés helyétől a célrepülőtérre való leszállásig repülhessen;
 - 3. váratlan helyzetekre fenntartott tüzelőanyag/energia, amely az előre nem látott tényezők ellensúlyozásához szükséges tüzelőanyag-/energiamennyiség;
 - 4. kitérő célrepülőtér eléréséhez szükséges tartalék tüzelőanyag/energia:
 - i. ha egy járatot legalább egy kitérő célrepülőtérrel üzemeltetnek, az a tüzelőanyag-/energiamennyiség, amely ahhoz szükséges, hogy a repülőgép a célrepülőtértől a kitérő célrepülőtérre repüljön; vagy
 - ii. ha egy járatot kitérő célrepülőtér nélkül üzemeltetnek, az a tüzelőanyag-/energiamennyiség, amely ahhoz szükséges, hogy a repülőgép a célrepülőtérnél várakozzon, ellensúlyozva a kitérő célrepülőtér hiányát;
 - 5. véstartalék tüzelőanyag/energia, amelynek mennyiségét a célrepülőtér felett, normál körülmények között, 1 500 láb (450 m) magasságban, várakozási sebességgel történő repüléshez, a kitérő célrepülőtérre vagy (amennyiben nem szükséges kitérő célrepülőtér kiválasztása) a célrepülőtérre történő érkezés idejére becsült légi jármű-tömeghez számítják, és amely nem lehet kevesebb, mint:
 - i. látvarepülési szabályok (VFR) szerinti, éjszaka, valamint műszer szerinti repülési szabályok szerinti, dugattyús motoros repülőgépekkel történő repüléskor 45 percnyi repüléshez szükséges tüzelőanyag/energia; vagy
 - ii. látvarepülési szabályok (VFR) szerinti, nappal, dugattyús motoros repülőgépekkel történő repüléskor 30 percnyi repüléshez szükséges tüzelőanyag/energia;
 - iii. gázturbinás repülőgépek esetén 30 percnyi repüléshez szükséges tüzelőanyag/energia;
 - 6. kiegészítő tüzelőanyag/energia, amennyiben a repülés típusa szükségessé teszi; az a tüzelőanyag-/energiamennyiség, amely lehetővé teszi az útvonalon lévő tüzelőanyag-/energiacsökkentési célú kitérő repülőtérre történő biztonságos leszállást (fuel/energy ERA repülőtér kritikus forgatókönyv) a hajtómű meghibásodása vagy a túlnyomás megszűnése esetén (amelyhez nagyobb mennyiségű tüzelőanyag/energia szükséges), feltételezve, hogy a meghibásodás az útvonal legkritikusabb pontján következik be; erre a kiegészítő tüzelőanyag/energiára csak akkor van szükség, ha a c) bekezdés 2–5. pontja szerint számított minimális tüzelőanyag-/energiamennyiség nem elegendő egy ilyen eseményhez;
 - 7. többlet-tüzelőanyag/energia a várható késések vagy a különleges műveleti korlátozások figyelembevételére érdekében; és
 - 8. többlet-tüzelőanyag/energia, amennyiben a parancsnok azt szükségesnek ítéli.
- d) Helikopterek esetében az üzemen tartónak biztosítania kell, hogy a repüléshez szükséges felhasználható tüzelőanyag/energia repülés előtti kiszámításában szerepeljen az alábbi értékek mindegyike:
- 1. a tervezett leszálló repülőtérre vagy leszállóhelyre tartó repüléshez szükséges tüzelőanyag/energia;
 - 2. amennyiben kitérő célrepülőtér használatára van szükség, a kitérő célrepülőtér eléréséhez szükséges tartalék tüzelőanyag/energia, amely az a tüzelőanyag-/energiamennyiség, amely egy megszakított megközelítésnek a tervezett leszálló repülőtérre vagy leszállóhelyre történő végrehajtásához, majd ezután a meghatározott kitérő célrepülőtérre repüléshez, annak megközelítéséhez és a leszálláshoz szükséges; és
 - 3. véstartalék tüzelőanyag/energia, amely nem lehet kevesebb, mint:
 - i. a látvarepülési szabályok (VFR) szerint végzett repülések esetében legalább 20 percnyi, a legjobb hatótávolsághoz tartozó sebességgel történő repüléshez szükséges tüzelőanyag/energia; vagy
 - ii. műszer szerint végrehajtott (IFR) repülések esetében a tervezett leszálló repülőtér vagy leszállóhely vagy a kitérő célrepülőtér felett, standard hőmérsékleti viszonyok között, 450 m (1 500 láb) magasságban, legalább 30 percnyi, várakozási sebességgel történő repüléshez szükséges tüzelőanyag/energia.

