

**A BIZOTTSÁG (EU) 2021/2237 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE****(2021. december 15.)****a 965/2012/EU rendeletnek az időjárási körülményektől függetlenül végzett műveletekre, valamint a hajózó személyzet képzésére és ellenőrző vizsgáztatására vonatkozó követelmények tekintetében történő módosításáról**

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<sup>(1)</sup> és különösen annak 23. cikke (1) bekezdésére és 27. cikke (1) és (31) bekezdésére,

mivel:

- (1) A légi járművek üzemben tartásában részt vevő üzemben tartóknak és személyzetnek, valamint az illetékes nemzeti hatóságoknak meg kell felelniük az (EU) 2018/1139 rendeletben a légi járművek üzemben tartására vonatkozóan meghatározott, vonatkozó alapvető követelményeknek.
- (2) A 965/2012/EU bizottsági rendelet<sup>(2)</sup> részletes szabályokat állapít meg a légi járművek üzemben tartására vonatkozóan. Az időjárási körülményektől függetlenül végzett műveletekre vonatkozó jelenlegi szabályokat naprakésszé kell tenni annak biztosítására, hogy tükrözzék az új fedélzeti rendszerekben a közelmúltban elért technológiai előrelépéseket és a légi járművek üzemben tartása terén bevált gyakorlatokat.
- (3) Az Unióban a polgári repülés magas szintű biztonsága érdekében foglalkozni kell az időjárási körülményektől függetlenül végzett műveletekkel a légi közlekedés valamennyi releváns területe tekintetében, beleértve az eredeti légialkalmasságot, a légi járművek üzemben tartását, a hajózó személyzet szakszolgálati engedélyezését és a repülőtereket, valamint figyelembe kell venni a légi közlekedés terén világszerte szerzett tapasztalatokat, illetve a légi járművek üzemben tartása terén elért tudományos és műszaki fejlődést. Ezért az új szabályoknak jobban összhangban kell lenniük az Egyesült Államok Szövetségi Légügyi Hatóságának előírásaival, és lehetőség szerint bele kell foglalniuk az uniós jogba a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) által elfogadott szabványok legújabb módosításait, nevezetesen az ICAO 6. függelékének I. részét (11. kiadás), II. részét (10. kiadás) és III. részét (9. kiadás) az időjárási körülményektől függetlenül végzett műveletek és a műszeres megközelítés terminológiája tekintetében.
- (4) Ezenkívül engedélyezni kell a helikopterekkel a műszer szerinti repülési szabályok (IFR) szerint biztonságosan végezhető műveleteket, beleértve a térbeli pont (point-in-space) szerinti megközelítéseket és indulásokat is. Eddig a helikopterrel végzett műveletek alapvetően a látvarepülési szabályok szerint zajlottak, ezért a helikopterek üzemben tartására vonatkozó szabályokat továbbfejlesztették. Jelenleg azonban léteznek olyan új, térbeli pont szerinti helikopter-specifikus megközelítési és indulási eljárások, valamint olyan, alacsony szintű helikopter-útvonalak, amelyek lehetővé teszik a helikopterek számára, hogy a műszer szerinti repülési szabályok szerint repüljenek. Következésképpen az üzembentartási szabályokat ennek megfelelően módosítani kell.
- (5) A biztonság költséghatékony javítása érdekében új képzési követelményeket kell megállapítani az egyedi légi szállítási műveletek (SPO) és a helikopterekkel végzett többpilótás műveletek tekintetében, valamint a szimulátorok használata gyakoribbá tétele és a kereskedelmi légi szállítási műveletekhez (CAT) kapcsolódó képzés és ellenőrző vizsgáztatás során alkalmazott események körének bővítése érdekében.
- (6) Az új szabályoknak teljesítményalapúnak és kockázatalapúnak kell lenniük annak érdekében, hogy ne váljanak elavulttá a folyamatos technológiai fejlődés következtében. Nem lehetnek technológiafüggők, ugyanakkor előny, ha hozzáigazíthatók a jövőbeli változásokhoz, elkerülve a konkrét technológiai megoldásoktól való függést.

<sup>(1)</sup> HL L 212., 2018.8.22., 1. o.

<sup>(2)</sup> A Bizottság 965/2012/EU rendelete (2012. október 5.) a légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről (HL L 296., 2012.10.25., 1. o.).

- (7) Az új szabályoknak lehetővé kell tenniük a hatékonyság javulását a technológiai fejlesztések, az új, fejlett technológiák – például a továbbfejlesztett repülési látásjavító rendszerek (EFVS) – operatív használata, valamint néhány, az időjárási körülményektől függetlenül végzett műveleteket támogató új, fejlett műveleti eljárás alkalmazása révén. Törekedni kell továbbá az innovatív képzési eszközök alkalmazására a hajózó személyzet képzése és ellenőrző vizsgáztatása céljából.
- (8) Az időjárási körülményektől függetlenül végzett műveletekre, valamint a hajózó személyzet képzésére és ellenőrző vizsgáztatására vonatkozó új szabályoknak hozzá kell járulniuk ahhoz, hogy az Unió belső légi közlekedési piacának valamennyi szereplője egyenlő versenyfeltételeket élvezhessen, illetőleg hogy javuljon az Unió légiközlekedési ágazatának versenyképessége.
- (9) A repülőterek üzemeltetési minimumait a lehető legnagyobb mértékben össze kell hangolni a kereskedelmi légi szállítási műveletek, a hajtóművel rendelkező komplex légi járművek kereskedelmi célú üzemben tartása és az egyedi műveletek (SPO) tekintetében. A hajtóművel rendelkező komplex légi járműnek nem minősülő légi járművek nem kereskedelmi célú üzemben tartása tekintetében az időjárási körülményektől függetlenül végzett műveletekre vonatkozó követelményeket is egyszerűsíteni kell a műszer szerinti repülési szabályok alkalmazásának ösztönzése érdekében.
- (10) Az operatív tapasztalatok alapján, valamint figyelembe véve a műveletek jellegét és az alacsonyabb kockázatot, a hajózó személyzet képzésére és ellenőrző vizsgáztatására vonatkozó követelmények terén bizonyos olyan engedményeket, amelyek korábban csak a légi szállítási műveletek esetében voltak alkalmazhatók, ki kell terjeszteni az egyedi műveletekre és a hajtóművel rendelkező komplex légi járművekkel végzett üzemeltetésére is. Az operatív fejlemények rámutattak arra, hogy az előírt biztonsági szint kevésbé szigorú és rugalmasabb követelmények alkalmazásával is fenntartható. Hasonlóképpen nagyobb rugalmasságot kell biztosítani a kishelikopter-üzemeltetők számára a különböző légijármű-típusokkal vagy -változatokkal végzett műveletek tekintetében. A szokásos és vészhelyzeti körülmények között hasonlóan viselkedő kis méretű, egyszerű, egy hajtóműves helikoptertípusokra is ki kell terjeszteni a repülőgépekre vonatkozó osztályjogosítás esetében rendelkezésre álló egyszerűsítések némelyikét.
- (11) A 965/2012/EU rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell az (EU) 2018/1139 rendelet V. mellékletében a légi járművek üzemben tartására vonatkozó alapvető követelmények maradéktalan végrehajtása érdekében.
- (12) Az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynöksége az (EU) 2018/1139 rendelet 76. cikke (1) bekezdésének megfelelően kidolgozta és a Bizottsághoz a 02/2021. számú vélemény<sup>(?)</sup> formájában benyújtotta a végrehajtási szabályok tervezetét.
- (13) Az ebben a rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak az (EU) 2018/1139 rendelet 127. cikke szerint létrehozott bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

#### 1. cikk

### A 965/2012/EU rendelet módosításai

A 965/2012/EU rendelet a következőképpen módosul:

- az 5. cikk (2) bekezdése a) pontjának iv. alpontja helyébe a következő szöveg lép:  
„iv. csökkent látási viszonyok között végzett műveletekben (LVO-k) vagy műveleti engedménnyel végzett műveletekben használnak;”
- az I., a II., a III., a IV., az V., a VI., a VII. és a VIII. melléklet e rendelet mellékletének megfelelően módosul.

#### 2. cikk

### Hatálybalépés és alkalmazás

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

2022. október 30-tól kell alkalmazni.

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

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

Kelt Brüsszelben, 2021. december 15-én.

*a Bizottság részéről*  
*az elnök*  
Ursula VON DER LEYEN

---

## MELLÉKLET

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

1. az I. melléklet a következőképpen módosul:

a) a szöveg a következő 6. ponttal egészül ki:

„6. »Repülőtér-használati minimumok«: a repülőtér használhatóságának feltételei a következők tekintetében:

- a) felszállás, a futópálya menti látótávolságban (RVR) és/vagy a látótávolságban és szükség esetén a felhőalap értékében kifejezve;
- b) leszállás kétdimenziós műszeres megközelítési műveletek keretében, látástávolságban és/vagy RVR-ben, illetőleg legalacsonyabb süllyedési szintben/magasságban (MDA/H) és szükség esetén a felhőalap értékében kifejezve;
- c) leszállás háromdimenziós műszeres megközelítési műveletek keretében látástávolságban és/vagy RVR-ben, illetőleg döntési szintben/magasságban (MDA/H) kifejezve, a művelet típusának és/vagy kategóriájának megfelelően.”

b) a 11. pontot el kell hagyni;

c) a 13–16. pontot el kell hagyni;

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

„18a. »Felhőalap«: 6 000 méter (20 000 láb) alatt az égbolt több mint felét beborító, föld vagy vízfelszín feletti legalacsonyabb felhőréteg alapjának magassága.”

e) a 20. pont helyébe a következő szöveg lép:

„20. »Körözés«: a körözéses megközelítési művelet vizuális fázisa.”

f) a szöveg a következő 20a. ponttal egészül ki:

„20a. »Körözéses megközelítési művelet«: »A« típusú műszeres megközelítési művelet, amelynek célja, hogy a légi jármű megfelelő pozícióba kerüljön leszálláshoz egy olyan futópályán/végső megközelítési és felszállási területen (FATO), amely elhelyezkedéséből adódóan nem alkalmas egyenes megközelítési eljárással való megközelítésre.”

g) a 27. pont helyébe a következő szöveg lép:

„27. »Folyamatos süllyedéssel történő végső megközelítés« (CDFA): a stabilizált megközelítési eljárásoknak megfelelő olyan technika, amely során egy nem precíziós műszeres megközelítési (NPA) eljárás végső megközelítési szakaszát (FAS) folyamatos süllyedéssel, szinttartás nélkül hajtják végre a végső megközelítési pont magasságáról vagy szintjéről a következőig:

- a) egyenes megközelítési műveletek esetében a leszállópálya pályaküszöbe fölött kb. 15 m (50 láb) magasságban elhelyezkedő pontig, vagy addig a pontig, ahol a légi jármű típusától függően megkezdik a kilebegtetést; vagy
- b) körözéses megközelítési műveletek esetében az MDA/H vagy a látva repülési manőver magasságának/szintjének eléréséig.”

h) a szöveg a következő 35a. ponttal egészül ki:

„35a. »Elhatározási szint« (DA) vagy »elhatározási magasság« (DH): az a meghatározott magasság vagy szint háromdimenziós műszeres megközelítési művelet során, amely elérésekor megszakított megközelítési eljárást kell kezdeményezni az előírt vizuális referenciapont észlelésének hiányában.”

i) a 46. pont helyébe a következő szöveg lép:

„46. »Továbbfejlesztett repülési látásjavító rendszer« (EFVS): elektronikus eszköz, amely a hajózó személyzet számára képerzékkelők segítségével valós idejű érzékelőadatokon alapuló vagy javított képet alkot a külső környezet topográfiájáról (pl. egy hely vagy régió természetes vagy ember alkotta jellemzőiről, különösen a relatív helyzet és a magasság megjelenítése céljából). Az EFVS a repülésirányító rendszerbe van beépítve, és a rendszer által alkotott képet egy szem elé vetített kijelzőn vagy egy azzal egyenértékű kijelzőrendszeren jeleníti meg. Ha egy EFVS-t az alkalmazandó légialkalmassági követelményeknek megfelelően tanúsítottak, és az üzemben tartó rendelkezik a szükséges egyedi jóváhagyással (szükség esetén), akkor használható EFVS-műveletekhez, és lehetővé teheti műveleti engedménnyel végzett műveletek végrehajtását.”

j) a cikk a következő 46a. és 46b. ponttal egészül ki:

„46a. »EFVS-művelet«: olyan művelet, amelynél a látási viszonyok miatt természetes látás helyett EFVS-t kell használni a megközelítéshez vagy leszálláshoz, a szükséges vizuális referenciapontok azonosításához vagy a kigurulás végrehajtásához;

46b. »EFV 200-művelet«: olyan műveleti engedménnyel végzett művelet, amely esetében a látási viszonyok a FATO vagy a futópálya küszöbe felett 200 láb magasságig EFVS használatát teszik szükségessé. Ettől a ponttól a földig elegendő a természetes látás. A futópálya menti látástávolság nem lehet 550 m-nél kisebb.”

k) a 47. pont helyébe a következő szöveg lép:

„47. »Továbbfejlesztett látásjavító rendszer« (EVS): elektronikus eszköz, amely a hajózó személyzet számára képerzelők segítségével valós idejű képet mutat a tényleges külső környezet topográfiájáról (pl. egy hely vagy régió természetes vagy ember alkotta jellemzőiről, különösen a relatív helyzet és a magasság megjelenítése céljából).”

l) a szöveg a következő 48b. ponttal egészül ki:

„48b. »Végző megközelítési szakasz« (FAS): a műszeres megközelítési eljárás azon szakasza, amelyben a leszálláshoz szükséges beállításokat és süllyedést elvégzik.”

m) a szöveg a következő 52a. ponttal egészül ki:

„52a. »Átstartolás«: a megközelítési műveletről a stabilizált emelkedésre való áttérés. Ez magában foglalja az MDA/H vagy a DA/H magasságon vagy afelett végrehajtott manővereket, vagy a DA/H alatt végrehajtott manővereket (megszakított leszállásokat).”

n) az 55. pont helyébe a következő szöveg lép:

„55. »Szem elé vetítő leszállásirányító rendszer« (HUDLS): egy átfogó fedélzeti rendszer, amely szem elé vetített útmutatást nyújt a pilóta számára a légi jármű irányításához vagy a robotpilóta felügyeletéhez – adott esetben – a felszállás, a megközelítés és leszállás (és adott esetben a kigurulás) vagy az átstartolás során. Magában foglal minden érzékelőt, számítógépet, áramforrást, kijelzőt és vezérlőszervet.”

o) az 56. pontot el kell hagyni;

p) a szöveg a következő 69d. és 69e. ponttal egészül ki:

„69d. »Műszeres megközelítési művelet«: műszeres megközelítési eljárás (IAP) alapján, műszeres irányvezetés segítségével végrehajtott megközelítés és leszállás. A műszeres megközelítési műveletek végrehajtására két módszer létezik:

a) kétdimenziós műszeres megközelítési művelet, amely csak oldalirányú irányvezetést alkalmaz; valamint

b) háromdimenziós műszeres megközelítési művelet, amely mind oldalirányú, mind függőleges irányvezetést alkalmaz;

69e. »Műszeres megközelítési eljárás« (IAP): a műszer szerint végrehajtott repülés előre meghatározott manővereinek sorozata meghatározott akadálymentességgel, amely a kezdeti megközelítési ponttól vagy megfelelő esetben az előírt érkezési útvonal kezdetétől addig a pontig tart, ahonnan a leszállást végre lehet hajtani, vagy, ha a leszállást nem hajtották végre, addig a pontig folytatódik, ahonnan várakozási, vagy útvonal akadálymentességi kritériumok alkalmazandók. Az IAP-k a következőképpen kerülnek besorolásra:

a) nem precíziós megközelítési eljárás (NPA): »A« típusú kétdimenziós műszeres megközelítési műveletekhez kidolgozott IAP;

b) függőleges irányítással végzett megközelítési eljárás (APV): »A« típusú háromdimenziós műszeres megközelítési műveletekhez kidolgozott teljesítményalapú navigációs (PBN) IAP;

c) precíziós megközelítési (PA) eljárás: »A« vagy »B« típusú háromdimenziós műszeres megközelítési műveletekhez tervezett, navigációs rendszereken alapuló IAP.”

q) a szöveg a következő 72b. ponttal egészül ki:

„72b. »Útvonal-ellenőrző vizsga«: az üzemben tartó által szervezett ellenőrző vizsga, melyet a pilóta vagy a műszaki személyzet tagja végzett el azzal céllal, hogy bizonyítsa, hogy rendelkezik az üzemeltetési kézikönyvben leírt normál vonalrepülések elvégzéséhez szükséges szakértelemmel.”

r) a 74. és a 75. pont helyébe a következő szöveg lép:

„74. »Csökkent látási viszonyok között végzett műveletek« (LVO-k): 550 m-nél kisebb futópálya menti látástávolság vagy 200 lábnál kisebb elhatározási magasság mellett futópályán végzett megközelítési vagy felszállási műveletek.