- e) Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy ha egy légi járműnek az eredetileg tervezettől eltérő célrepülőtérig kell továbbrepülnie, akkor a szükséges felhasználható tüzelőanyag/energia mennyiségének kiszámítására szolgáló repülés közbeni újratervezési eljárások magukban foglalják repülőgépek esetén a c) bekezdés 2–7. pontját, helikopterek esetén pedig a d) bekezdést.
- f) A parancsnokpilóta csak akkor kezdheti meg a repülést, illetve repülés közbeni újratervezés esetén csak akkor folytathatja azt, ha megbizonyosodik arról, hogy a légi járművön legalább a repülés biztonságos befejezéséhez elegendő felhasználható tüzelőanyag/energia és olaj található.”;
- c) az NCC.OP.151 pont b) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:
- „b) a tervezett leszállás helye elszigeteltnek minősül, és fennállnak az alábbi feltételek:
1. a tervezett leszálló repülőtéren műszeres megközelítési eljárás van előírva; és
 2. a rendelkezésre álló friss időjárási adatok azt mutatják, hogy a becsült érkezési időt két órával megelőző időponttól a becsült érkezési időt két órával meghaladó időpontig az alábbi időjárási viszonyok lesznek az uralkodóak:
 - i. a felhőalap legalább 300 m-rel (1 000 lábbal) magasabb a műszeres megközelítési eljáráshoz tartozó minimumnál; és
 - ii. a látótávolság legalább 5,5 km lesz, vagy pedig 4 km-rel meghaladja az eljáráshoz tartozó minimumot.”;
- d) az NCC.OP.155 pont b) bekezdése helyébe a következő lép:
- „b) Minden egyéb tüzelőanyag/energia esetében meg kell tenni a szükséges óvintézkedéseket, és a légi járművön megfelelő létszámú képezített személyzetnek kell tartózkodnia, amelynek tagjai készek a légi jármű vészkiürítését a lehető legcélszerűbb és leggyorsabb módon megkezdeni és irányítani.”;
- e) a szöveg a következő NCC.OP.157 ponttal egészül ki:
- „NCC.OP.157 Tüzelőanyag-feltöltés járó hajtóműve(kke)l és/vagy forgó rotorokkal – helikopter
- a) Tüzelőanyag-feltöltés járó hajtóműve(kke)l és/vagy forgó rotorokkal kizárólag a következő feltételek fennállása esetén hajtható végre:
1. utasok nem szállnak éppen be vagy ki;
 2. ha a repülőter/műveleti terület üzemben tartója engedélyez ilyen műveleteket;
 3. a légi jármű repülési kézikönyvében szereplő bármely konkrét eljárásnak és korlátozásnak megfelelően;
 4. JET A vagy JET A-1 tüzelőanyag típusokkal; és
 5. megfelelő mentő és tűzoltószolgálati (RFF) létesítmények vagy felszerelések megléte esetén.
- b) Az üzemben tartónak fel kell mérnie a járó hajtóműve(kkel)l és/vagy forgó rotorokkal végzett tüzelőanyag-feltöltéssel kapcsolatos kockázatokat.
- c) Az üzemben tartónak meg kell határoznia az összes érintett személyzet, például a személyzet tagjai és a földi üzemeltető személyzet által követendő megfelelő eljárásokat.
- d) Az üzemben tartónak ki kell képeznie a személyzet tagjait, és biztosítania kell, hogy az érintett földi üzemeltető személyzet megfelelő képzést kapjon.
- e) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a helikopter járó hajtóműve(kkel)l és/vagy forgó rotorokkal végzett tüzelőanyag-feltöltési eljárása szerepel az üzembentartási kézikönyvben. Az eljárást és annak bármilyen változását az illetékes hatóságnak előzetesen jóvá kell hagynia.”;
- f) az NCC.OP.205 pont helyébe a következő szöveg lép:
- „NCC.OP.205 Tüzelőanyag-/energiaterv – repülés közbeni tüzelőanyag-/energiagazdálkodási stratégia
- a) Az üzemben tartónak eljárásokat kell kidolgoznia annak biztosítására, hogy repülés közben történjen tüzelőanyag-/energiamennyiség-ellenőrzés és tüzelőanyaggal/energiával való gazdálkodás.
- b) A parancsnokpilótának figyelemmel kell kísérnie a fennmaradó felhasználható tüzelőanyag/energia mennyiségét, biztosítandó, hogy az védett, valamint hogy az nem kevesebb, mint egy olyan repülőtérig vagy műveleti területig történő repüléshez szükséges tüzelőanyag/energia, ahol biztonságos leszállás hajtható végre.
- c) A parancsnokpilóta tájékoztatja a légiforgalmi irányítást (ATC) a »minimális tüzelőanyag/energia« állapotról a »MINIMÁLIS TÜZELŐANYAG« bejelentésével, amikor a parancsnokpilóta:
1. úgy határozott, hogy leszáll egy adott repülőtéren vagy műveleti területen; és

2. számításai szerint az adott repülőtérről vagy műveleti területtől mért meglévő távolság bármilyen változása, illetve egyéb légiforgalmi késések a tervezettnél kevesebb vésztartalék tüzelőanyaggal/energiával történő leszállást eredményezhetnek.
- d) A parancsnokpilóta a »MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL« üzenet sugárzásával jelzi a »tüzelőanyaggal/energiával összefüggő vészhelyzetet«, amikor az a felhasználható tüzelőanyag/energia, amely a becslések szerint a legközelebbi olyan repülőtérré vagy műveleti területre történő leszálláskor rendelkezésre fog állni, ahol biztonságos leszállás hajtható vége, kevesebb, mint a tervezett vésztartalék tüzelőanyag/energia.”;
- g) az NCC.POL.110 pont a) bekezdésének 6., 7., 8. és 9. pontja helyébe a következő szöveg lép:
- „6. a tüzelőanyag/energia tömege felszálláskor és az útvonalrepüléshez szükséges tüzelőanyag/energia tömege;
7. a tüzelőanyagtól/energiától eltérő egyéb fogyóanyagok (megfelelő esetben);
8. a terhelés összetevői, ideértve az utasokat, a poggyászt, a teherárut és a ballasztot;
9. felszállótömeg, leszállótömeg és tüzelőanyag/energia nélküli tömeg;”;
7. a VII. melléklet a következőképpen módosul:
- a) az NCO.OP.105 pont helyébe a következő lép:
- „NCO.OP.105 Elszigetelt repülőterek meghatározása – repülőgépek
- A kitérő repülőterek megválasztása és a tüzelőanyag-/energiagazdálkodási stratégia szempontjából a parancsnokpilótának nem kell elszigetelt repülőterként kezelnie a repülőtereket, kivéve, ha a legközelebbi alkalmas időjárású kitérő célrepülőtér eléréséhez szükséges idő meghaladja:
- a) dugattyús motoros repülőgépeknél a 60 percet; vagy
- b) gázturbinás hajtóműves repülőgépeknél a 90 percet.”;
- b) az NCO.OP.125 pont helyébe a következő lép:
- „NCO.OP.125 Tüzelőanyag-/energia- és olajellátás – repülőgépek és helikopterek
- a) A parancsnokpilótának biztosítania kell, hogy a fedélzeten lévő tüzelőanyag/energia és olaj mennyisége elegendő legyen, figyelembe véve az időjárási viszonyokat, a légi jármű teljesítményét befolyásoló bármely körülményt, a repülés során várható minden késedelmet, valamint minden olyan előre nem látott esetet, amely valószínűsíthetően befolyásolhatja a repülést.
- b) A parancsnokpilótának a biztonságos leszállás biztosítása érdekében meg kell határoznia egy olyan tüzelőanyag-/energiamennyiséget, amelyet vésztartalék tüzelőanyagként/energiaként kell védeni. A parancsnokpilótának a vésztartalék tüzelőanyag/energia mennyiségének meghatározása során és a következő fontossági sorrendben figyelembe kell vennie a következőket:
1. a személyek vagy vagyontárgyak a tüzelőanyag-/energia kifogyása utáni kényszerleszállásból eredő veszélyeztetésének súlyossága; és
2. annak a váratlan körülménynek a valószínűsége, hogy a vésztartalék tüzelőanyag/energia már nem védhető.
- c) A parancsnokpilóta csak akkor kezdheti meg a repülést, ha a repülőgépen annyi tüzelőanyag/energia és olaj van, ami elegendő az alábbihoz:
1. ha nincs szükség leszálló kitérő repülőtérré: amennyi a tervezett leszálló repülőtérrig vagy leszállóhelyig tartó repüléshez szükséges, plusz a vésztartalék tüzelőanyag/energia; vagy
2. ha szükség van leszálló kitérő repülőtérré: amennyi a tervezett leszálló repülőtérrig vagy leszállóhelyig, majd azt követően egy kitérő repülőtérrig tartó repüléshez szükséges, plusz a vésztartalék tüzelőanyag/energia.”;
- c) az NCO.OP.126 pontot el kell hagyni;
- d) az NCO.OP.145 pont b) bekezdése helyébe a következő lép:
- „b) Minden egyéb tüzelőanyag/energia esetében tilos tüzelőanyag-feltöltést végezni az utasok be- és kiszállítása közben, vagy ha utasok tartózkodnak a légi jármű fedélzetén, kivéve, ha a műveletet a parancsnokpilóta vagy a személyzet más olyan, megfelelően képzett tagja felügyeli, aki képes a légi jármű vészkiürítését a lehető legcélszerűbb és leggyorsabb módon megkezdeni és irányítani.”;
- e) a szöveg a következő NCO.OP.147 ponttal egészül ki:
- „NCO.OP.147 Tüzelőanyag-feltöltés járó hajtóműve(kke)l és/vagy forgó rotorokkal – helikopter