75. »csökkent látási viszonyok között végzett felszállás« (LVTO): 550 m-nél kisebb RVR mellett végzett felszállás.”

s) a 76. pontot el kell hagyni;

t) a szöveg a következő 78c. ponttal egészül ki:

„78c. »Legalacsonyabb süllyedési szint« (MDA) vagy »legalacsonyabb süllyedési magasság« (MDH): az a meghatározott tengerszint feletti szint vagy magasság kétdimenziós műszeres megközelítés vagy körözéssel megközelítés során, amely alatt az előírt vizuális referenciapont észlelésének hiányában nem szabad süllyedést végezni.”

u) a 83. pontot el kell hagyni;

v) a szöveg a következő 85a. ponttal egészül ki:

„85a. »Akadálymentes szint« (OCA) vagy »akadálymentes magasság« (OCH): a vonatkozó futópályaküszöb vagy adott esetben a repülőtér tengerszint feletti magassága feletti legalacsonyabb szint vagy magasság, amelyet a megfelelő akadálymentességi kritériumoknak való megfelelés megállapításához használnak.”

w) a szöveg a következő 91a. ponttal egészül ki:

„91 a. »Műveleti engedély«: a rendelkezésre álló külső infrastruktúrát használó fejlett légijármű-rendszerek teljesítményén alapuló, az üzemben tartó által általában a normál légi járművekre vonatkozóan alkalmazott, alacsonyabb repülőtér-használati minimumoknak a fejlett légi járművekkel végzett műveletekre való alkalmazását lehetővé tevő engedély. Az alacsonyabb repülőtér-használati minimumok közé tartozhat az alacsonyabb elhatározási szint/magasság vagy minimális süllyedési szint/magasság, a látótávolságra vonatkozó alacsonyabb követelmények, a földi létesítmények számának csökkentése, vagy ezek kombinációja.”

x) a 92. pont helyébe a következő szöveg lép:

„92. »Ellenőrző jártassági vizsga«: az üzemben tartó által szervezett ellenőrző vizsga, melyet a pilóta vagy a műszaki személyzet tagja végzett el azzal céllal, hogy bizonyítsa, hogy rendelkezik a normál működés, a rendellenes működés és a vészhelyzetek esetén alkalmazott eljárások elvégzéséhez szükséges szakértelemmel.”

y) a szöveg a következő 120c., 120d. és 120e. ponttal egészül ki:

„120c. »Jártassági képzés«: olyan képzés, amelynek célja a legmagasabb szintű teljesítménycélok elérése, és amely elegendő biztosítékot nyújt arra, hogy a képzésen részt vevő személy képes bizonyos feladatokat következetesen biztonságos és hatékony módon ellátni;

120d. »A típusú műszeres megközelítési művelet«: olyan műszeres megközelítési művelet, amely esetében az MDH vagy DH legalább 250 láb;

120e. »B típusú műszeres megközelítési művelet«: olyan művelet, amely esetében a DH alacsonyabb mint 250 láb. A B típusú műszeres megközelítési műveletek a következőképpen osztályozhatók:

a) I. kategória (CAT I): legalább 200 láb DH, valamint legalább 800 m látástávolság vagy legalább 550 m RVR;

b) II. kategória (CAT II): 200 láb alatti, de legalább 100 ft DH, valamint legalább 300 m RVR;

c) III. kategória (CAT III): 100 láb alatti DH vagy nincs megállapítva DH, és 300 m alatti RVR vagy nincs RVR-korlátozás.”

z) a szöveg a következő 124a. ponttal egészül ki:

„124 a. »Látástávolság« (VIS): légiforgalmi célokra meghatározott látástávolság, amely nagyobb, mint:

- a) az a legnagyobb távolság, ahonnan egy föld közelében, világos háttérben elhelyezkedő, megfelelő kiterjedésű fekete tárgy látható és felismerhető; valamint
- b) az a legnagyobb távolság, ahonnan 1 000 kandela fényerősségű környezetben, megvilágítatlan háttérben a fény látható és azonosítható.”

aa) a 125. és a 126. pont helyébe a következő szöveg lép:

„125. »Vizuális megközelítési művelet«: IFR-repüléssel végzett megközelítési művelet, melynek során az IAP egy része vagy egésze még nem fejeződik be, és a megközelítési műveletet a terepet vizuális referenciapontként használva hajtják végre;

126. »alkalmas időjárású repülőtér«: olyan megfelelő repülőtér, amellyel kapcsolatban a meteorológiai jelentések, időjárás-előrejelzések, illetve ezek bármely kombinációja azt közlik, hogy a meteorológiai viszonyok a használat várható időpontjában elérik vagy meghaladják a repülőtér-használati minimumot, és a futópálya felületének állapota lehetővé teszi a biztonságos leszállást.”

2. a II. melléklet II. függeléke helyébe a következő szöveg lép:

„II. függelék

<b>ÜZEMBENTARTÁSI ELŐÍRÁSOK</b> <b>(az üzembentartási kézikönyvben jóváhagyott feltételek szerint)</b>				
A kiállító hatóság elérhetőségi adatai				
Telefonszám <sup>(1)</sup> : _____; Fax: _____;				
E-mail-cím: _____				
Üzembentartási engedély <sup>(2)</sup> :	Az üzemben tartó neve <sup>(3)</sup> :		Dátum <sup>(4)</sup> :	Aláírás:
Kereskedelmi név:				
Üzembentartási előírások száma:				
A légi jármű típusa <sup>(5)</sup> :				
Lajstromjel <sup>(6)</sup> :				
Az üzemben tartás típusai: Kereskedelmi célú légi szállítás				
<input type="checkbox"/> Utasok <input type="checkbox"/> Áru <input type="checkbox"/> Egyéb <sup>(7)</sup> : _____				
Műveleti terület <sup>(8)</sup> :				
Különleges korlátozások <sup>(9)</sup> :				
Egyedi jóváhagyások:	Van	Nincs	Részletek <sup>(10)</sup>	Megjegyzések
Veszélyes áruk:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Csökkent látási viszonyok között végzett műveletek				
Felszállás	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	RVR <sup>(11)</sup> : ... m	
Megközelítés és leszállás	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Kategória <sup>(12)</sup> : ... DA/H: ft, RVR: ... m	
Műveleti engedmény	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Kategória <sup>(13)</sup> : ... DA/H: ft, RVR: ... m	
RVSM <sup>(14)</sup> <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS <sup>(15)</sup> <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Legnagyobb kitérés idő <sup>(16)</sup> : ... perc	
Összetett navigációs előírások teljesítményalapú navigációval (PBN) végzett műveletekhez <sup>(17)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<sup>(18)</sup>
Előírt minimális navigációs pontosság	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Egyhajtóműves gázturbinás repülőgéppel éjszaka vagy műszeres időjárás körülmények között végrehajtott műveletek (SET-IMC)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<sup>(19)</sup>	
Helikopteres repülés éjjellátó képalkotó rendszerek segítségével	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Helikopteres függesztményes szállítási műveletek	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Helikopteres légimentési műveletek	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Helikopterrel végzett, tenger feletti műveletek	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Légiutas-kísérők képzése <sup>(20)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		



Légiutas-kísérő tanúsítvány kiadása <sup>(21)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
B típusú EFB-alkalmazások használata	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<sup>(22)</sup>	
Folyamatos légialkalmasság	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<sup>(23)</sup>	
Egyéb <sup>(24)</sup>				

(<sup>1</sup>) Az illetékes hatóság telefonszáma (országkódjával együtt). Amennyiben rendelkezésre áll, az e-mail-címet és a faxszámot is meg kell adni.

(<sup>2</sup>) A kapcsolódó üzemeltetési engedély (AOC) számát.

(<sup>3</sup>) Az üzemben tartó bejegyzett neve és – ha attól eltérő – kereskedelmi neve. A kereskedelmi név elé illesse be a „Dbá” (Doing business as = kereskedelmi név) rövidítést.

(<sup>4</sup>) Az üzemeltetési előírások kiállításának dátuma (nn-hh-éééé) és az illetékes hatóság képviselőjének aláírása.

(<sup>5</sup>) A légi jármű gyártójának, típus- és altípuszámának, illetve – amennyiben van alapsorozat-jelölés – alapsorozatszámának ICAO-kódja (pl. Boeing 737-3K2 vagy Boeing 777-232).

(<sup>6</sup>) A lajstromjel az üzemeltetési előírásokban vagy az üzemeltetési kézikönyvben van feltüntetve. Utóbbi esetben a vonatkozó üzemeltetési előírásokban hivatkozni kell az üzemeltetési kézikönyv megfelelő oldalára. Amennyiben nem mindegyik egyedi jóváhagyás vonatkozik a légi jármű-típusra, a légi jármű lajstromjellel feltüntethető a vonatkozó egyedi jóváhagyáshoz tartozó „Megjegyzés” rovatban.

(<sup>7</sup>) Határozza meg az egyéb típusú szállítást (pl. vészhelyzeti egészségügyi szolgáltatás).

(<sup>8</sup>) Sorolja fel azon földrajzi területeket, ahol a légi jármű üzemben tartása engedélyezett (földrajzi koordináták vagy egyedi útvonalak, repüléstájékoztató körzetek, illetve nemzeti vagy régióhatárok szerint).

(<sup>9</sup>) Sorolja fel a vonatkozó különleges korlátozásokat (pl. csak VFR, csak nappal stb.).

(<sup>10</sup>) Ebben az oszlopban sorolja fel az egyes jóváhagyások vagy jóváhagyástípusok leginkább megengedett feltételeit (a megfelelő kritériumokkal).

(<sup>11</sup>) A felszállásra jóváhagyott legkisebb futópálya menti látótávolság méterben. Amennyiben különböző jóváhagyások lettek kiadva, minden jóváhagyást külön sorban kell feltüntetni.

(<sup>12</sup>) Tüntesse fel a vonatkozó precíziós megközelítési kategória: CAT II vagy CAT III. Tüntesse fel a legkisebb futópálya menti látótávolságot (RVR) méterben és az elhatározási magasságot (DH) lábban. Minden felsorolt megközelítési kategóriát külön sorba kell írni.

(<sup>13</sup>) Az alkalmazandó műveleti engedély: SA CAT I, SA CAT II, EFVS stb. Tüntesse fel a legkisebb futópálya menti látótávolságot (RVR) méterben és az elhatározási magasságot (DH) lábban. Minden felsorolt műveleti engedélyt külön sorba kell írni.

(<sup>14</sup>) A „nem alkalmazható” (N/A) négyzetet csak akkor lehet bejelölni, ha a légi jármű jóváhagyott legnagyobb szolgálati magassága FL290 alatt van.

(<sup>15</sup>) A megnövelt hatótávolságú repülés (ETOPS) jelenleg csak a két hajtóműves légi járművekre vonatkozik. Ennek megfelelően a „nem alkalmazható” (N/A) négyzetet akkor lehet bejelölni, ha a légi jármű-típusnak kettőnél kevesebb vagy több hajtóműve van.

(<sup>16</sup>) Megadható a légi jármű hatótávolsága (NM [tengeri mérföld] értékben), valamint a hajtóműtípus is.

(<sup>17</sup>) Teljesítményalapú navigáció (PBN): minden komplex egyedi PBN-jóváhagyást (pl. RNP AR APCH) külön sorban, a hozzájuk tartozó korlátozásokat pedig a Részletek és/vagy a Megjegyzések rovatban kell feltüntetni. Az egyedi RNP AR APCH eljárások eljárás-specifikus jóváhagyását az üzemeltetési előírásokban vagy az üzemeltetési kézikönyvben lehet feltüntetni. Utóbbi esetben a vonatkozó üzemeltetési előírásokban hivatkozni kell az üzemeltetési kézikönyv megfelelő oldalára.

(<sup>18</sup>) Adja meg, ha az egyedi jóváhagyás bizonyos futópályavégekre és/vagy repülőterekre korlátozódik.

(<sup>19</sup>) A sárkányszerkezet és hajtómű adott kombinációja.

(<sup>20</sup>) A légiutas-kísérő tanúsítványt kérelmezők által elvégzendő tanfolyam lefolytatásának és a teljesítendő vizsga lebonyolításának jóváhagyása az 1178/2011/EU rendelet V. mellékletében (CC rész) foglaltak szerint.

(<sup>21</sup>) A légiutas-kísérő tanúsítvány kiadásának jóváhagyása az 1178/2011/EU rendelet V. mellékletében (CC rész) foglaltak szerint.

(<sup>22</sup>) A B típusú EFB-alkalmazások listája az EFB-hardver hivatkozásával együtt (hordozható elektronikus pilótatáskák esetében). A listát az üzemeltetési előírások vagy az üzemeltetési kézikönyv tartalmazza. Utóbbi esetben a vonatkozó üzemeltetési előírásokban hivatkozni kell az üzemeltetési kézikönyv megfelelő oldalára.

(<sup>23</sup>) A légi jármű folyamatos légialkalmasságának fenntartásáért felelős személy/szervezet neve, valamint hivatkozás a munka elvégzését előíró rendeletre, vagyis az 1321/2014/EU rendelet I. mellékletének (M. rész) G. alrészére.

(<sup>24</sup>) Az egyéb jóváhagyásokat és adatokat itt lehet egyenként, külön sorban (vagy külön többsoros részben) feltüntetni engedélyként (pl. rövidpályás leszállások, meredek sikló pályán történő megközelítés, csökkentett szükséges leszállási úthossz, helikopteres repülés közérdekű helyszínre/helyszínről, beépített területen kívüli kedvezőtlen környezet fölötti helikopteres repülés, biztonságos kényszerleszállás lehetősége nélküli helikopteres repülés, megnövelt bedöntési szöggel végzett repülés, megfelelő repülőterttől való legnagyobb távolság megnövelt hatótávolságú üzemelésre [ETOPS] vonatkozó jóváhagyással nem rendelkező, két hajtóműves légi járművek esetében).  
számú EASA-úrlap, 7. kiadás”

3. a III. melléklet a következőképpen módosul:

a) az ORO.FC.100 pont a következőképpen módosul:

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

„f) Helikopter üzemben tartására vonatkozó egyedi előírások

Ha a helikoptert két pilótából álló személyzet üzemelteti, minden pilótának:

1. rendelkeznie kell az 1178/2011/EU rendelet szerinti repülőszemélyzeti együttműködést (MCC) megkövetelő üzemeltetésére vonatkozó tanfolyam kielégítő elvégzését igazoló bizonyítvánnyal; vagy
2. rendelkeznie kell legalább 500 óra többpilótás műveletek keretében pilótaként teljesített repülési idővel.”;

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

„d) A hajózó személyzet tagját repülés közben a kormányzerveknél csak a hajózó személyzet egy másik megfelelően képzett tagja válthatja fel.”;

b) az ORO.FC.105 pont helyébe a következő szöveg lép:

**„ORO.FC.105 Parancsnokpilóta/parancsnok kijelölése**

a) Az (EU) 2018/1139 rendelet V. mellékletének 8.6. pontja értelmében az üzemben tartó parancsnokpilótának, vagy – kereskedelmi célú légi szállítási műveletek esetében – parancsnoknak jelöli ki a hajózószemélyzet egyik, az 1178/2011/EU rendelet I. melléklete (FCL rész) szerint parancsnokpilóta minősítéssel rendelkező tagját.

b) Az üzemben tartó csak akkor jelölheti ki a hajózó személyzet egy tagját parancsnokpilótának/parancsnoknak, ha az alábbi feltételek mindegyike teljesül:

1. a hajózó személyzet tagja rendelkezik az üzembentartási kézikönyvben meghatározott minimális tapasztalattal;
2. a hajózó személyzet tagja megfelelő ismeretekkel rendelkezik a repülési útvonalról vagy a berepülő területekről, valamint a használandó eljárásokról, létesítményekről és repülőterekről, beleértve a kitérő repülőtereket is;
3. repülőszemélyzeti együttműködést megkövetelő üzemeltetés esetén, ha a hajózó személyzet tagját másodpilótából parancsnokpilótává/parancsnokká minősítik át, a hajózó személyzet szóban forgó tagja teljesítette az üzemben tartó parancsnoki tanfolyamát.

c) A repülőgépekkel és helikopterekkel végrehajtott kereskedelmi célú műveletek esetében a parancsnokpilóta/parancsnok vagy a művelet elvégzésére kijelölhető pilóta részére előzetes ismertető képzést kell tartani a teljesítendő útvonalról vagy átrepülő területről, valamint a használni kívánt repülőterekről, létesítményekről és eljárásokról, és az ismeretek naprakészen tartásáról a következő módon kell gondoskodni:

1. a repülőtéri ismereteket úgy kell naprakészen tartani, hogy 12 naptári hónapon belül legalább egyszer légi járművet kell üzemeltetni az adott repülőtéren;
2. az útvonallal vagy területtel kapcsolatos ismereteket úgy kell naprakészen tartani, hogy 36 hónapon belül legalább egyszer légi járművet kell üzemeltetni az adott útvonalon vagy területen. Emellett, ha a 36 hónapos időszakon belül 12 hónapig nem kerül sor légi jármű üzemeltetésére az adott útvonalon vagy területen, az útvonallal vagy területtel kapcsolatos ismeretfrissítő képzésen kell részt venni.

d) A c) pont ellenére, a »B« és »C« teljesítményosztályba tartozó repülőgépekkel és helikopterekkel nappal VFR szerint végzett repülések esetén az útvonalra és a repülőterekre vonatkozó ismertető képzés helyettesíthető területismereti képzéssel.”;

c) az ORO.FC.125 pont helyébe a következő szöveg lép:

**„ORO.FC.125 Különbözeti képzés, ismertető képzés, berendezésekkel és eljárásokkal kapcsolatos képzés**

a) A hajózó személyzet tagjainak az 1178/2011/EU rendelet I. melléklete (FCL rész) előírásai szerint el kell végezniük a különbözeti képzést vagy az ismertető képzést.

b) A hajózó személyzet tagjainak el kell végezniük a berendezésekkel és eljárásokkal kapcsolatos képzést, ha a berendezések vagy az eljárások megváltoztatása miatt további ismereteket válnak szükségessé az aktuálisan üzemeltetett típusokról vagy változatokról.

c) Az üzembentartási kézikönyvben meg kell határozni, hogy az említett különbözeti képzést, ismertető képzést vagy a berendezésekre és eljárásokra vonatkozó képzést mikor kell elvégezni.”;

d) az ORO.FC.130. a) pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) A hajózó személyzet minden tagjának évente szinten tartó repülési és földi képzésen kell részt vennie azon légi jármű típusára vagy változatára, valamint a kapcsolódó berendezésekre vonatkozóan, amelyen szolgáltatást teljesít, beleértve a légi jármű fedélzetén lévő összes vészhelyzeti és biztonsági berendezés helyére és használatára vonatkozó képzést.”;

e) az ORO.FC.140 pont helyébe a következő szöveg lép:

**„ORO.FC.140 Repülés több típuson vagy változaton**

a) A több légijármű-típuson vagy -változaton is szolgáló hajózó személyzetnek minden egyes légijármű-típus vagy -változat kapcsán teljesítenie kell az ezen alrészben előírt követelményeket, hacsak az érintett légijármű-típusokra vagy -változatokra vonatkozóan a 748/2012/EU rendeletnek megfelelően összeállított üzemeltetési alkalmassági adatok kötelező része lehetővé nem teszi bizonyos képzési, ellenőrzési és közelmúltbeli tapasztalatok beszámítását.

b) Az üzemben tartó csoportokba rendezheti az egy hajtóműves helikoptertípusokat. Az egyik típuson végzett ellenőrző jártassági vizsga a csoporton belüli összes többi típusra érvényes, ha az alábbi feltételek közül mindkettő teljesül:

1. a csoportba csak VFR szerint üzemeltetett, egy hajtóműves, gázturbinás helikopterek, vagy csak VFR szerint üzemeltetett, egy hajtóműves, dugattyús helikopterek tartoznak;
2. a CAT-műveletek esetében egy hároméves cikluson belül típusonként legalább két ellenőrző jártassági vizsgát kell végezni.

c) Egyedi légi szállítási műveletek esetében a légi járművön/FSTD-n végrehajtott képzés és az ellenőrző jártassági vizsga azon elemei, amelyek relevánsak az egyedi feladat szempontjából, és amelyek nem kapcsolódnak az adott típushoz vagy típuscsoporthoz, az üzemben tartó által végzett kockázatértékelés alapján beszámíthatók a többi csoportra vagy típusra vonatkozó vizsgába.

d) Egnél több, hasonló műveletekhez használt helikoptertípuson vagy -változaton végzett repülés esetén, ha az útvonal-ellenőrző vizsgákat az említett típusokon vagy változatokon váltakozva végzik, akkor minden elvégzett útvonal-ellenőrző vizsga megújítja az útvonal-ellenőrző vizsga érvényességét a többi helikoptertípus vagy -változat tekintetében is.

e) Az üzembentartási kézikönyvben meg kell határozni a megfelelő eljárásokat és minden műveleti korlátozást a több típuson vagy változaton végzett repülésekre vonatkozóan.”

f) az ORO.FC.145 pont a következőképpen módosul:

i. a c) és d) pont helyébe a következő szöveg lép:

„c) A CAT-műveletek esetében a képzésből és ellenőrző vizsgából álló programokat, beleértve a tanterveket, valamint a program végrehajtására szolgáló eszközök, például az egyedi repülésszimulációs oktatóeszközök (FSTD) és más képzési megoldások használatát az illetékes hatóságnak jóvá kell hagynia.

d) Az ezen alrész követelményeinek teljesítéséhez használt FSTD-t az 1178/2011/EU rendeletnek megfelelően kell minősíteni, és annak az üzemben tartó által használt légi jármű másának kell lennie. Az FSTD és a légi jármű közötti eltéréseket – amennyiben vannak ilyenek – az eligazítás vagy a képzés során ismertetni kell.”;

ii. a bekezdés a következő f) és g) ponttal egészül ki:

„f) Az üzemben tartónak figyelemmel kell kísérnie minden egyes szinten tartó képzés és vizsga érvényességét.

g) Az ebben az alrészben előírt érvényességi időszakokat annak a hónapnak a végétől kell számítani, amelyben teljesítették a közelmúltbeli tapasztalatokra vonatkozó, a képzési és a vizsgakövetelményeket.”;

g) az ORO.FC.146 pont a következőképpen módosul:

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

„b) Repülőgépes vagy repülőgép-szimulátoros képzés, ellenőrző vizsga és értékelés esetében a képzést nyújtó és az ellenőrző vizsgáztatást vagy az értékelést végző személynek az 1178/2011/EU rendelet I. melléklete (FCL rész) szerinti képesítéssel kell rendelkeznie. Ezen túlmenően az egyedi légi szállítási műveletek tekintetében képzést és az ellenőrző vizsgáztatást végző személynek megfelelő képesítéssel kell rendelkeznie az adott műveletre vonatkozóan.”;

- ii. a d) pont helyébe a következő szöveg lép:
- „d) A b) pont ellenére, az útvonalrepülési kompetencia értékelését végezheti egy, az EBT-konceptiók és a kompetenciaértékelés terén szabványosítási programot végzett üzemben tartó által kinevezett, megfelelően képzett parancsnok (az útvonalrepülés értékelője).”;
- iii. a szöveg a következő e), f), g) és h) ponttal egészül ki:
- „e) A b) pont ellenére, a légi járművön/FSTD-n végrehajtott képzést és az ellenőrző jártassági vizsgát az FI/TRI/SFI tanúsítással rendelkező és az üzemben tartó által az alábbi műveletek bármelyikére kijelölt, megfelelően képzett parancsnok is lebonyolíthatja:
1. az ORO.FC.005 b) 2. pontban meghatározott kritériumoknak megfelelő helikopterekkel végzett CAT-műveletek;
  2. nappal, látható tereptárgyak alapján történő tájékozódással repült útvonalakon, hajtóművel rendelkező komplex légi járműnek nem minősülő helikopterekkel végzett CAT-műveletek;
  3. az ORO.FC.005 b) 1. pontban meghatározott kritériumoknak meg nem felelő, »B« teljesítményszintű repülőgépekkel végzett CAT-műveletek.
- f) A b) pont ellenére, a légi járművön/FSTD-n végrehajtott képzést és a szükséges ismeretek meglétének ellenőrzését, illetőleg az ellenőrző jártassági vizsgát az üzemben tartó által az alábbi műveletek bármelyikére kijelölt, megfelelően képzett parancsnok/pilóta/parancsnok is lebonyolíthatja:
1. egyedi légi szállítási műveletek;
  2. az ORO.FC.005 b) 2. pontban meghatározott kritériumoknak megfelelő repülőgépekkel végzett CAT-műveletek.
- g) A b) pont ellenére, az útvonal-ellenőrző vizsgát az üzemben tartó által kijelölt, megfelelően képzett parancsnok is lebonyolíthatja.
- h) Az üzemben tartónak tájékoztatnia kell az illetékes hatóságot az e)–g) pont szerint kijelölt személyekről.”;
- h) az ORO.FC.200 d) pont helyébe a következő szöveg lép:
- „d) Helikopter üzemben tartására vonatkozó egyedi előírások
- A 19-et meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú (MOPSC) helikopterek és a 9-et meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú helikopterek IFR szerinti repülése esetén a hajózó személyzetnek legalább két pilótából kell állnia.”;
- i) az ORO.FC.202 pont a következőképpen módosul:
- i. a bevezető szövegrész helyébe a következő szöveg lép:
- „Annak érdekében, hogy az IFR szerinti vagy éjjeli repülést minimális létszámú, egy pilótából álló hajózó személyzettel is végre lehessen hajtani, az alábbi feltételeknek kell megfelelni.”;
- ii. a b) pont helyébe a következő szöveg lép:
- „b) SZÁNDÉKOSAN ÜRESEN HAGYVA”;
- j) az ORO.FC.220 pont a következőképpen módosul:
- i. a b) pont helyébe a következő szöveg lép:
- „b) Az üzemben tartó átképző tanfolyamának megkezdését követően a hajózó személyzet tagja a tanfolyam vége vagy megszüntetése előtt nem osztható be másik légijárműtípuson vagy -osztályon történő repülésre. A hajózó személyzetnek a kizárólag »B« teljesítményszintű repülőgépeken szolgáló tagja a működés fenntartásához szükséges mértékben az átképzés ideje alatt is beosztható más »B« teljesítményszintű repülőgépekkel teljesített repülésekre. A hajózó személyzet tagjai az egy hajtóműves helikopteren végzett, az üzemben tartó által biztosított átképző tanfolyam alatt beoszthatók egy hajtóműves helikopteren végzett repülésekre, feltéve, hogy ez nincs hatással a képzésre.”;
- ii. a szöveg a következő f) ponttal egészül ki:
- „f) Ha az üzemi körülmények – például új üzembentartási engedély igénylése vagy a flotta új légijármű-típussal vagy -osztállyal való bővítése – nem teszik lehetővé, hogy az üzemben tartó teljesítse a d) pontban meghatározott követelményeket, az üzemben tartó kidolgozhat egy egyedi átképzési tanfolyamot korlátozott számú pilóta számára.”;

- k) az ORO.FC.230 pont helyébe a következő szöveg lép:

**„ORO.FC.230 Szinten tartó képzés és ellenőrző vizsga**

- a) A hajózó személyzet minden tagjának szinten tartó képzésen kell részt vennie és ellenőrző vizsgát kell tennie azon légi járműtípusra vagy -változatra, valamint a kapcsolódó berendezésekre vonatkozóan, amelyen szolgálatot teljesít.
- b) *Ellenőrző jártassági vizsga*
1. A normál személyzet tagjaként a hajózószemélyzet minden egyes tagjának ellenőrző jártassági vizsgán kell részt vennie.
  2. Amennyiben a hajózószemélyzet tagjának IFR szerint kell repülnie, az ellenőrző jártassági vizsgát külső vizuális referenciapont nélkül kell végrehajtani.
  3. Az ellenőrző jártassági vizsga érvényességi időszaka 6 naptári hónap. »B« teljesítményosztályú repülőgépekkel nappal, VFR szerint, 8 egymást követő hónapnál nem hosszabb időszakokban végzett repülések esetén elegendő egy jártassági vizsga. A jártassági vizsgát a CAT-műveletek megkezdése előtt kell elvégezni.
- c) *Útvonal-ellenőrző vizsga*
- A hajózószemélyzet minden tagjának útvonal-ellenőrző vizsgát kell tennie a légi járművön. Az útvonal-ellenőrző vizsga érvényességi ideje 12 naptári hónap.
- d) *Vészhelyzeti és biztonsági berendezések kezelésével kapcsolatos képzés és ellenőrző vizsga*
- A hajózó személyzet minden tagjának teljesítenie kell a légi jármű fedélzetén lévő összes vészhelyzeti és biztonsági berendezés helyére és használatára vonatkozó szinten tartó képzést és ellenőrző vizsgát. A vészhelyzeti és biztonsági berendezésekre vonatkozó képzés és ellenőrző vizsga érvényességi ideje 12 naptári hónap.
- e) *Személyzeti erőforrás-gazdálkodás (CRM) tanfolyam*
1. A szinten tartó képzés valamennyi megfelelő szakaszába be kell illeszteni a CRM elemeit.
  2. A hajózószemélyzet valamennyi tagjának el kell végeznie az egyedi, moduláris felépítésű CRM-tanfolyamot. A CRM-tanfolyam valamennyi fontosabb tárgykörére ki kell térni, és a moduláris felépítésű tanfolyam egyes részeit ismétlődő hároméves időszakokban a lehető legegyszerűbben kell elosztani.
- f) A hajózószemélyzet minden egyes tagjának legalább 12 naptári hónaponként egyszer földi oktatáson, valamint repülésszimulációs oktatóeszközön vagy légi járművön, vagy ezek kombinációjával végrehajtott repülésoktatáson kell részt vennie.”;
- l) az ORO.FC.235 pont helyébe a következő szöveg lép:

**„ORO.FC.235 Bármely pilótaülésben történő munkavégzésre jogosító pilótaképesítés – repülőgépek**

- a) Azoknak a repülőgép-parancsnokoknak, akiknek a feladatai megkövetelik a pilótaülésben való repülést és a másodpilóta feladatainak ellátását, vagy képzési vagy ellenőrzési feladatok elvégzésével megbízott parancsnokoknak kiegészítő képzésen kell részt venniük és ellenőrző vizsgát kell tenniük annak érdekében, hogy képesek legyenek bármelyik ülésről elvégezni a normál működés, rendellenes működés és vészhelyzetek esetén alkalmazott, megfelelő eljárásokat. Az erre vonatkozó képzést és ellenőrző vizsgát az üzemeltetési kézikönyvben kell meghatározni. Az ellenőrző vizsga az ORO.FC.230 b) pontban előírt ellenőrző jártassági vizsgával vagy az ORO.FC.231 pontban előírt EBT programmal együtt is elvégezhető.
- b) A kiegészítő képzésnek és az ellenőrző vizsgának legalább az alábbiakat kell tartalmaznia:
1. egy hajtómű meghibásodása felszállás közben;
  2. megközelítés és átstartolás egy üzemképtelen hajtóművel; valamint
  3. leszállás egy üzemképtelen hajtóművel.

- c) A képzés és az ellenőrző vizsga érvényességének időtartama 12 naptári hónap. Jóváhagyott EBT-programmal rendelkező üzemben tartók esetében az érvényességet az ORO.FC.232 pont szerinti értékelés és képzési tárgyköröknek megfelelően kell meghatározni.
- d) A másodpilóta-ülésben való repülés esetén a parancsnoki ülésben való repülés tekintetében az ORO.FC.230 pont által előírt ellenőrző vizsgáknak vagy az ORO.FC.231 pont által előírt értékelésnek és képzésnek is érvényeseknek és naprakészeknek kell lenniük.
- e) A parancsnokot váltó pilótának az ORO.FC.230 b) pontban előírt ellenőrző jártassági vizsga vagy az ORO.FC.231 pont által előírt értékelés és képzés teljesítésén túl azt is bizonyítania kell, hogy gyakorlattal rendelkezik olyan begyakorolt feladatok és eljárások terén, amelyek normál körülmények között nem tartoznak a felelősségi körébe. Amennyiben a bal és jobb oldali ülésben történő repülés közötti eltérés nem jelentős, a gyakorlat bármelyik ülésben elvégezhető.
- f) A parancsnoki ülést elfoglaló pilótának – a parancsnok kivételével – az ORO.FC.230 b) pontban előírt ellenőrző jártassági vizsga vagy az ORO.FC.231 pont által előírt értékelés és képzés teljesítésén túl azt is bizonyítania kell, hogy gyakorlattal rendelkezik olyan begyakorolt feladatok és eljárások terén, amelyekért normál körülmények között a parancsnok felelősségi körébe tartoznak. Amennyiben a bal és jobb oldali ülésben történő repülés közötti eltérés nem jelentős, a gyakorlat bármelyik ülésben elvégezhető.”;
- m) a szöveg a következő ORO.FC.236 ponttal egészül ki:

**„ORO.FC.236 Bármely pilótaülésben történő munkavégzésre jogosító pilótaképesítés – helikopterek**

- a) Azoknak a helikopterpilótáknak, akiknek a feladatai megkövetelik, hogy bármelyik pilótaülésben repülést végezzenek, kiegészítő képzésen kell részt venniük és ellenőrző vizsgát kell tenniük annak érdekében, hogy képesek legyenek bármelyik ülésről elvégezni a normál működés, rendellenes működés és vészhelyzetek esetén alkalmazott, megfelelő eljárásokat. E képesítés érvényességének időtartama 12 naptári hónap.
- b) Egy adott típusra vonatkozóan aktuálisan repülésoktatói (FI) vagy típusjogosítás-oktatói (TRI) tanúsítással rendelkező személyek akkor teljesítik az a) pont követelményeit, ha az elmúlt 6 hónapban az adott típuson és a helikopteren folytattak FI- vagy TRI-tevékenységet.”;
- n) az ORO.FC.240 pont a következőképpen módosul:
- i. a b) pont helyébe a következő szöveg lép:  
„b) SZÁNDÉKOSAN ÜRESEN HAGYVA”;
- ii. a c) pont helyébe a következő szöveg lép:  
„c) Az a) bekezdés nem alkalmazandó a „B” teljesítményosztályú repülőgépekkel végzett műveletekre, ha azok kizárólag dugattyús motoros, egypilótás repülőgéposztályokkal, VFR szerint, nappal végzett repülésekre korlátozódnak.”;
- o) az ORO.FC.A.245 pont a következőképpen módosul:
- i. az a) pont helyébe a következő szöveg lép:  
„a) A repülőgép megfelelő tapasztalattal rendelkező üzemben tartója a hajózó személyzet képzésére és ellenőrző vizsgájára vonatkozó alábbi előírások közül egyet vagy többet helyettesíthet az illetékes hatóság által jóváhagyott alternatív képzési és képesítési programmal (ATQP):
1. a hajózószemélyzet képzéséről és képesítéséről szóló SPA.LVO.120 pontban meghatározottak;
  2. az átképzésről és ellenőrző vizsgáról szóló ORO.FC.220 pontban meghatározottak;
  3. a különbözeti képzésről, az ismertető képzésről és a berendezésekkel és eljárásokkal kapcsolatos képzésről szóló ORO.FC.125 pontban meghatározottak;
  4. a parancsnokpilóta-tanfolyamról szóló ORO.FC.205 pontban meghatározottak;
  5. a szinten tartó képzésről és ellenőrző vizsgáról szóló ORO.FC.230 pontban meghatározottak; valamint
  6. több típuson vagy változaton végzett repülésről szóló ORO.FC.240 pontban meghatározottak.”;
- ii. a d) és e) pont helyébe a következő szöveg lép:  
„d) Az ORO.FC.230 pontban és az 1178/2011/EU rendelet I. mellékletének (FCL rész) FCL.060 pontjában előírt ellenőrző vizsgákon felül a hajózó személyzet minden tagjának részt kell vennie egy repülésszimulációs oktatóeszközön végrehajtott útvonal-orientált értékelésen (LOE). Az útvonal-orientált értékelés érvényességének időtartama 12 naptári hónap. Az LOE akkor tekinthető teljesítettnek, ha az alábbi feltételek közül mindkettő teljesül:
1. az LOE tantervét a részt vevő teljesítette; valamint

2. a hajózó személyzet tagja megfelelő teljesítményt nyújtott.
- e) Két év jóváhagyott alternatív képzési és képesítési programmal történő üzemben tartást követően az üzemben tartó az illetékes hatóság jóváhagyásával meghosszabbíthatja az ORO.FC.230 pontban említett ellenőrző vizsgák érvényességi időszakát az alábbiak szerint:
1. az ellenőrző jártassági vizsga érvényességét 12 naptári hónapra;
  2. az útvonal-ellenőrző vizsga érvényességét 24 naptári hónapra;
  3. a vészhelyzeti és biztonsági berendezésekre vonatkozó ellenőrző vizsga érvényességét 24 naptári hónapra.”;
- iii. a szöveg a következő f) és g) ponttal egészül ki:
- „f) A hajózásszemélyzet valamennyi tagjának el kell végeznie az egyedi, moduláris felépítésű CRM-tanfolyamot. A CRM-tanfolyam valamennyi fontosabb tárgykörére ki kell térni, és a moduláris felépítésű tanfolyam egyes részeit ismétlődő hároméves időszakokban a lehető legegyszerűbben kell elosztani.
- g) Az alternatív képzési és képesítési program keretében a hajózásszemélyzet minden tagjának 48 óra repülést kell végeznie repülésszimulációs oktatóeszközön, mely 48 órát egyenletesen kell elosztani egy hároméves programban. Az üzemben tartó csökkentheti a repülésszimulációs oktatóeszköz elvégzett órák számát, de az órák száma nem lehet kevesebb 36-nál, és az üzemben tartónak bizonyítania kell, hogy az elért biztonsági szint egyenértékű annak a programnak a biztonsági szintjével, amelyet az alternatív képzési és képesítési program az a) pontnak megfelelően helyettesíthet.”;
- p) az ORO.FC.H.250. a) 1. pont helyébe a következő szöveg lép:
- „a) A CPL(H) (helikopter) engedélyes csak akkor tölthet be parancsnoki szerepet egypilótás helikopteren végzett CAT-műveletek során, ha:
1. IFR szerinti repülés esetén legalább 700 repült órát teljesített helikopteren, ebből 300 órát parancsnokpilótaként. A helikoptereken teljesített összes repülési időnek magában kell foglalnia 100 óra IFR szerinti repülést. A 100 órába beszámítható legfeljebb 50 óra, FFS(H) szimulátoron »B« szintű vagy magasabb, illetve FTD szimulátoron 3. szintű vagy magasabb, műszerek kezelésére irányuló képzésen teljesített műszeres repülési idő. A 300 órányi, parancsnokpilótaként teljesített repült idő az üzembentartási kézikönyvben előírt többpilótás személyzeti rendszerben másodpilótaként végzett repüléssel is kiváltható oly módon, hogy minden másodpilótaként teljesített két repült óra egy óra légijármű-parancsnokként teljesített repülési időnek felel meg.”
- q) a szöveg az ORO.FC.330 pont előtt a következő ORO.FC.320 és ORO.FC.325 ponttal egészül ki:

#### **„ORO.FC.320 Az üzemben tartó által biztosított átképzés és ellenőrző vizsga**

Az üzemben tartó által biztosított átképző tanfolyamnak tartalmaznia kell egy ellenőrző jártassági vizsgát.

#### **ORO.FC.325 A berendezésekre és eljárásokra vonatkozó képzés és ellenőrző vizsga**

Ha a hajózó személyzet tagja olyan, berendezésekre és eljárásokra vonatkozó képzésen vesz részt, amely megfelelő repülésszimulációs oktatóeszközön vagy légi járművön végzett képzést igényel, akkor a hajózó személyzet tagjának az egyedi légi szállítási műveletekkel kapcsolatos standard üzembentartási eljárások tekintetében ellenőrző jártassági vizsgát kell tennie.”;

- r) az ORO.FC.330 pont helyébe a következő szöveg lép:

#### **„ORO.FC.330 Szinten tartó képzés és vizsga – ellenőrző jártassági vizsga**

- a) A hajózó személyzet minden tagjának szinten tartó képzésen kell részt vennie és ellenőrző jártassági vizsgát kell tennie. Egyedi légi szállítási műveletek esetében a szinten tartó képzésnek és vizsgának ki kell terjednie az üzembentartási kézikönyvben leírt egyedi feladatokhoz kapcsolódó releváns szempontokra.
- b) Kellő figyelmet kell szentelni az IFR szerint vagy éjjel végzett műveletekre.
- c) Az ellenőrző jártassági vizsga érvényességi időszaka 12 naptári hónap.”

s) az I. függelék szövege helyébe a következő szöveg lép:

„I. függelék

<b>NYILATKOZAT</b>					
<b>a légi járművek üzemben tartásáról szóló 965/2012/EU bizottsági rendeletnek megfelelően</b>					
<b>Üzemben tartó</b>					
Név: Az üzemben tartó székhelye, vagy ha nincs székhelye, akkor az a hely, ahol az üzemben tartó letelepedett vagy ahol tartózkodási helye található, és ahonnan a műveleteket irányítják: A felelős vezető neve és kapcsolattartási adatai:					
<b>Légi járművek üzemben tartása</b>					
Az üzemben tartás kezdetének és a változás hatálybalépésének időpontja:					
Információk a légi járműről, az üzemben tartásról és a légialkalmasság-irányító szervezetről <sup>(1)</sup> :					
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 üzemben tartás típusa (i) (4)	A folyamatos légialkalmasság irányításáért felelős szervezet (5)
Az üzembe tartónak bizonyos műveletekhez előzetes jóváhagyást <sup>(6)</sup> vagy egyedi jóváhagyást <sup>(7)</sup> kell beszereznie, mielőtt ilyen műveleteket végezne.					
Adott esetben a jóváhagyások részletes adatai. Csatolja az egyedi jóváhagyások jegyzékét, amely a következőket tartalmazza: – adott esetben a harmadik ország által megadott egyedi jóváhagyásokat; – a műveletei engedménnyel végzett műveletek neve (pl. EFVS 200, SA CAT I stb.).					
Adott esetben az egyedi légi szállítási engedély adatai (megfelelő esetben csatolja az engedélyeket).					
Adott esetben az alternatív megfelelési módzatok (AltMoC) jegyzéke azon kapcsolódó AMC-kre való hivatkozással, amelyek helyébe lépnek (kérjük, csatolja az alternatív megfelelési módzatokat).					
<b>Megállapítások</b>					
<input type="checkbox"/> Az üzemben 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.					
<input type="checkbox"/> A felügyeleti rendszerre vonatkozó dokumentáció – ezen belül az üzemben tartási kézikönyv – megfelel a 965/2012/EU bizottsági rendelet III. melléklete (ORO rész), V. melléklete (SPA rész), VI. melléklete (NCC rész) vagy VIII. melléklete (SPO rész) követelményeinek, és valamennyi repülést az ORO rész ORO.GEN.110 b) pontban előírtak szerint, az üzemben tartási kézikönyv rendelkezéseinek megfelelően hajtják végre.					
<input type="checkbox"/> Minden üzemben tartott légi jármű rendelkezik a következőkkel: <ul style="list-style-type: none"> <li>– a 748/2012/EU bizottsági rendelet szerint kiadott érvényes légialkalmassági bizonyítvánnyal, vagy harmadik országban lajstromozott légi járművek esetében az ICAO 8. függeléké szerinti érvényes légialkalmassági bizonyítvánnyal; valamint</li> <li>– amennyiben egyedi légi szállítási műveletekre használják, az ORO.SPO.100 pont szerinti érvényes bérleti szerződéssel.</li> </ul>					



<input type="checkbox"/>	A hajózó személyzet minden tagja az ORO rész ORO.FC.100 c) pontjában előírtak szerint rendelkezik az 1178/2011/EU bizottsági rendelet I. melléklete alapján kiállított szakszolgálati engedéllyel, és a légiutas-kísérők adott esetben részesültek az ORO rész CC alrésze szerinti képzésben.
<input type="checkbox"/>	(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:
<input type="checkbox"/>	Az üzemben tartó értesíti az illetékes hatóságot a körülmények minden olyan változásáról, amely hatással van az (EU) 2018/1139 rendelet V. mellékletében szereplő alapvető követelményeknek és a 965/2012/EU bizottsági 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 módokat (AltMoC) jegyzékeit érintő változásról, az ORO rész ORO.GEN.120 a) pontjában előírtak szerint.
<input type="checkbox"/>	Az üzemben tartó kijelenti, hogy az ebben a nyilatkozatban foglalt adatok megfelelnek a valóságnak.
Dátum, a felelős vezető neve és aláírása”	
<p>(<sup>1</sup>) Ha a nyilatkozaton nincs elegendő hely a szükséges információk feltüntetésére, akkor azokat külön mellékletként kell csatolni. A mellékleteket dátummal és aláírással kell ellátni.</p> <p>(<sup>2</sup>) Gyártói sorozatszám.</p> <p>(<sup>3</sup>) Ha a légi jármű egy üzembentartási engedély birtokosánál is nyilvántartásba van véve, adja meg az üzembentartási engedély birtokosának üzembentartási engedély-számát.</p> <p>(<sup>4</sup>) »Üzembentartás 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.</p> <p>(<sup>5</sup>) A folyamatos légialkalmasság-irányító szervezetre vonatkozó információk között fel kell tüntetni a szervezet nevét, címét és jóváhagyásának hivatkozási számát.</p> <p>(<sup>6</sup>) a) Bármilyen hibás műszerrel, felszerelésrészsel, berendezéssel vagy funkcióval végzett művelet, a minimális felszerelésjegyzék (MEL) értelmében (ORO.MLR.105 b), f) és j) pont, NCC.IDE.A.105, NCC.IDE.H.105, SPO.IDE.A.105 és SPO.IDE.H.105 pont).</p> <p>b) Előzetes engedélyt vagy jóváhagyást igénylő műveletek, beleértve az alábbiakat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– speciális légi szállítási műveletek esetén légi járművek harmadik országbeli üzembentartótól való teljes bérbevétele és sima bérbevétele (ORO.SPO.100 c) pont);</li> <li>– magas kockázatú kereskedelmi célú egyedi légi szállítási műveletek (ORO.SPO.110 pont);</li> <li>– a 19-et meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú légi járművel végzett nem kereskedelmi célú műveletek légiutas-kísérő nélkül (ORO.CC.100 d) pont);</li> <li>– az állam által közzétettnél kisebb IFR-műveleti minimumok használata (NCC.OP.110 és SPO.OP.110 pont);</li> <li>– tüzelőanyag-feltöltés járó hajtóműve(k)k) és/vagy forgó rotorokkal (NCC.OP.157 pont);</li> <li>– egyedi légi szállítási műveletek (SPO) oxigén nélkül, 10 000 láb felett (SPO.OP.195 pont).</li> </ul> <p>(<sup>7</sup>) Műveletek a 965/2012/EU rendelet V. mellékletével (SPA rész) összhangban, ideértve a »Teljesítményalapú navigációval (PBN) végzett repülések« című B. alrész, az »Előírt minimális navigációs pontossággal (MNPS) végzett repülések« című C. alrész, az »Olyan légtérben végzett műveletek, ahol csökkentett függőleges elkülönítési minimumokat (RVSM) alkalmaznak« című D. alrész, a »Csökkent látási viszonyok között végzett műveletek (LVO)« című E. alrész, a »Veszélyes áruk szállítása« című G. alrész, a »Helikopterrel végzett, tenger feletti műveletek« című K. alrész, valamint a »Térbeli pont szerinti helikopteres megközelítések és indulások csökkentett VFR-minimumok mellett« című N. alrész.</p>	

4. A IV. melléklet a következőképpen módosul:

a) a CAT.GEN.MPA.100 pont helyébe a következő szöveg lép:

**„CAT.GEN.MPA.100 A hajózó személyzet felelősségi köre**

a) A hajózó személyzet tagjai felelősek azon feladataik megfelelő ellátásáért, amelyek:

1. a légi jármű és a benne tartózkodók biztonságával kapcsolatosak; valamint
2. meg vannak határozva az üzemeltetési kézikönyv előírásaiban és eljárásaiban.

b) A hajózó személyzet tagja:

1. jelent a parancsnoknak minden olyan hibát, üzemképtelenséget, működési rendellenességet vagy meghibásodást, amely megítélése szerint befolyásolhatja a légi jármű – többek között a vészhelyzeti rendszerek – légialkalmasságát vagy biztonságos üzemben tartását, amennyiben azt a személyzet más tagja még nem jelentette;
2. jelent a parancsnoknak minden olyan eseményt, amely veszélyeztette vagy veszélyeztethette volna a repülés biztonságát, amennyiben azt a személyzet más tagja még nem jelentette;
3. betartja az üzemben tartó eseményjelentő rendszereinek vonatkozó előírásait;
4. betartja a tevékenységére vonatkozó valamennyi repülési és szolgálati időkorlátra (FTL) és pihenőidőre vonatkozó előírást;
5. amennyiben egynél több üzemben tartónál teljesít szolgálatot:
  - i. naprakész egyéni nyilvántartást vezet a kapcsolódó repülési és szolgálati időkorlátra vonatkozó előírások szerinti repült, szolgálati és pihenőidőről;
  - ii. az egyes üzemben tartók rendelkezésére bocsátja a tevékenységeknek a kapcsolódó repülési és szolgálati időkorlátra vonatkozó előírások szerinti tervezéséhez szükséges adatokat; valamint
  - iii. az egyes üzemben tartók rendelkezésére bocsátja a több típuson vagy változaton való repüléshez szükséges adatokat.

c) A személyzet tagja nem teljesíthet szolgálatot légi járművön:

1. amennyiben pszichoaktív anyagok hatása alatt áll, vagy ha sérülés, fáradtság, gyógyszeres kezelés, betegség vagy egyéb hasonló ok miatt arra alkalmatlan;
2. mélyvízi búvárkodást vagy véradást követően észszerű idő elteltéig;
3. amennyiben nem felel meg a vonatkozó repülőorvosi előírásoknak;
4. amennyiben kétely merül fel benne arra vonatkozóan, hogy képes feladatai ellátására; vagy
5. amennyiben tudja vagy sejt, hogy az (EU) 2018/1139 rendelet V. melléklete 7.5. pontjának meghatározása szerint fáradt, vagy feladatai elvégzésére egyéb módon olyan mértékben alkalmatlannak érzi magát, hogy az a repülést veszélyeztetheti.”;

b) a szöveg a következő CAT.OP.MPA.101 ponttal egészül ki:

**„CAT.OP.MPA.101 A magasságmérő ellenőrzése és beállítása**

- a) Az üzemben tartónak eljárásokat kell kidolgoznia a magasságmérőnek az egyes indulások előtti ellenőrzésére.
- b) Az üzemben tartónak eljárásokat kell kidolgoznia a magasságmérőnek a repülés valamennyi fázisára vonatkozó beállítására, adott esetben figyelembe véve a repülőtér vagy a légtér szerinti állam által megállapított eljárásokat.”;

c) a CAT.OP.MPA.107 pont helyébe a következő szöveg lép:

**„CAT.OP.MPA.107 Megfelelő repülőtér**

Az üzemben tartó akkor tekinthet egy repülőteret megfelelőnek, ha az igénybevétel várható idejében a repülőtér rendelkezésre áll, és rendelkezik a szükséges kiegészítő szolgáltatásokkal, úgymint légiforgalmi szolgáltatásokkal, megfelelő világítással, kommunikációs eszközökkel, meteorológiai jelentésekkel, navigációs eszközökkel és sürgősségi szolgáltatásokkal.”;

d) a CAT.OP.MPA.110 pont helyébe a következő szöveg lép:

**„CAT.OP.MPA.110 Repülőtér-használati minimumok**

- a) Az üzemben tartónak minden használni tervezett indulási, cél- vagy kitérő repülőtérre vonatkozóan meg kell határoznia a repülőtér-használati minimumokat, amelyek biztosítják a légi jármű és a terep, illetve az akadályok elválasztását, valamint a műszeres megközelítési műveletek látva repülési szakaszában a vizuális referenciapontok elvesztési kockázatának csökkentését.
- b) A repülőtér-használati minimumok meghatározásához használt módszernek figyelembe kell vennie a következő elemeket:
  1. a légi jármű típusa, teljesítménye és kezelési jellemzői;
  2. a légi járművön navigáció, vizuális referenciapontok bemérése és/vagy felszállás, megközelítés, leszállás és megszakított megközelítés során a repülési útvonal ellenőrzése céljából rendelkezésre álló berendezések;
  3. a légi jármű repülési kézikönyvében (AFM) meghatározott feltételek vagy korlátozások;
  4. az üzemben tartó releváns üzemeltetési tapasztalata;
  5. a választható futópályák/végső megközelítési és felszállási területek méretei és jellemzői;
  6. a rendelkezésre álló látás szerinti és nem látás szerinti segédeszközök és infrastruktúra megfelelősége és teljesítménye;
  7. az akadálymentes szint/magasság (OCA/H) a műszeres megközelítési eljárásokhoz (IAP-khez);
  8. az emelkedési területeken található akadályok és a szükséges biztonsági távolságok;
  9. a hajózó személyzet összetétele, szakértelme és tapasztalata;
  10. az IAP;
  11. a repülőtér jellemzői és a rendelkezésre álló légi navigációs szolgálatok (ANS);
  12. a repülőtér szerinti állam által esetlegesen közzé tett minimumok;
  13. az üzemeltetési előírásokban előírt feltételek, beleértve a csökkent látási viszonyok között végzett műveletekre (LVO) vagy a műveleti kedvezményrel végzett műveletekre vonatkozó egyedi jóváhagyásokat is;
  14. a repülőtér, az IAP vagy a környezet nem szokatlan jellemzői.
- c) Az üzemben tartónak az üzemeltetési kézikönyvben rögzítenie kell a repülőtér-használati minimumok meghatározásának módszerét.
- d) Az üzemben tartó által a repülőtér-használati minimumok meghatározásához használt módszert, valamint e módszer bármilyen módosítását az illetékes hatóságnak jóvá kell hagynia.”;

e) a CAT.OP.MPA.115 pont helyébe a következő szöveg lép:

**„CAT.OP.MPA.115 A megközelítés során használt repülési mód – repülőgépek**

- a) Minden megközelítési műveletet stabilizált megközelítési műveletként kell végrehajtani, kivéve, ha az illetékes hatóság egy meghatározott futópálya meghatározott megközelítése tekintetében másként rendelkezett.
- b) A nem precíziós megközelítési (NPA) eljárások alkalmazásával végzett megközelítési műveleteknél folyamatos süllyedéssel történő végső megközelítési (CDFA) technikát kell alkalmazni, kivéve azon kifutópályák esetében, amelyek tekintetében az illetékes hatóság más repülési technikát hagyott jóvá.”;

f) a CAT.OP.MPA.245 és a CAT.OP.MPA.246 pont helyébe a következő szöveg lép:

**„CAT.OP.MPA.245 Meteorológiai körülmények – minden légi jármű**

- a) IFR szerinti repülések esetén a parancsnok csak akkor:
  1. kezdheti meg a repülést; vagy
  2. hagyhatja el azt a pontot, amely után repülés közbeni újratervezés esetén a légiforgalmi szolgáltatnak leadott frissített repülési tervet kell alkalmazni,

ha információ áll rendelkezésére arról, hogy a célrepülőtérre és/vagy a szükséges kitérő repülőtérre érkezés idején az adott repülőtéren a várható meteorológiai körülmények elérik vagy meghaladják a tervezési minimumokat.

- b) IFR szerinti repülések esetén a parancsnok csak akkor folytathatja a repülést a tervezett célrepülőtér felé, ha a rendelkezésére álló legfrissebb információ arra utal, hogy a célrepülőtérre vagy legalább az egyik kitérő repülőtérre érkezés idején az adott repülőtéren a várható meteorológiai körülmények elérik a vonatkozó repülőtér-használati minimumokat, vagy meghaladják azokat.
- c) VFR szerinti repülések esetén a parancsnok csak akkor kezdheti meg a repülést, ha a megfelelő meteorológiai jelentések és/vagy előrejelzések azt mutatják, hogy a meteorológiai körülmények a VFR szerint repülő útszakaszon az adott időben elérik vagy meghaladják a VFR szerinti repüléshez szükséges minimumokat.

#### **CAT.OP.MPA.246 Meteorológiai körülmények – repülőgépek**

Repülőgéppel végzett IFR szerinti repülések esetén a CAT.OP.MPA.245 pont rendelkezésein kívül a parancsnok csak akkor hagyhatja el:

- a) a csökkentett mennyiségű váratlan helyzetekre fenntartott tüzelőanyag/energiára (RCF) vonatkozó eljárás alkalmazása esetén az elhatározási pontot; vagy
- b) elszigetelt repülőtéri műveletek alkalmazása esetén az elhatározási pontot,

ha információ áll rendelkezésére arról, hogy a célrepülőtérre vagy a szükséges kitérő repülőtérre érkezés idején a célrepülőtéren és/vagy a szükséges kitérő repülőtéren a várható meteorológiai körülmények elérik vagy meghaladják a vonatkozó repülőtér-használati minimumokat.”;

- g) a CAT.OP.MPA.247. a) pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) Víz feletti, a szárazfölddel tartott vizuális kapcsolat elvesztésével járó, VFR szerinti helikopteres repülések esetén a parancsnok csak akkor kezdheti meg a felszállást, ha a megfelelő meteorológiai jelentések és/vagy előrejelzések azt mutatják, hogy a felhőalap nappal 600 láb, éjjel 1 200 láb felett lesz.”;

- h) a CAT.OP.MPA.265 pont helyébe a következő szöveg lép:

#### **„CAT.OP.MPA.265 Felszállási körülmények**

A felszállás megkezdése előtt a parancsnoknak meg kell bizonyosodnia az alábbiakról:

- a) a repülőtéren vagy a műveleti területen uralkodó meteorológiai körülmények, valamint a használni kívánt futópálya vagy végső megközelítési és felszállási terület (FATO) állapota nem teszi lehetetlenné a biztonságos felszállást és elindulást; és
- b) a kiválasztott repülőtér-használati minimumok összhangban vannak a következő tényezők mindegyikével:
  - 1. az operatív földi berendezések;
  - 2. az operatív légi jármű-rendszerek;
  - 3. a légi jármű teljesítménye;
  - 4. a hajózó személyzet szakképesítése.”;

- i) a CAT.OP.MPA.300 pont helyébe a következő szöveg lép:

#### **„CAT.OP.MPA.300A megközelítés és a leszállás feltételei**

Megközelítési művelet megkezdése előtt a parancsnoknak meg kell bizonyosodnia az alábbiakról:

- a) a repülőtéren vagy a műveleti területen uralkodó meteorológiai körülmények, valamint a használni kívánt futópálya vagy végső megközelítési és felszállási terület (FATO) állapota az üzemeltetési kézikönyvben rögzített teljesítményadatok figyelembevételével mellett nem teszi lehetetlenné a biztonságos megközelítést, leszállást vagy áttartolást; és
- b) a kiválasztott repülőtér-használati minimumok összhangban vannak a következő tényezők mindegyikével:
  - 1. az operatív földi berendezések;
  - 2. az operatív légi jármű-rendszerek;
  - 3. a légi jármű teljesítménye;
  - 4. a hajózó személyzet szakképesítése.”;

- j) a CAT.OP.MPA.305 pont helyébe a következő szöveg lép:

**„CAT.OP.MPA.305 A megközelítés megkezdése és folytatása**

- a) Repülőgépek esetében, ha a leszálláshoz használt futópálya tekintetében a jelentett látótávolság (VIS) vagy az irányadó RVR kisebb az alkalmazandó minimumnál, akkor a műszeres megközelítési művelet nem folytatható:
1. azon ponton túl, ahol a repülőgép 1 000 láb magasságban van a repülőtér tengerszint feletti magassága felett; vagy
  2. a végső megközelítési szakaszba (FAS) lépéssel, ha a DH vagy az MDH 1 000 lábnál nagyobb.
- b) Helikopterek esetében, ha a leszálláshoz használt futópálya tekintetében a jelentett RVR kisebb mint 550 m vagy az irányadó RVR kisebb a vonatkozó minimumnál, akkor a műszeres megközelítési művelet nem folytatható:
1. azon ponton túl, ahol a helikopter 1 000 láb magasságban van a repülőtér tengerszint feletti magassága felett; vagy
  2. a végső megközelítési szakaszba (FAS) lépéssel, ha a DH vagy az MDH 1 000 lábnál nagyobb.
- c) Ha az előírt vizuális referenciapontot nem sikerül észlelni, megszakított megközelítést kell végrehajtani a DA/H vagy az MDA/H elérésekor vagy az előtt.
- d) Ha az előírt vizuális referenciapont a DA/H vagy az MDA/H elérése után bármikor nem észlelhető, akkor azonnal áttartolást kell végezni.
- e) Az a) pont ellenére, abban az esetben, ha nem áll rendelkezésre jelentés az RVR-ről, és a jelentett VIS kisebb az alkalmazandó minimumnál, de az átszámított meteorológiai látótávolság (CMV) eléri vagy meghaladja az alkalmazandó minimumot, a műszeres megközelítés tovább folytatható a DA/H vagy az MDA/H eléréséig.”;

- k) a CAT.OP.MPA.310 pont helyébe a következő szöveg lép:

**„CAT.OP.MPA.310 Műveleti eljárások – felszín feletti magasság a pályaküszöb átrepülésekor – repülőgépek**

Az üzemben tartónak műveleti eljárásokat kell kidolgoznia annak biztosítására, hogy a háromdimenziós műszeres megközelítési műveleteket végző repülőgép a futópálya küszöbét biztonságos ráhagyással repülje át, miközben leszállási konfigurációban és helyzetben van.”;

- l) a szöveg a következő CAT.OP.MPA.312 ponttal egészül ki:

**„CAT.OP.MPA.312 EFVS 200 műveletek**

- a) Annak az üzemben tartónak, amely EFVS 200 műveleteket kíván végrehajtani, biztosítania kell, hogy:
1. a légi jármű rendelkezzen a tervezett műveletekre vonatkozó tanúsítvánnyal;
  2. csak az EFVS-műveletekre alkalmas futópályák, végső megközelítési és felszállási területek (FATO) és műszeres megközelítési eljárások (IAP) használatára kerüljön sor;
  3. a hajózó személyzet tagjai rendelkezzenek a szükséges képesítéssel a tervezett művelet lebonyolításához, hozzanak létre egy képzésből és ellenőrző vizsgából álló programot a hajózó személyzet tagjai és a repülés előkészítésében részt vevő érintett személyzet számára;
  4. határozzák meg a műveleti eljárásokat;
  5. minden vonatkozó információt dokumentáljanak a minimális felszerelésjegyzékben (MEL);
  6. minden vonatkozó információt dokumentáljanak a karbantartási programban;
  7. végezzenek biztonsági értékeléseket végeznek, és határozzanak meg teljesítménymutatókat a művelet biztonsági szintjének nyomon követése érdekében; valamint
  8. a repülőtér-üzemeltetési minimumok vegyék figyelembe az alkalmazott rendszer képességeit.
- b) Az üzemben tartó LVO-k végzése közben nem végezhet EFVS 200 műveleteket.
- c) Az a) 1. pont ellenére, az üzemben tartó EFVS 200 műveletek végzéséhez használhat a minimumkövetelményeknek megfelelő EVS-eket, feltéve, hogy ezt az illetékes hatóság jóváhagyta.”

5. az V. melléklet a következőképpen módosul:

- a) az E. alrész címe helyébe a következő cím lép: „Csökkent látási viszonyok között végzett műveletek (LVO-k) és műveleti engedménnyel végzett műveletek”;

b) az SPA.LVO.100 pont helyébe a következő szöveg lép:

**„SPA.LVO.100 Csökkent látási viszonyok között végzett műveletek (LVO-k) és műveleti engedménnyel végzett műveletek**

Az üzemben tartó csak akkor végezheti el a következő műveleteket, ha azokat az illetékes hatóság jóváhagyta:

- a) 400 m alatti RVR mellett végzett felszállási műveletek;
- b) csökkent látási viszonyok között végzett műszeres megközelítési műveletek; valamint
- c) műveleti engedménnyel végzett műveletek, az EFVS 200 műveletek kivételével, amelyek nem igényelnek külön jóváhagyást.”;

c) az SPA.LVO.105 pont helyébe a következő szöveg lép:

**„SPA.LVO.105 Egyedi jóváhagyási feltételek**

A SPA.LVO.100 pontban előírt egyedi jóváhagyás megszerzéséhez az üzemben tartónak igazolnia kell, a következőket:

- a) csökkent látási viszonyok között végzett megközelítési műveletek, 125 m alatti RVR mellett végzett LVTO-műveletek és műveleti engedménnyel végzett műveletek esetében a légi jármű rendelkezik a tervezett művelethez vonatkozó tanúsítvánnyal;
- b) a hajózó személyzet tagjai rendelkeznek a szükséges képesítéssel a tervezett művelet lebonyolításához, és az SPA.LVO.120 ponttal összhangban létrehozta a képzésből és ellenőrző vizsgából álló programot a hajózó személyzet tagjai és a repülés előkészítésében részt vevő érintett személyzet számára;
- c) meghatározták a tervezett műveletekre vonatkozó műveleti eljárásokat;
- d) a minimális felszerelésjegyzék (MEL) bármely lényeges módosítása megtörtént;
- e) a karbantartási program bármely lényeges módosítása megtörtént;
- f) eljárásokat dolgoztak ki annak biztosítására, hogy – az SPA.LVO.110 ponttal összhangban – a repülőterek és a műszeres repülési eljárások alkalmasak legyenek a tervezett műveletekre; valamint
- g) a tervezett műveletek tekintetében biztonsági értékelést végeztek, és teljesítménymutatókat határoztak meg a biztonsági szint figyelemmel kísérésére.”;

d) az SPA.LVO.110 pont helyébe a következő szöveg lép:

**„SPA.LVO.110 A repülőtérről és a műszeres repülési eljárásokkal kapcsolatos követelmények**

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy csak a tervezett műveletekhez megfelelő repülőtereket és műszeres repülési eljárásokat használjanak az LVO-k és a műveleti engedménnyel végzett műveletek végrehajtásához.”;

e) az SPA.LVO.115 pontot el kell hagyni;

f) az SPA.LVO.120 pont helyébe a következő szöveg lép:

**„SPA.LVO.120 A hajózó személyzet szakképzettsége**

- a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a hajózó személyzet rendelkezzen a tervezett műveletek elvégzéséhez szükséges szakképzettséggel.
- b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a hajózó személyzet minden tagja sikeresen elvégezze a képzést és az ellenőrző vizsgát minden olyan LVO- és művelet típusra vonatkozóan, amelyre a jóváhagyást megadták. Az ilyen képzésnek és ellenőrző vizsgának:
  1. magában kell foglalnia az alap szintű és a szinten tartó képzést és ellenőrző vizsgát;
  2. magában kell foglalnia normál működés, rendellenes működés és vészhelyzetek esetén alkalmazott eljárásokat;
  3. a tervezett műveletek során alkalmazott technológiák típusához kell igazodnia; valamint
  4. figyelembe kell vennie a tervezett műveletekhez kapcsolódó, emberi tényezőkből adódó kockázatokat.