Tüzelőanyag-feltöltés járó hajtóműve(kke)l és/vagy forgó rotorokkal kizárólag a következő feltételek egyidejű fennállása esetén hajtható végre:

- a) ha nem célszerű a hajtóművet leállítani vagy újraindítani;
 - b) a légi jármű repülési kézikönyvében szereplő bármely konkrét eljárásnak és korlátozásnak megfelelően;
 - c) JET A vagy JET A-1 tüzelőanyag típusokkal;
 - d) utasok nem szállnak éppen be vagy ki, illetve nem tartózkodnak utasok vagy feladatspecialisták a fedélzeten;
 - e) ha a repülőtér vagy a műveleti terület üzemben tartója engedélyez ilyen műveleteket;
 - f) megfelelő mentő- és tűzoltószolgálati (RFF) létesítmények vagy felszerelések megléte esetén; és
 - g) a következőket tartalmazó ellenőrzőlistának megfelelően:
 1. rendes és vészhelyzeti eljárások;
 2. az előírt berendezések;
 3. az esetleges korlátozások; és
 4. a parancsnokpilóta és adott esetben a személyzet tagjai és a feladatspecialisták felelősségi köre és feladatai.”;
 - f) az NCO.OP.185 pont helyébe a következő szöveg lép:

„NCO.OP.185 Repülés közbeni tüzelőanyag-/energiagazdálkodás

 - a) A parancsnokpilótának figyelemmel kell kísérnie a fennmaradó felhasználható tüzelőanyag/energia mennyiségét, biztosítandó, hogy az védett, valamint hogy az nem kevesebb, mint egy olyan repülőtérig vagy műveleti területig történő repüléshez szükséges tüzelőanyag/energia, ahol biztonságos leszállás hajtható végre.
 - b) Az ellenőrzött repülés parancsnokpilótája tájékoztatja a légiforgalmi irányítást (ATC) a »minimális tüzelőanyag/energia« állapotról a »MINIMÁLIS TÜZELŐANYAG« bejelentésével, amikor a parancsnokpilóta:
 1. úgy határozott, hogy leszáll egy adott repülőtéren vagy műveleti területen; és
 2. számításai szerint az adott repülőtértől vagy műveleti területtől mért meglévő távolság bármilyen változása, illetve egyéb légiforgalmi késések a tervezettnél kevesebb vésztartalék tüzelőanyaggal/energiával történő leszállást eredményezhetik.
 - c) Az ellenőrzött repülés parancsnokpilótája a »MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL« üzenet sugárzásával jelzi a »tüzelőanyaggal/energiával összefüggő vészhelyzetet«, amikor az a felhasználható tüzelőanyag/energia, amely a becslések szerint a legközelebbi olyan repülőtérre vagy műveleti területre történő leszálláskor rendelkezésre fog állni, ahol biztonságos leszállás hajtható vége, kevesebb, mint a tervezett vésztartalék tüzelőanyag/energia.”;
 - g) az NCO.SPEC.135 és az NCO.SPEC.140 pontot el kell hagyni;
8. a VIII. melléklet a következőképpen módosul:
- a) az SPO.OP.105 pont helyébe a következő lép:

„SPO.OP.105 Elszigetelt repülőterek meghatározása – repülőgépek

A kitérő repülőterek megválasztása és a tüzelőanyag-/energiatervezési és repülés közbeni újratervezési stratégia szempontjából az üzemben tartónak nem kell elszigetelt repülőtérként kezelnie a repülőtereket, kivéve, ha a legközelebbi alkalmas időjárású kitérő célrepülőtér eléréséhez szükséges idő meghaladja:

 - a) dugattyús motoros repülőgépeknél a 60 percet; vagy
 - b) gázturbinás hajtóműves repülőgépeknél a 90 percet.”;
 - b) az SPO.OP.130 és az SPO.OP.131 pont helyébe a következő szöveg lép:

„SPO.OP.130 Tüzelőanyag-/energiaterv – repülőgépek és helikopterek

 - a) Az üzemben tartónak ki kell dolgoznia, be kell vezetnie és működtetnie kell egy tüzelőanyag-/energiatervet, amely a következőket foglalja magában:
 1. tüzelőanyag-/energiatervezési és repülés közbeni újratervezési stratégia; és
 2. repülés közbeni tüzelőanyag-/energiagazdálkodási stratégia.

b) A tüzelőanyag-/energiatervnek:

1. meg kell felelnie az elvégzett művelet típusának (típusainak); és
2. meg kell felelnie az üzemeltető azon képességének, hogy támogassa a terv végrehajtását.

SPO.OP.131 Tüzelőanyag-/energiaterv – tüzelőanyag-/energiatervezési és repülés közbeni újratervezési stratégia – reptülőgépek és helikopterek

a) A tüzelőanyag-/energiaterv részeként az üzemben tartónak tüzelőanyag-/energiatervezési és repülés közbeni újratervezési stratégiát kell kidolgoznia annak érdekében, hogy a reptülőgép elegendő mennyiségű felhasználható tüzelőanyagot/energiát szállít a tervezett repülés biztonságos befejezéséhez és a tervezett feladattól való eltérések lehetővé tételéhez.

b) Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a repülések tüzelőanyag-/energiatervezése legalább az alábbi elemek alapján történjen:

1. az üzembentartási kézikönyvben szereplő eljárások, valamint:
 - i. a tüzelőanyag-/energiafogyasztás-követő rendszerből származó, a légi járműre vonatkozó aktuális adatok, vagy, ha ezek nem állnak rendelkezésre;
 - ii. a légi jármű gyártója által megadott adatok; és
2. a repülés végrehajtása során várható üzembentartási körülmények, beleértve:
 - i. a légi jármű tüzelőanyag-/energiafogyasztásra vonatkozó adatai;
 - ii. a várt tömegek;
 - iii. az előre jelzett időjárási viszonyok;
 - iv. az elhalasztott karbantartási elemek és/vagy a konfigurációeltérések hatásai; és
 - v. a várható késések.

c) Reptülőgépek esetében az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a repüléshez szükséges felhasználható tüzelőanyag/energia repülés előtti kiszámításában szerepeljenek az alábbi értékek is:

1. a guruláshoz szükséges tüzelőanyag/energia, amely nem lehet kevesebb a felszállás előtt várhatóan felhasználandó mennyiségnél;
2. útvonalrepüléshez szükséges tüzelőanyag/energia, amely az a tüzelőanyag-/energiamennyiség, amely ahhoz szükséges, hogy a reptülőgép a felszállástól vagy a repülés közbeni újratervezés helyétől a célreptülőtéren való leszállásig reptülhessen;
3. váratlan helyzetekre fenntartott tüzelőanyag/energia, amely az előre nem látott tényezők ellensúlyozásához szükséges tüzelőanyag-/energiamennyiség;
4. kitérő célreptülőtér eléréséhez szükséges tartalék tüzelőanyag/energia
 - i. ha egy járatot legalább egy kitérő célreptülőtérral üzemeltetnek, az a tüzelőanyag-/energiamennyiség, amely ahhoz szükséges, hogy a reptülőgép a célreptülőtértől a kitérő célreptülőtérig reptüljön; vagy
 - ii. ha egy járatot kitérő célreptülőtér nélkül üzemeltetnek, az a tüzelőanyag-/energiamennyiség, amely ahhoz szükséges, hogy a reptülőgép a célreptülőtérenél várakozzon, ellensúlyozva a kitérő célreptülőtér hiányát;
5. a biztonságos leszállás érdekében védendő vésztartalék tüzelőanyag/energia; az üzemben tartónak a vésztartalék tüzelőanyag/energia mennyiségének meghatározása során és a következő fontossági sorrendben figyelembe kell vennie a következőket:
 - i. a személyek vagy vagyontárgyak a tüzelőanyag-/energia kifogyása utáni kényszerleszállásból eredő veszélyeztetésének súlyossága;
 - ii. annak a váratlan körülménynek a valószínűsége, hogy a vésztartalék tüzelőanyag/energia már nem védhető;
6. kiegészítő tüzelőanyag/energia, amennyiben a repülés típusa szükségessé teszi; az a tüzelőanyag-/energiamennyiség, amely lehetővé teszi az útvonalon lévő tüzelőanyag-/energiacsökkentési célú kitérő reptülőtéren történő biztonságos leszállást (fuel/energy ERA reptülőtér kritikus forgatókönyv) a hajtómű meghibásodása vagy a túlnyomás megszűnése esetén (amelyhez nagyobb mennyiségű tüzelőanyag/energia szükséges), feltételezve, hogy a meghibásodás az útvonal legkritikusabb pontján következik be; erre a kiegészítő tüzelőanyag/energiára csak akkor van szükség, ha a c) bekezdés 2–5. pontja szerint számított minimális tüzelőanyag-/energiamennyiség nem elegendő egy ilyen eseményhez;