- c) Az üzemben tartónak nyilvántartást kell vezetnie a hajózó személyzet tagjai által elvégzett képzésekről és megszerzett képesítésekről.
- d) A képzést és ellenőrző vizsgát megfelelően képzett személynek kell lebonyolítania. Megfelelően képzett oktatók részvételével. repülőgépes vagy repülőgép-szimulátoros képzés és ellenőrző vizsga esetén az oktatónak és a vizsgáztatónak az 1178/2011/EU rendelet I. melléklete (FCL rész) szerinti képesítéssel kell rendelkeznie.”;
- g) az SPA.NVIS.120. a) pont helyébe a következő szöveg lép:  
„a) A végrehajtandó éjjeli művelettípusra vonatkozó időjárás minimumok alatt nem végezhető műveletek.”;
- h) az SPA.HOFO.120. a) pont helyébe a következő szöveg lép:  
„a) Szárazföldi kitérő célrepülőter. Tengeri létesítményről szárazföldi célrepülőterre 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, feltéve, hogy megfelelő váratlan eseményekre fenntartott operatív intézkedések biztosítják a tengerről való biztonság visszatérést.”;
- i) az SPA.HOFO.125 pont helyébe a következő szöveg lép:

**„SPA.HOFO.125 Tengeri létesítmények megközelítésére vonatkozó szabványos eljárások (OSAP-k)**

- a) Az üzemben tartónak eljárásokat kell kidolgoznia annak biztosítására, hogy a Tengeri létesítmények megközelítésére vonatkozó szabványos eljárásokat (OSAP-ke) csak a következő esetekben alkalmazzák:
1. a helikopter képes navigációs és valós idejű, a környezetében található akadályokra vonatkozó információkat szolgáltatni az akadályoktól való megfelelő távolság tartása érdekében; valamint
  2. vagy:
    - i. a legalacsonyabb süllyedési magasság (MDH) meghatározása rádió-magasságmérővel vagy azzal egyenértékű teljesítményt nyújtó eszközzel történik; vagy
    - ii. a legalacsonyabb süllyedési szintet (MDA) alkalmazzák, és az kellő ráhagyást tartalmaz.
- b) Ha az üzemben tartó OSAP-ke alkalmaz olajfúró tornyok vagy mozgó hajók megközelítése céljából a repülést többpilótás műveletként kell végrehajtani.
- c) Az elhatározási távolságnak megszakított megközelítés esetén megfelelő akadálymentességet kell biztosítani minden olyan célállomáson, ahol OSAP végrehajtását tervezik.
- d) Az elhatározási távolságon belül vagy a legalacsonyabb süllyedési szint/legalacsonyabb süllyedési magasság (MDA/H) alatt csak akkor folytatható a megközelítés, ha a célállomással látás szerinti kapcsolat létesült.
- e) Egy pilótával végzett műveletek esetén az MDA/H-t és az elhatározási távolságot meg kell növelni a megfelelő értékkel.
- f) Abban az esetben, ha OSAP-t végrehajtva nem mozgó tengeri létesítményt (pl. rögzített létesítményt vagy lehorgonyzott hajót) közelítenek meg, és a navigációs rendszerben megbízható GNSS-koordináták állnak rendelkezésre a létesítményre vonatkozóan, az OSAP biztonságosságát a GNSS/területi navigációs rendszer használatával kell növelni.
- g) Az üzemben tartónak be kell építenie az OSAP-ke az alap szintű és a szinten tartó képzési és ellenőrző vizsgáztatási programjaiba.”;
- j) a szöveg a következő N. alrésszel egészül ki:

„N. RÉSZ

**TÉRBELI PONT SZERINTI HELIKOPTERES MEGKÖZELÍTÉSEK ÉS INDULÁSOK CSÖKKENTETT VFR-MINIMUMOK MELLETT (PINS-VFR)**

**SPA.PINS-VFR.100Térbeli pont szerinti (PinS) helikopteres megközelítések és indulások csökkentett VFR-minimumok mellett**

- a) Az üzemben tartó csak akkor alkalmazhat a csökkentett VFR-műveleti minimumokat, ha az üzemben tartó számára azt az illetékes hatóság jóváhagyta.

- b) A csökkentett VFR-műveleti minimumok csak IFR szerint repült szakaszokat tartalmazó helikopteres repülésekre, továbbá kizárólag az alábbi esetekben alkalmazandók:
1. a repülésnek a VFR szerint teljesített szakaszára közvetlenül a helikopter PinS megközelítés után kerül sor azzal a szándékkal, hogy egy közeli helikopter-leszállóhelyen vagy műveleti helyszínen leszálljanak;
  2. a repülésnek a VFR szerint teljesített szakaszára közvetlenül a helikopter PinS megközelítés után kerül sor azzal a szándékkal, hogy egy közeli HEC- vagy HHO-helyszínen függesztményes szállítási műveleteket végezzenek;
  3. a repülésnek a VFR szerint teljesített szakasza olyan indulás, amelynek célja az IFR szerinti repülésre való áttérés egy közeli kezdeti indulási ponton.
- c) Az üzemben tartónak meg kell határoznia azokat a műveleti eljárásokat, amelyeket a csökkentett VFR-műveleti minimumok melletti repülés esetén kell alkalmazni.
- d) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a hajózó személyzet tagjai tapasztaltak és megfelelően képzettek legyenek a csökkentett VFR-műveleti minimumok melletti repülés terén.”
6. a VI. melléklet a következőképpen módosul:
- a) a szöveg a következő NCC.OP.101 ponttal egészül ki:

**„NCC.OP.101 A magasságmérő ellenőrzése és beállítása**

- a) Az üzemben tartónak eljárásokat kell kidolgoznia a magasságmérőnek az egyes indulások előtti ellenőrzésére.
- b) Az üzemben tartónak eljárásokat kell kidolgoznia a magasságmérőnek a repülés valamennyi fázisára vonatkozó beállítására, adott esetben figyelembe véve a repülőter vagy a légtér szerinti állam által megállapított eljárásokat.”;

- b) az NCC.OP.110 pont helyébe a következő szöveg lép:

**„NCC.OP.110 Repülőter-használati minimumok – általános előírások**

- a) Az üzemben tartónak minden használni tervezett indulási, cél- vagy kitérő repülőterre vonatkozóan meg kell határoznia a repülőter-használati minimumokat, amelyek biztosítják a légi jármű és a terep, illetve az akadályok elválasztását, valamint a műszeres megközelítési műveletek látva repülési szakaszában a vizuális referenciapontok elvesztési kockázatának csökkentését.
- b) A repülőter-használati minimumok meghatározásához használt módszernek figyelembe kell vennie a következő elemeket:
  1. a légi jármű típusa, teljesítménye és kezelési jellemzői;
  2. a légi járművön navigáció, vizuális referenciapontok bemérése és/vagy felszállás, megközelítés, leszállás és megszakított megközelítés során a repülési útvonal ellenőrzése céljából rendelkezésre álló berendezések;
  3. a légi jármű repülési kézikönyvében (AFM) meghatározott feltételek vagy korlátozások;
  4. a választható futópályák/végső megközelítési és felszállási területek méretei és jellemzői;
  5. a rendelkezésre álló látás szerinti és nem látás szerinti segédeszközök és infrastruktúra megfelelősége és teljesítménye;
  6. az akadálymentes szint/magasság (OCA/H) a műszeres megközelítési eljárásokhoz (IAP-khez);
  7. az emelkedési területeken található akadályok és a szükséges biztonsági távolságok;
  8. a repülőter, az IAP vagy a környezet szokatlan jellemzői;
  9. a hajózó személyzet összetételét, szakértelmüket és tapasztalatukat;
  10. az IAP;
  11. a repülőter jellemzői és a rendelkezésre álló légi navigációs szolgálatok (ANS);
  12. a repülőter szerinti állam által esetlegesen közzé tett minimumok;



13. a csökkent látási viszonyok között végzett műveletekre (LVO) vagy a művelati kedvezménnyel végzett műveletekre vonatkozó bármely egyedi jóváhagyásban előírt feltételek; valamint

14. az üzemben tartó releváns üzemeltetési tapasztalata.

- c) Az üzemben tartónak az üzembentartási kézikönyvben rögzítenie kell a repülőtér-használati minimumok meghatározásának módszerét.”;
- c) az NCC.OP.111 pontot el kell hagyni;
- d) az NCC.OP.112 pont helyébe a következő szöveg lép:

**„NCC.OP.112 Repülőtér-használati minimumok – repülőgéppel végzett körözéses műveletek**

- a) A repülőgéppel végzett körözéses megközelítési művelet során alkalmazott MDH nem lehet alacsonyabb az alábbiak közül a legmagasabb értéknél:
1. az adott repülőgép-kategóriára vonatkozóan megadott körözési OCH;
  2. az 1. táblázat alapján meghatározott legalacsonyabb körözési magasság; vagy
  3. a körözéses megközelítési eljárást megelőző műszeres megközelítési művelet DH/MDH értéke.
- b) A repülőgéppel végzett körözéses megközelítési művelet során alkalmazott legkisebb látótávolság nem lehet kisebb az alábbiak közül a legmagasabb értéknél:
1. az adott repülőgép-kategóriához tartozó körözési látótávolság, ha meg van adva; vagy
  2. az 1. táblázat alapján meghatározott legkisebb látótávolság.

*1. táblázat*

**Az MDH és a legkisebb látótávolság körözéses művelet esetén a különböző kategóriájú repülőgépek esetében**

	Repülőgép-kategória			
	A	B	C	D
MDH (láb)	400	500	600	700
Legkisebb látótávolság (m)	1 500	1 600	2 400	3 600”

- e) az NCC.OP.145 b) pont helyébe a következő szöveg lép:
- „b) A parancsnokpilótának a repülés megkezdése előtt meg kell ismerkednie a tervezett repüléssel kapcsolatosan rendelkezésre álló meteorológiai adatokkal. Az indulás helyétől eltávolodó repülések esetén, valamint a műszerrepülési szabályok (IFR) szerint végzett minden repülés esetén a repülés előkészítésébe beletartoznak az alábbiak:
1. a rendelkezésre álló aktuális meteorológiai jelentések és előrejelzések tanulmányozása; valamint
  2. alternatív teendők megtervezése arra az esetre, ha a repülést a meteorológiai viszonyok miatt nem lehet a terv szerint befejezni.”;
- f) a szöveg a következő NCC.OP.147 és NCC.OP.148 ponttal egészül ki:

**„NCC.OP.147 Kitérő célrepülőterek tervezési minimumai – repülőgépek**

Egy repülőtér csak akkor jelölhető meg kitérő célrepülőterként, ha a rendelkezésre álló aktuális meteorológiai adatok a becsült érkezési időt egy órával megelőző időpont és a becsült érkezési időnél egy órával későbbi időpont közötti időszakra, vagy a tényleges indulási idő és a becsült érkezési időnél egy órával későbbi időpont közötti időszakra – attól függően, hogy melyik a rövidebb – a következő meteorológiai viszonyok fennállását jelzik elő:

- a) olyan kitérő repülőtér esetében, amelyeken a műszeres megközelítési művelet 250 lábnál alacsonyabb DH mellett végezhető:
1. a felhőalap legalább 200 lábbal magasabb a műszeres megközelítési művelethez kapcsolódó DH vagy MDH értéknél; valamint
  2. a műszeres megközelítési műveletre vonatkozó RVR/VIS minimumnál legalább 1 500 m-rel, illetve 800 m-rel nagyobb látótávolság; vagy

- b) olyan kitérő repülőtér esetében, amelyeken a műszeres megközelítési művelet 250 láb vagy magasabb DH vagy MDH mellett végzendő:
  - 1. a felhőalap legalább 400 lábbal magasabb a műszeres megközelítési művelethez kapcsolódó DH vagy MDH értéknél; valamint
  - 2. a látótávolság legalább 3 000 m; vagy
- c) műszeres megközelítési eljárással nem rendelkező kitérő repülőtér esetében:
  - 1. a felhőalap magassága legalább 2 000 láb vagy a legkisebb biztonságos IFR szerinti magasság (amelyik nagyobb); valamint
  - 2. a látótávolság legalább 5 000 m;

#### **NCC.OP.148 Kitérő célrepülőterek tervezési minimumai – helikopterek**

Az üzemben tartó csak akkor jelölhet meg egy repülőteret kitérő célrepülőterként, ha a rendelkezésre álló aktuális meteorológiai adatok a becsült érkezési időt egy órával megelőző időpont és a becsült érkezési időnél egy órával későbbi időpont közötti időszakra, vagy a tényleges indulási idő és a becsült érkezési időnél egy órával későbbi időpont közötti időszakra – attól függően, hogy melyik a rövidebb – a következő meteorológiai viszonyok fennállását jelzik elő:

- a) műszeres megközelítési eljárással (IAP) rendelkező kitérő repülőtér esetében:
  - 1. a felhőalap legalább 200 lábbal magasabb az IAP-hoz kapcsolódó DH vagy MDH értéknél; valamint
  - 2. a látótávolság legalább 1 500 m nappal vagy 3 000 m éjszaka; vagy
- b) IAP-vel nem rendelkező kitérő repülőtér esetében:
  - 1. a felhőalap magassága legalább 2 000 láb vagy a legkisebb biztonságos IFR szerinti magasság (amelyik nagyobb); valamint
  - 2. a látótávolság legalább 1 500 m nappal vagy 3 000 m éjszaka.”;
- g) az NCC.OP.150 a) pont helyébe a következő szöveg lép:
  - „a) IFR-repülés esetén a parancsnokpilótának a repülési tervben meg kell határoznia legalább egy alkalmas időjárású felszálló kitérő repülőteret, ha az indulási repülőtéren a meteorológiai körülmények megegyeznek az alkalmazandó repülőtér-használati minimumokkal, vagy azok alatt vannak, vagy ha más okból nem lehet visszafordulni az indulási repülőtérré.”;
- h) az NCC.OP.180 a) és b) pont helyébe a következő szöveg lép:
  - „a) A parancsnokpilóta csak akkor kezdheti meg, illetve csak akkor folytathatja a VFR-repülést, ha a rendelkezésre álló legfrissebb meteorológiai adatok azt mutatják, hogy a meteorológiai viszonyok az útvonalon és a tervezett leszállás helyén a repülés, illetve a leszállás becsült idején elérik vagy meghaladják a vonatkozó VFR-használati minimumokat.
  - b) A parancsnokpilóta csak akkor kezdheti meg, illetve csak akkor folytathatja az IFR-repülést a tervezett célrepülőtér felé, ha a rendelkezésre álló legfrissebb meteorológiai adatok azt mutatják, hogy a meteorológiai viszonyok a célrepülőtéren vagy legalább egy leszálló kitérő repülőtéren a becsült érkezési időben elérik vagy meghaladják a vonatkozó repülőtér-használati minimumokat.”;
- i) az NCC.OP.195 pont helyébe a következő szöveg lép:

#### **„NCC.OP.195 Felszállási feltételek – repülőgépek és helikopterek**

A felszállás megkezdése előtt a parancsnokpilótának meg kell bizonyosodnia az alábbiakról:

- a) a repülőtéren vagy a műveleti területen uralkodó meteorológiai körülmények, valamint a használni kívánt futópálya vagy végső megközelítési és felszállási terület (FATO) állapota nem teszi lehetetlenné a biztonságos felszállást és elindulást; és
- b) a kiválasztott repülőtér-használati minimumok összhangban vannak a következő tényezők mindegyikével:
  - 1. az operatív földi berendezések;
  - 2. az operatív légijármű-rendszerek;
  - 3. a légi jármű teljesítménye;
  - 4. a hajózó személyzet szakképzése.”;

j) az NCC.OP.225 pont helyébe a következő szöveg lép:

**„NCC.OP.225 Megközelítési és leszállási feltételek – repülőgépek és helikopterek**

Megközelítési művelet megkezdése előtt a parancsnokpilótának meg kell bizonyosodnia az alábbiakról:

- a) a repülőtéren vagy a műveleti területen uralkodó meteorológiai körülmények, valamint a használni kívánt futópálya vagy végső megközelítési és felszállási terület (FATO) állapota az üzemeltetési kézikönyvben rögzített teljesítményadatok figyelembevétele mellett nem teszi lehetővé a biztonságos megközelítést, leszállást vagy ártartolást; és
- b) a kiválasztott repülőtér-használati minimumok összhangban vannak a következő tényezők mindegyikével:
  1. az operatív földi berendezések;
  2. az operatív légi jármű-rendszerek;
  3. a légi jármű teljesítménye; valamint
  4. a hajózó személyzet szakképzése.”;

k) az NCC.OP.230 pont helyébe a következő szöveg lép:

**„NCC.OP.230 A megközelítés megkezdése és folytatása**

- a) Repülőgépek esetében, ha a leszálláshoz használt futópálya tekintetében a jelentett látótávolság (VIS) vagy az irányadó RVR kisebb az alkalmazandó minimumnál, akkor a műszeres megközelítési művelet nem folytatható:
  1. azon ponton túl, ahol a repülőgép 1 000 láb magasságban van a repülőtér tengerszint feletti magassága felett; vagy
  2. a végső megközelítési szakaszba (FAS) lépéssel, ha a DH vagy az MDH 1 000 lábnál nagyobb.
- b) Helikopterek esetében, ha a leszálláshoz használt futópálya tekintetében a jelentett RVR kisebb mint 550 m vagy az irányadó RVR kisebb a vonatkozó minimumnál, akkor a műszeres megközelítési művelet nem folytatható:
  1. azon ponton túl, ahol a helikopter 1 000 láb magasságban van a repülőtér tengerszint feletti magassága felett; vagy
  2. a végső megközelítési szakaszba (FAS) lépéssel, ha a DH vagy az MDH 1 000 lábnál nagyobb.
- c) Ha az előírt vizuális referenciapontot nem sikerül észlelni, megszakított megközelítést kell végrehajtani a DA/H vagy az MDA/H elérésekor vagy az előtt.
- d) Ha az előírt vizuális referenciapont a DA/H vagy az MDA/H elérése után bármikor nem észlelhető, akkor azonnal ártartolást kell végezni.
- e) Az a) pont ellenére, abban az esetben, ha nem áll rendelkezésre jelentés az RVR-ről, és a jelentett VIS kisebb az alkalmazandó minimumnál, de az átszámított meteorológiai látótávolság (CMV) eléri vagy meghaladja az alkalmazandó minimumot, a műszeres megközelítés tovább folytatható a DA/H vagy az MDA/H eléréséig.
- f) Az a) és b) pont ellenére, abban az esetben, ha nem szándékoznak leszállni, a műszeres megközelítés tovább folytatható a DA/H vagy az MDA/H eléréséig. Ebben az esetben megszakított megközelítést kell végrehajtani a DA/H vagy az MDA/H elérésekor vagy az előtt.”;

l) a szöveg a következő NCC.OP.235 ponttal egészül ki:

**„NCC.OP.235 EFVS 200 műveletek**

- a) Annak az üzemben tartónak, amely egyedi jóváhagyás nélkül műveleti engedménnyel EFVS 200 műveleteket kíván végrehajtani, biztosítania kell, hogy:
  1. a légi jármű rendelkezzen a tervezett műveletekre vonatkozó tanúsítvánnyal;
  2. csak az EFVS-műveletekre alkalmas futópályák, FATO-k és IAP-k használatára kerüljön sor;
  3. a hajózó személyzet tagjai rendelkezzenek a szükséges képzéssel a tervezett művelet lebonyolításához, és hozzanak létre egy képzésből és ellenőrző vizsgából álló programot a hajózó személyzet tagjai és a repülés előkészítésében részt vevő érintett személyzet számára;
  4. határozzák meg a műveleti eljárásokat;
  5. minden vonatkozó információt dokumentáljanak a minimális felszerelésjegyzékben (MEL);
  6. minden vonatkozó információt dokumentáljanak a karbantartási programban;

7. végezzenek biztonsági értékeléseket, és határozzanak meg teljesítménymutatókat a művelet biztonsági szintjének nyomon követése érdekében; valamint
  8. a repülőtér-üzemeltetési minimumok vegyék figyelembe az alkalmazott rendszer képességeit.
- b) Az üzemben tartó LVO-k végzése közben nem végezhet EFVS 200 műveleteket.
  - c) Az a) 1. pont ellenére, az üzemben tartó EFVS 200 műveletek végzéséhez használhat a minimumkövetelményeknek megfelelő EVS-eket, feltéve, hogy ezt az illetékes hatóság jóváhagyta.”;
7. a VII. melléklet a következőképpen módosul:
- a) a szöveg a következő NCO.OP.101 ponttal egészül ki:

**„NCO.OP.101 A magasságmérő ellenőrzése és beállítása**

- a) A parancsnokpilóta minden indulás előtt ellenőrzi, hogy a magasságmérő megfelelően működik-e.
  - b) A parancsnokpilóta megfelelő magasságmérő-beállításokat használt a repülés valamennyi fázisa során, figyelembe véve a repülőtér vagy a légtér szerinti állam által megállapított eljárásokat.”;
- b) az NCO.OP.105 pontot el kell hagyni;
  - c) az NCO.OP.110, az NCO.OP.111 és az NCO.OP.112 pont helyébe a következő szöveg lép:

**„NCO.OP.110 Repülőtér-használati minimumok – repülőgépek és helikopterek**

- a) Műszerrepülési szabályok (IRF) szerint végzett repülések esetén a parancsnokpilótának minden használni tervezett indulási, cél- vagy kitérő repülőtérre vonatkozóan meg kell határoznia a repülőtér-használati minimumokat, amelyek biztosítják a légi jármű és a terep, illetve az akadályok elválasztását, valamint a műszeres megközelítési műveletek látva repülési szakaszában a vizuális referenciapontok elvesztési kockázatának csökkentését.
- b) A repülőtér-használati minimumoknak adott esetben a következő elemeket kell figyelembe venniük:
  1. a légi jármű típusa, teljesítménye és kezelési jellemzői;
  2. a légi járművön navigáció, vizuális referenciapontok bemérése és/vagy felszállás, megközelítés, leszállás és megszakított megközelítés során a repülési útvonal ellenőrzése céljából rendelkezésre álló berendezések;
  3. a légi jármű repülési kézikönyvében (AFM) meghatározott feltételek vagy korlátozások;
  4. a választható futópályák/végső megközelítési és felszállási területek méretei és jellemzői;
  5. a rendelkezésre álló látás szerinti és nem látás szerinti segédeszközök és infrastruktúra megfelelősége és teljesítménye;
  6. az akadálymentes szint/magasság (OCA/H) a műszeres megközelítési eljárásokhoz (IAP-khez), amennyiben az meg van határozva;
  7. az emelkedési területeken található akadályok és a biztonsági távolságok;
  8. a parancsnokpilóta szakképzettsége és releváns műveleti tapasztalata;
  9. az IAP, amennyiben az meg van határozva;
  10. a repülőtér jellemzői és az esetlegesen rendelkezésre álló légi navigációs szolgálatok típusa (ANS);
  11. a repülőtér szerinti állam által esetlegesen közzé tett minimumok;
  12. a csökkent látási viszonyok között végzett műveletekre (LVO) vagy a műveleti kedvezménnyel végzett műveletekre vonatkozó bármely egyedi jóváhagyásban előírt feltételek.

**NCO.OP.111 Repülőtér-használati minimumok – két- és háromdimenziós megközelítési műveletek**

- a) A folyamatos süllyedéssel történő végső megközelítési (CDFA) technikával végzett két- vagy háromdimenziós megközelítési művelet során alkalmazott elhatározási magasság (DH) nem lehet alacsonyabb az alábbiak közül a legmagasabb érték:
  1. az adott légijármű-kategóriára vonatkozó akadálymentes magasság (OCH);

2. adott esetben a megközelítési eljárásra vonatkozóan megadott DH vagy legalacsonyabb süllyedési magasság (MDH);
  3. az 1. táblázatban meghatározott rendszerminimum;
  4. a légi jármű repülési kézikönyvében vagy azzal egyenértékű dokumentumban meghatározott legalacsonyabb DH, ha meg van adva.
- b) A CDEFA-technika nélkül végzett kétdimenziós megközelítési művelet során alkalmazott MDH nem lehet alacsonyabb az alábbiak közül a legmagasabb értéknél:
1. az adott légijármű-kategóriához tartozó OCH;
  2. adott esetben a megközelítési eljárásra vonatkozóan megadott MDH;
  3. az 1. táblázatban meghatározott rendszerminimum; vagy
  4. a légi jármű repülési kézikönyvében meghatározott MDH, ha meg van adva.

## 1. táblázat

**Rendszerminimumok**

Segédeszköz	Legalacsonyabb DH vagy MDH (láb)
ILS/MLS/GLS	200
GNSS/SBAS (LPV)	200
Precíziós bevezető radar (PAR)	200
GNSS/SBAS (LP)	250
GNSS (LNAV)	250
GNSS/Baro-VNAV (LNAV/VNAV)	250
Térbeli pont szerinti helikopteres megközelítés	250
Íránysávadó (LOC) távolságmérő berendezéssel (DME) vagy anélkül	250
Légtérellenőrző lokátoros megközelítés (SRA) (½ tengeri mérföld távolságig)	250
Légtérellenőrző lokátoros megközelítés (SRA) (1 tengeri mérföld távolságig)	300
Légtérellenőrző lokátoros megközelítés (SRA) (2 tengeri mérföld távolságig vagy távolabb)	350
VOR	300
VOR/DME	250
NDB	350
NDB/DME	300
VDF	350

**NCO.OP.112 Repülőtér-használati minimumok – repülőgéppel végzett körözéses eljárás**

- a) A repülőgéppel végzett körözéses megközelítési művelet során alkalmazott MDH nem lehet alacsonyabb az alábbiak közül a legmagasabb értéknél:
  1. az adott repülőgép-kategóriára vonatkozóan megadott körözési OCH;
  2. az 1. táblázat alapján meghatározott legalacsonyabb körözési magasság; vagy
  3. a körözéses megközelítési eljárást megelőző műszeres megközelítési művelet DH/MDH értéke.
- b) A repülőgéppel végzett körözéses megközelítési művelet során alkalmazott legkisebb látótávolság nem lehet kisebb az alábbiak közül a legmagasabb értéknél:
  1. az adott repülőgép-kategóriához tartozó körözési látótávolság, ha meg van adva; vagy
  2. az 1. táblázat alapján meghatározott legkisebb látótávolság.

## 1. táblázat

**Az MDH és a legkisebb látótávolság körözéses művelet esetén a különböző kategóriájú repülőgépek esetében**

	Repülőgép-kategória			
	A	B	C	D
MDH (láb)	400	500	600	700
Legkisebb látótávolság (m)	1 500	1 500	2 400	3 600"

d) az NCO.OP.135 b) pont helyébe a következő szöveg lép:

„b) A parancsnoknak a repülés megkezdése előtt meg kell ismerkednie a tervezett repüléssel kapcsolatosan rendelkezésre álló meteorológiai adatokkal. Az indulás helyétől eltávolodó repülések esetén, valamint a műszerrepülési szabályok (IFR) szerint végzett minden repülés esetén a repülés előkészítésébe beletartoznak az alábbiak:

1. a rendelkezésre álló aktuális meteorológiai jelentések és előrejelzések tanulmányozása; valamint
2. alternatív teendők megtervezése arra az esetre, ha a repülést a meteorológiai viszonyok miatt nem lehet a terv szerint befejezni.”;

e) az NCO.OP.140, az NCO.OP.141 és az NCO.OP.142 pont helyébe a következő szöveg lép:

**„NCO.OP.140 Kitérő célrepülőterek – repülőgépek**

IFR-repülések esetén a parancsnoknak meg kell jelölnie egy repülőteret kitérő célrepülőterként, kivéve, ha a repülés céljára vonatkozó, rendelkezésre álló aktuális meteorológiai adatok a becsült érkezési időt egy órával megelőző időpont és a becsült érkezési időnél egy órával későbbi időpont közötti időszakra, vagy a tényleges indulási idő és a becsült érkezési időnél egy órával későbbi időpont közötti időszakra – attól függően, hogy melyik a rövidebb – azt jelzik elő, hogy a felhőalap legalább 1 000 lábbal magasabb a végrehajtható műszeres megközelítési művelethez (IAP) kapcsolódó DH vagy MDH értéknél és a látótávolság legalább 5 000 méter.

**NCO.OP.141 Kitérő célrepülőterek – helikopterek**

IFR-repülések esetén a parancsnoknak meg kell jelölnie egy repülőteret kitérő célrepülőterként, kivéve, ha a repülés céljára vonatkozó, rendelkezésre álló aktuális meteorológiai adatok a becsült érkezési időt egy órával megelőző időpont és a becsült érkezési időnél egy órával későbbi időpont közötti időszakra, vagy a tényleges indulási idő és a becsült érkezési időnél egy órával későbbi időpont közötti időszakra – attól függően, hogy melyik a rövidebb – azt jelzik elő, hogy a felhőalap legalább 1 000 lábbal magasabb a végrehajtható IAP-hoz kapcsolódó DH vagy MDH értéknél és a látótávolság legalább 3 000 méter.

**NCO.OP.142 Kitérő célrepülőterek – műszeres megközelítési műveletek**

A parancsnokpilóta csak akkor jelöl meg egy repülőteret kitérő célrepülőterként, ha az alábbi feltételek valamelyike fennáll:

- a) GNSS-re nem támaszkodó IAP hajtható végre a célrepülőteren vagy kitérő célrepülőteren; vagy
- b) az alábbi feltételek mindegyike teljesül:
  1. a fedélzeti GNSS-berendezés műholdas pontosító rendszerrel (SBAS) van felszerelve;
  2. a célrepülőter, bármely kitérő célrepülőter és a közöttük lévő útvonal az SBAS-szolgáltatás által lefedett területén belül található;
  3. az SBAS váratlan üzemképtelensége esetén várhatóan rendelkezésre fog állni a légi járműre telepített pontosító rendszer (ABAS);
  4. olyan IAP-t választottak ki (akár a célrepülőteren, akár a kitérő célrepülőteren), amely nem függ az SBAS rendelkezésre állásától;
  5. megfelelő vészhelyzeti intézkedés lehetővé teszi a repülés biztonságos végrehajtását abban az esetben, ha a GNSS nem áll rendelkezésre.”

- f) a szöveg a következő NCO.OP.143 és NCO.OP.144 ponttal egészül ki:

**„NCO.OP.143 Kitérő célrepülőterek tervezési minimumai – repülőgépek**

Egy repülőtér csak akkor jelölhető meg kitérő célrepülőterként, ha a rendelkezésre álló aktuális meteorológiai adatok a becsült érkezési időt egy órával megelőző időpont és a becsült érkezési időnél egy órával későbbi időpont közötti időszakra, vagy a tényleges indulási idő és a becsült érkezési időnél egy órával későbbi időpont közötti időszakra – attól függően, hogy melyik a rövidebb – a következő meteorológiai viszonyok fennállását jelzik elő:

- a) olyan kitérő repülőtér esetében, amelyeken a műszeres megközelítési művelet 250 lábnál alacsonyabb DH mellett végezhető:
1. a felhőalap legalább 200 lábbal magasabb a műszeres megközelítési művelethez kapcsolódó elhatározási magasság (DH) vagy legalacsonyabb süllyedési magasság (MDH) értékénél; valamint
  2. a látótávolság legalább 1 500 m; vagy
- b) olyan kitérő repülőtér esetében, amelyeken a műszeres megközelítési művelet 250 láb vagy magasabb DH vagy MDH mellett végzendő:
1. a felhőalap legalább 400 lábbal magasabb a műszeres megközelítési művelethez kapcsolódó DH vagy MDH értékénél; valamint
  2. a látótávolság legalább 3 000 m; vagy
- c) IAP-vel nem rendelkező kitérő repülőtér esetében:
1. a felhőalap magassága legalább 2 000 láb vagy a legkisebb biztonságos IFR szerinti magasság (amelyik nagyobb); valamint
  2. a látótávolság legalább 5 000 m.;

**NCO.OP.144 Kitérő célrepülőterek tervezési minimumai – helikopterek**

Egy repülőtér csak akkor jelölhető meg kitérő célrepülőterként, ha a rendelkezésre álló aktuális meteorológiai adatok a becsült érkezési időt egy órával megelőző időpont és a becsült érkezési időnél egy órával későbbi időpont közötti időszakra, vagy a tényleges indulási idő és a becsült érkezési időnél egy órával későbbi időpont közötti időszakra – attól függően, hogy melyik a rövidebb – a következő meteorológiai viszonyok fennállását jelzik elő:

- a) IAP-vel rendelkező kitérő repülőtér esetében:
1. a felhőalap legalább 200 lábbal magasabb az IAP-hoz kapcsolódó DH vagy MDH értékénél; valamint
  2. a látótávolság legalább 1 500 m nappal vagy 3 000 m éjszaka; vagy
- b) IAP-vel nem rendelkező kitérő repülőtér esetében:
1. a felhőalap magassága legalább 2 000 láb vagy a legkisebb biztonságos IFR szerinti magasság (amelyik nagyobb); valamint
  2. a látótávolság legalább 1 500 m nappal vagy 3 000 m éjszaka.”
- g) az NCO.OP.160 a) és b) pont helyébe a következő szöveg lép:
- „a) A parancsnokpilóta csak akkor kezdheti meg, illetve csak akkor folytathatja a VFR-repülést, ha a rendelkezésre álló legfrissebb meteorológiai adatok azt mutatják, hogy a meteorológiai viszonyok az útvonalon és a tervezett leszállás helyén a repülés, illetve a leszállás becsült idején elérik vagy meghaladják a vonatkozó VFR-használati minimumokat.
- b) A parancsnokpilóta csak akkor kezdheti meg, illetve csak akkor folytathatja az IFR-repülést a tervezett célrepülőter felé, ha a rendelkezésre álló legfrissebb meteorológiai adatok azt mutatják, hogy a meteorológiai viszonyok a célrepülőtéren vagy legalább egy leszálló kitérő repülőtéren a becsült érkezési időben elérik vagy meghaladják a vonatkozó repülőtér-használati minimumokat.”;
- h) az NCO.OP.175 pont helyébe a következő szöveg lép:

**„NCO.OP.175 Felszállási feltételek – repülőgépek és helikopterek**

A felszállás megkezdése előtt a parancsnokpilótának meg kell bizonyosodnia az alábbiakról:

- a) a rendelkezésre álló információk, a repülőtéren vagy a művelési területen uralkodó meteorológiai körülmények, valamint a használni kívánt futópálya vagy végső megközelítési és felszállási terület (FATO) állapota alapján biztonságos felszállás és elindulás végezhető; és

- b) a kiválasztott repülőtér-használati minimumok összhangban vannak a következő tényezők mindegyikével:
1. az operatív földi berendezések;
  2. az operatív légi jármű-rendszerek;
  3. a légi jármű teljesítménye;
  4. a hajózó személyzet szakképesítése.”;
- i) az NCO.OP.205 és az NCO.OP.206 pont helyébe a következő szöveg lép:

**„NCO.OP.205 A megközelítés és a leszállás feltételei – repülőgépek**

A leszállás előtti megközelítés megkezdése előtt a parancsnokpilótának meg kell bizonyosodnia az alábbiakról:

- a) a rendelkezésre álló információk, a repülőtéren vagy a műveleti területen uralkodó meteorológiai körülmények, valamint a használni kívánt futópálya állapota alapján biztonságos megközelítés, leszállás vagy megszakított megközelítés végezhető; és
- b) a kiválasztott repülőtér-használati minimumok összhangban vannak a következő tényezők mindegyikével:
1. az operatív földi berendezések;
  2. az operatív légi jármű-rendszerek;
  3. a légi jármű teljesítménye; valamint
  4. a hajózó személyzet szakképesítése.