7. többlet-tüzelőanyag/energia a várható késések vagy a különleges műveleti korlátozások figyelembevétele érdekében; és
 8. többlet-tüzelőanyag/energia, amennyiben a parancsnokpilóta azt szükségesnek ítéli.
- d) Helikopterek esetében az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a repüléshez szükséges felhasználható tüzelőanyag/energia repülés előtti kiszámításában szerepeljen az alábbi értékek mindegyike:
1. a tervezett leszálló repülőtérrig vagy leszállóhelyig tartó repüléshez szükséges tüzelőanyag/energia;
 2. amennyiben kitérő célrepülőter használata van szükség, a kitérő célrepülőtér eléréséhez szükséges tartalék tüzelőanyag/energia, amely az a tüzelőanyag-/energiamennyiség, amely egy megszakított megközelítésnek a tervezett leszálló repülőtéren vagy leszállóhelyen történő végrehajtásához, majd ezután a meghatározott kitérő célrepülőterhez repüléshez, annak megközelítéséhez és a leszálláshoz szükséges; és
 3. a biztonságos leszállás érdekében megőrzendő vésztartalék tüzelőanyag/energia; az üzemben tartónak a vésztartalék tüzelőanyag/energia mennyiségének meghatározása során és a következő fontossági sorrendben figyelembe kell vennie a következőket:
 - i. a személyek vagy vagyontárgyak a tüzelőanyag-/energia kifogyása utáni kényszerleszállásból eredő veszélyeztetésének súlyossága; és
 - ii. annak a váratlan körülménynek a valószínűsége, hogy a vésztartalék tüzelőanyag/energia már nem védhető;
 4. többlet-tüzelőanyag/energia a várható késések vagy a különleges műveleti korlátozások figyelembevétele érdekében; és
 5. többlet-tüzelőanyag/energia, amennyiben a parancsnokpilóta azt szükségesnek ítéli.
 - e) Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy ha egy légi járműnek az eredetileg tervezettől eltérő célrepülőtérrig kell továbbrepülnie, akkor a szükséges felhasználható tüzelőanyag/energia mennyiségének kiszámítására szolgáló repülés közbeni újratervezési eljárások magukban foglalják repülőgépek esetén a c) bekezdés 2–7. pontját, helikopterek esetén pedig a d) bekezdést.
 - f) A parancsnokpilóta csak akkor kezdheti meg a repülést, illetve repülés közbeni újratervezés esetén csak akkor folytathatja azt, ha megbizonyosodik arról, hogy a légi járművön legalább annyi tervezett mennyiségű felhasználható tüzelőanyag/energia és olaj található, amennyi a repülés biztonságos befejezéséhez szükséges.”;
- c) az SPO.OP.150 pont b) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:
- „b) a tervezett leszállás helye elszigeteltnek minősül, és fennállnak az alábbi feltételek:
1. a tervezett leszálló repülőtéren műszeres megközelítési eljárás van előírva; és
 2. a rendelkezésre álló friss időjárási adatok azt mutatják, hogy a becsült érkezési időt két órával megelőző időponttól a becsült érkezési időt két órával meghaladó időpontig vagy a tényleges indulási időtől a becsült érkezési időt két órával meghaladó időpontig (attól függően, hogy melyik a rövidebb időtartam) mindkettő alábbi időjárási viszony fenn fog állni:
 - i. a felhőalap legalább 300 m-rel (1 000 lábbal) magasabb a műszeres megközelítési eljáráshoz tartozó minimumnál;
 - ii. a látótávolság legalább 5,5 km lesz, vagy pedig 4 km-rel meghaladja az eljáráshoz tartozó minimumot.”;
- d) az SPO.OP.155 pont b) bekezdése helyébe a következő lép:
- „b) Minden egyéb tüzelőanyag/energia esetében meg kell tenni a szükséges óvintézkedéseket, és a légi járművön megfelelő létszámú képezett személyzetnek kell tartózkodnia, amelynek tagjai képesek a légi jármű vészkiürítését a lehető legcélszerűbb és leggyorsabb módon megkezdeni és irányítani.”;
- e) a szöveg a következő SPO.OP.157 ponttal egészül ki:
- „SPO.OP.157 Tüzelőanyag-feltöltés járó hajtóműve(kke)l és/vagy forgó rotorokkal – helikopter
- a) Tüzelőanyag-feltöltés járó hajtóműve(kke)l és/vagy forgó rotorokkal kizárólag a következő feltételek fennállása esetén hajtható végre:
 1. feladatspecialisták nem szállnak éppen be vagy ki;
 2. ha a repülőter vagy a műveleti terület üzemben tartója engedélyez ilyen műveleteket;
 3. a légi jármű repülési kézikönyvében szereplő bármely konkrét eljárásnak és korlátozásnak megfelelően;

4. JET A vagy JET A-1 tüzelőanyagtípusokkal; és
 5. megfelelő mentő és tűzoltószolgálati (RFF) létesítmények vagy felszerelések megléte esetén.
- b) Az üzemben tartónak fel kell mérnie a járó hajtóműve(kkel)l és/vagy forgó rotorokkal végzett tüzelőanyag-feltöltéssel kapcsolatos kockázatokat.
- c) Az üzemben tartónak meg kell határoznia az összes érintett személyzet, például a személyzet tagjai, a feladatspecialisták és a földi üzemeltető személyzet által követendő megfelelő eljárásokat.
- d) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy személyzetének tagjai, a földi üzemeltető személyzet, valamint az eljárásokban részt vevő bármely feladatspecialista megfelelő képzésben részesüljön.
- e) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a helikopter járó hajtóműve(kkel)l és/vagy forgó rotorokkal végzett tüzelőanyag-feltöltését célzó eljárások szerepelnek az üzembentartási kézikönyvben.”;
- f) az SPO.OP.190 pont helyébe a következő szöveg lép:
„SPO.OP.190 Tüzelőanyag-/energiaterv – repülés közbeni tüzelőanyag-/energiagazdálkodási stratégia
- a) A hajtóművel rendelkező komplex légi jármű üzemben tartójának eljárásokat kell kidolgoznia annak biztosítására, hogy repülés közben történjen tüzelőanyag-/energiamennyiség-ellenőrzés és tüzelőanyaggal/energiával való gazdálkodás.
 - b) A parancsnokpilótának figyelemmel kell kísérnie a fennmaradó felhasználható tüzelőanyag/energia mennyiségét, biztosítandó, hogy az védett, valamint hogy az nem kevesebb, mint egy olyan repülőtérrig vagy műveleti területig történő repüléshez szükséges tüzelőanyag/energia, ahol biztonságos leszállás hajtható végre.
 - c) A parancsnokpilóta tájékoztatja a légiforgalmi irányítást (ATC) a »minimális tüzelőanyag/energia« állapotról a »MINIMÁLIS TÜZELŐANYAG« bejelentésével, amikor a parancsnokpilóta:
 1. úgy határozott, hogy leszáll egy adott repülőtéren vagy műveleti területen; és
 2. számításai szerint az adott repülőterttől vagy műveleti területtől mért meglévő távolság bármilyen változása, illetve egyéb légiforgalmi késések a tervezettnél kevesebb vészatalék tüzelőanyaggal/energiával történő leszállást eredményezhetik.
 - d) A parancsnokpilóta a »MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL« üzenet sugárzásával jelzi a »tüzelőanyaggal/energiával összefüggő vészhelyzetet«, amikor az a felhasználható tüzelőanyag/energia, amely a becslések szerint a legközelebbi olyan repülőtérrig vagy műveleti területre történő leszálláskor rendelkezésre fog állni, ahol biztonságos leszállás hajtható vége, kevesebb, mint a tervezett vészatalék tüzelőanyag/energia.”;
- g) az SPO.POL.110 pont helyébe a következő szöveg lép:
„SPO.POL.110 Tömeg- és tömegközéppont-adatok és dokumentáció – repülőgéppel és helikopterrel végzett kereskedelmi műveletek és hajtóművel rendelkező komplex légi járművel végzett nem kereskedelmi célú műveletek
- a) Az üzemben tartó tömeg és tömegközéppont-rendszert hoz létre, hogy az egyes repülésekre vagy repülés-sorozatokra vonatkozóan meghatározza a következőket:
 1. a légi jármű száraz üzemelési tömege;
 2. a hasznos teher tömege;
 3. a tüzelőanyag/energia tömege;
 4. a légi jármű terhelése és a terhelés eloszlása;
 5. felszállótömeg, leszállótömeg és tüzelőanyag/energia nélküli tömeg; és
 6. a légi jármű megfelelő tömegközéppontjai.
 - b) A hajózószemélyzetnek rendelkeznie kell az elektronikus számításokon alapuló tömeg-és súlypontszámítások megismétlését és ellenőrzését lehetővé tevő eszközzel.
 - c) Az üzemben tartónak ki kell dolgoznia azokat az eljárásokat, amelyekkel a parancsnokpilóta meghatározhatja a feltöltött tüzelőanyag/energia tömegét a tényleges sűrűség, vagy ha az nem ismert, az üzembentartási kézikönyvben megadott módszerrel kiszámított sűrűség felhasználásával.”;
- h) az SPO.POL.115 pont a) bekezdésének 6., 7., 8. és 9. pontja helyébe a következő szöveg lép:
„6. a tüzelőanyag/energia tömege felszálláskor és az útvonalrepüléshez szükséges tüzelőanyag/energia tömege.
7. a tüzelőanyagtól/energiától eltérő egyéb fogyóanyagok (megfelelő esetben);
8. a rakomány összetevői;

9. felszállótömeg, leszállótömeg és tüzelőanyag/energia nélküli tömeg;”;
- i) az SPO.IDE.H.146 pont a) bekezdése 1. pontjának helyébe a következő szöveg lép:
- „1. nem tartoznak az SPO.IDE.H.145 pont a) bekezdésének hatálya alá;”.
-

II. MELLÉKLET

A 965/2012/EU rendelet II. melléklete a következő 98b. ponttal egészül ki:

„98b. »pszichoaktív anyagok«: alkohol, opioidok, kannabinoidok, nyugtatók és altatók, kokain, valamint egyéb pszichostimulánsok, hallucinogének és illékony oldószerek, kivéve a kávé és a dohányt.”;