**NCO.OP.206 A megközelítés és a leszállás feltételei – helikopterek**

A leszállás előtti megközelítés megkezdése előtt a parancsnokpilótának meg kell bizonyosodnia az alábbiakról:

- a) a rendelkezésre álló információk, a repülőtéren vagy a műveleti területen uralkodó meteorológiai körülmények, valamint a használni kívánt végső megközelítési és felszállási terület (FATO) állapota alapján biztonságos megközelítés, leszállás vagy megszakított megközelítés végezhető; valamint
- b) a kiválasztott repülőtér-használati minimumok összhangban vannak a következő tényezők mindegyikével:
1. az operatív földi berendezések;
  2. az operatív légi jármű-rendszerek;
  3. a légi jármű teljesítménye;
  4. a hajózó személyzet szakképesítése.”
- j) az NCO.OP.210 pont helyébe a következő szöveg lép:

**„NCO.OP.210 A megközelítés megkezdése és folytatása – repülőgépek és helikopterek**

- a) Ha a leszállásra használandó futópályán az irányadó RVR kisebb, mint 550 m (vagy egy, az SPA.LVO alrész szerinti jóváhagyással összhangban megállapított ennél alacsonyabb érték), akkor nem szabad folytatni a műszeres megközelítési műveletet:
1. azon ponton túl, ahol a légi jármű 1 000 láb magasságban van a repülőtér tengerszint feletti magassága felett; vagy
  2. a végső megközelítési szakaszba lépéssel, ha a DH vagy az MDH 1 000 lábnál nagyobb.
- b) Ha az előírt vizuális referenciapontot nem sikerül észlelni, megszakított megközelítést kell végrehajtani a DA/H vagy az MDA/H elérésekor vagy az előtt.
- c) Ha az előírt vizuális referenciapont a DA/H vagy az MDA/H elérése után bármikor nem észlelhető, akkor azonnal átstartolást kell végezni.”;
8. a VIII. melléklet a következőképpen módosul:
- a) a szöveg a következő SPO.OP.101 ponttal egészül ki:

**„SPO.OP.101 A magasságmérő ellenőrzése és beállítása**

- a) Az üzemben tartónak eljárásokat kell kidolgoznia a magasságmérőnek az egyes indulások előtti ellenőrzésére.
- b) Az üzemben tartónak eljárásokat kell kidolgoznia a magasságmérőnek a repülés valamennyi fázisára vonatkozó beállítására, adott esetben figyelembe véve a repülőtér vagy a légtér szerinti állam által megállapított eljárásokat.”;



b) az SPO.OP.110 pont helyébe a következő szöveg lép:

**„SPO.OP.110 Repülőtér-használati minimumok – repülőgépek és helikopterek**

- a) Az üzemben tartónak minden használni tervezett indulási, cél- vagy kitérő repülőtérre vonatkozóan meg kell határoznia a repülőtér-használati minimumokat, amelyek biztosítják a légi jármű és a terep, illetve az akadályok elválasztását, valamint a műszeres megközelítési műveletek látva repülési szakaszában a vizuális referenciapontok elvesztési kockázatának csökkentését.
- b) A repülőtér-használati minimumok meghatározásához használt módszernek figyelembe kell vennie a következő elemeket:
1. a légi jármű típusa, teljesítménye és kezelési jellemzői;
  2. a légi járművön navigáció, vizuális referenciapontok bemérése és/vagy felszállás, megközelítés, leszállás és megszakított megközelítés során a repülési útvonal ellenőrzése céljából rendelkezésre álló berendezések;
  3. a légi jármű repülési kézikönyvében (AFM) meghatározott feltételek vagy korlátozások;
  4. a választható futópályák/végző megközelítési és felszállási területek méretei és jellemzői;
  5. a rendelkezésre álló látás szerinti és nem látás szerinti segédeszközök és infrastruktúra megfelelősége és teljesítménye;
  6. az akadálymentes szint/magasság (OCA/H) a műszeres megközelítési eljárásokhoz (IAP-khez);
  7. az emelkedési területeken található akadályok és a szükséges biztonsági távolságok;
  8. a repülőtér, az IAP vagy a helyi környezet szokatlan jellemzői;
  9. a hajózó személyzet összetételét, szakértelmüket és tapasztalatukat;
  10. az IAP;
  11. a repülőtér jellemzői és a rendelkezésre álló légi navigációs szolgálatok (ANS);
  12. a repülőtér szerinti állam által esetlegesen közzé tett minimumok;
  13. a csökkent látási viszonyok között végzett műveletekre (LVO) vagy a műveleti kedvezménnyel végzett műveletekre vonatkozó bármely egyedi jóváhagyásban előírt feltételek; valamint
  14. az üzemben tartó releváns üzemeltetési tapasztalata.
- c) Az üzemben tartónak az üzemeltetési kézikönyvben rögzítenie kell a repülőtér-használati minimumok meghatározásának módszerét.”;
- c) az SPO.OP.111 pontot el kell hagyni;
- d) az SPO.OP.112 pont helyébe a következő szöveg lép:

**„SPO.OP.112 Repülőtér-használati minimumok – repülőgéppel végzett körözéssel végzett műveletek**

- a) A repülőgéppel végzett körözéssel végzett megközelítési művelet során alkalmazott legalacsonyabb süllyedési magasság (MDH) nem lehet alacsonyabb az alábbiak közül a legmagasabb értéknél:
1. az adott repülőgép-kategóriára vonatkozóan megadott körözési OCH;
  2. az 1. táblázat alapján meghatározott legalacsonyabb körözési magasság; vagy
  3. a megelőző műszeres megközelítési művelet DH/MDH értéke.
- b) A repülőgéppel végzett körözéssel végzett megközelítési művelet során alkalmazott legkisebb látótávolság nem lehet kisebb az alábbiak közül a legmagasabb értéknél:
1. az adott repülőgép-kategóriához tartozó körözési látótávolság, ha meg van adva; vagy
  2. az 1. táblázat alapján meghatározott legkisebb látótávolság.

## 1. táblázat

**Az MDH és a legkisebb látótávolság körözéses művelet esetén a különböző kategóriájú repülőgépek esetében**

	Repülőgép-kategória			
	A	B	C	D
MDH (láb)	400	500	600	700
Legkisebb látótávolság (m)	1 500	1 600	2 400	3 600"

e) az SPO.OP.140 b) pont helyébe a következő szöveg lép:

„b) A parancsnokpilótának a repülés megkezdése előtt meg kell ismerkednie a tervezett repüléssel kapcsolatosan rendelkezésre álló meteorológiai adatokkal. Az indulás helyétől eltávolodó repülések esetén, valamint a műszerrepülési szabályok (IFR) szerint végzett minden repülés esetén a repülés előkészítésébe beletartoznak az alábbiak:

1. a rendelkezésre álló aktuális meteorológiai jelentések és előrejelzések tanulmányozása; valamint
2. alternatív teendők megtervezése arra az esetre, ha a repülést a meteorológiai viszonyok miatt nem lehet a terv szerint befejezni.”;

f) a szöveg a következő SPO.OP.143 és SPO.OP.144 ponttal egészül ki:

**„SPO.OP.143 Kitérő célrepülőterek tervezési minimumai – repülőgépek**

Egy repülőtér csak akkor jelölhető meg kitérő célrepülőterként, ha a rendelkezésre álló aktuális meteorológiai adatok a becsült érkezési időt egy órával megelőző időpont és a becsült érkezési időnél egy órával későbbi időpont közötti időszakra, vagy a tényleges indulási idő és a becsült érkezési időnél egy órával későbbi időpont közötti időszakra – attól függően, hogy melyik a rövidebb – a következő meteorológiai viszonyok fennállását jelzik elő:

- a) olyan kitérő repülőtér esetében, amelyeken a műszeres megközelítési művelet 250 lábnál alacsonyabb DH mellett végezhető:
  1. a felhőalap legalább 200 lábbal magasabb a műszeres megközelítési művelethez kapcsolódó DH vagy MDH értéknél; valamint
  2. a műszeres megközelítési műveletre vonatkozó RVR/VIS minimumnál legalább 1 500 m-rel, illetve 800 m-rel nagyobb látótávolság; vagy
- b) olyan kitérő repülőtér esetében, amelyeken a műszeres megközelítési művelet 250 láb vagy magasabb DH vagy MDH mellett végzendő:
  1. a felhőalap legalább 400 lábbal magasabb a műszeres megközelítési művelethez kapcsolódó DH vagy MDH értéknél; valamint
  2. a látótávolság legalább 3 000 m; vagy
- c) műszeres megközelítési eljárással nem rendelkező kitérő repülőtér esetében:
  1. a felhőalap magassága legalább 2 000 láb vagy a legkisebb biztonságos IFR szerinti magasság (amelyik nagyobb); valamint
  2. a látótávolság legalább 5 000 m.”;

**SPO.OP.144 Kitérő célrepülőterek tervezési minimumai – helikopterek**

Az üzemben tartó csak akkor jelölhet meg egy repülőteret kitérő célrepülőterként, ha a rendelkezésre álló aktuális meteorológiai adatok a becsült érkezési időt egy órával megelőző időpont és a becsült érkezési időnél egy órával későbbi időpont közötti időszakra, vagy a tényleges indulási idő és a becsült érkezési időnél egy órával későbbi időpont közötti időszakra – attól függően, hogy melyik a rövidebb – a következő meteorológiai viszonyok fennállását jelzik elő:

- a) IAP-vel rendelkező kitérő repülőtér esetében:
  1. a felhőalap legalább 200 lábbal magasabb az IAP-hez kapcsolódó DH vagy MDH értéknél; valamint
  2. a látótávolság legalább 1 500 m nappal vagy 3 000 m éjszaka; vagy

- b) IAP-vel nem rendelkező kiterő repülőtér esetében:
1. a felhőalap magassága legalább 2 000 láb vagy a legkisebb biztonságos IFR szerinti magasság (amelyik nagyobb); valamint
  2. a látótávolság legalább 1 500 m nappal vagy 3 000 m éjszaka.”;
- g) az SPO.OP.145 a) pont helyébe a következő szöveg lép:
- „a) IFR-repülés esetén a parancsnokpilótának a repülési tervben meg kell határoznia legalább egy alkalmas időjárású felszálló kiterő repülőtérrel, ha az indulási repülőtéren a meteorológiai körülmények megegyeznek az alkalmazandó repülőtér-használati minimumokkal, vagy azok alatt vannak, vagy ha más okból nem lehet visszafordulni az indulási repülőtérre.”;
- h) az SPO.OP.170 a) és b) pont helyébe a következő szöveg lép:
- „a) A parancsnokpilóta csak akkor kezdheti meg, illetve csak akkor folytathatja a VFR-repülést, ha a rendelkezésre álló legfrissebb meteorológiai adatok azt mutatják, hogy a meteorológiai viszonyok az útvonalon és a tervezett leszállás helyén a repülés, illetve a leszállás becsült idején elérik vagy meghaladják a vonatkozó VFR-használati minimumokat.
- b) A parancsnokpilóta csak akkor kezdheti meg, illetve csak akkor folytathatja az IFR-repülést a tervezett célrepülőtér felé, ha a rendelkezésre álló legfrissebb meteorológiai adatok azt mutatják, hogy a meteorológiai viszonyok a célrepülőtéren vagy legalább egy leszálló kiterő repülőtéren a becsült érkezési időben elérik vagy meghaladják a vonatkozó repülőtér-használati minimumokat.”;
- i) az SPO.OP.180 pont helyébe a következő szöveg lép:

**„SPO.OP.180 Felszállási feltételek – repülőgépek és helikopterek**

A felszállás megkezdése előtt a parancsnokpilótának meg kell bizonyosodnia az alábbiakról:

- a) a repülőtéren vagy a műveleti területen uralkodó meteorológiai körülmények, valamint a használni kívánt futópálya vagy végső megközelítési és felszállási terület (FATO) állapota nem teszi lehetetlenné a biztonságos felszállást és elindulást; és
  - b) a kiválasztott repülőtér-használati minimumok összhangban vannak a következő tényezők mindegyikével:
    1. az operatív földi berendezések;
    2. az operatív légi jármű-rendszerek;
    3. a légi jármű teljesítménye;
    4. a hajózó személyzet szakképesítése.”;
- j) az SPO.OP.210 pont helyébe a következő szöveg lép:

**„SPO.OP.210 Megközelítési és leszállási feltételek – repülőgépek és helikopterek**

Megközelítési művelet megkezdése előtt a parancsnokpilótának meg kell bizonyosodnia az alábbiakról:

- a) a repülőtéren vagy a műveleti területen uralkodó meteorológiai körülmények, valamint a használni kívánt futópálya vagy végső megközelítési és felszállási terület (FATO) állapota az üzemeltetési kézikönyvben rögzített teljesítményadatok figyelembevételével mellett nem teszi lehetetlenné a biztonságos megközelítést, leszállást vagy ártartolást; és
  - b) a kiválasztott repülőtér-használati minimumok összhangban vannak a következő tényezők mindegyikével:
    1. az operatív földi berendezések;
    2. az operatív légi jármű-rendszerek;
    3. a légi jármű teljesítménye;
    4. a hajózó személyzet szakképesítése.”;
- k) az SPO.OP.215 pont helyébe a következő szöveg lép:

**„SPO.OP.215 A megközelítés megkezdése és folytatása**

- a) Repülőgépek esetében, ha a leszálláshoz használt futópálya tekintetében a jelentett látótávolság (VIS) vagy az irányadó RVR kisebb az alkalmazandó minimumnál, akkor a műszeres megközelítési művelet nem folytatható:
  1. azon ponton túl, ahol a repülőgép 1 000 láb magasságban van a repülőtér tengerszint feletti magassága felett; vagy

2. a végső megközelítési szakaszba (FAS) lépéssel, ha a DH vagy az MDH 1 000 lábnál nagyobb.
  - b) Helikopterek esetében, ha a leszálláshoz használt futópálya tekintetében a jelentett RVR kevesebb mint 550 m vagy az irányadó RVR kisebb a vonatkozó minimumnál, akkor a műszeres megközelítési művelet nem folytatható:
    1. azon ponton túl, ahol a helikopter 1 000 láb magasságban van a repülőtér tengerszint feletti magassága felett; vagy
    2. a végső megközelítési szakaszba (FAS) lépéssel, ha a DH vagy az MDH 1 000 lábnál nagyobb.
  - c) Ha az előírt vizuális referenciapontot nem sikerül észlelni, megszakított megközelítést kell végrehajtani a DA/H vagy az MDA/H elérésekor vagy az előtt.
  - d) Ha az előírt vizuális referenciapont a DA/H vagy az MDA/H elérése után bármikor nem észlelhető, akkor azonnal ártartolást kell végezni.
  - e) Az a) pont ellenére abban az esetben, ha nem áll rendelkezésre jelentés az RVR-ről, és a jelentett VIS kisebb mint az alkalmazandó minimum, de az átszámított meteorológiai látótávolság (CMV) meghaladja az alkalmazandó minimumot, a műszeres megközelítés tovább folytatható a DA/H vagy az MDA/H eléréséig.
  - f) Az a) és b) pont ellenére abban az esetben, ha nem szándékoznak leszállni, a műszeres megközelítés tovább folytatható a DA/H vagy az MDA/H eléréséig. Ebben az esetben megszakított megközelítést kell végrehajtani a DA/H vagy az MDA/H elérésekor vagy az előtt.”;
- l) a szöveg az alábbi SPO.OP.235 ponttal egészül ki:

**„SPO.OP.235 EFVS 200 műveletek**

- a) Annak az üzemben tartónak, amely egyedi jóváhagyás nélkül műveleti engedménnyel EFVS 200 műveleteket kíván végrehajtani, biztosítania kell, hogy:
  1. a légi jármű rendelkezzen a tervezett műveletekre vonatkozó tanúsítvánnyal;
  2. csak az EFVS-műveletekre alkalmas futópályák, FATO-k és IAP-k használatára kerüljön sor;
  3. a hajózó személyzet rendelkezzen a szükséges képzéssel a tervezett művelet lebonyolításához, és hozzanak létre egy képzésből és ellenőrző vizsgából álló programot a hajózó személyzet tagjai és a repülés előkészítésében részt vevő érintett személyzet számára;
  4. határozzák meg a műveleti eljárásokat;
  5. minden vonatkozó információt dokumentáljanak a minimális felszerelésjegyzékben (MEL);
  6. minden vonatkozó információt dokumentáljanak a karbantartási programban;
  7. végezzenek biztonsági értékeléseket, és határozzanak meg teljesítménymutatókat a művelet biztonsági szintjének nyomon követése érdekében; valamint
  8. a repülőtér-üzemeltetési minimumok vegyék figyelembe az alkalmazott rendszer képességeit.
- b) Az üzemben tartó LVO-k végzése közben nem végezhet EFVS 200 műveleteket.
- c) Az a) 1. pont ellenére az üzemben tartó EFVS 200 műveletek végzéséhez használhat a minimumkövetelményeknek megfelelő EVS-eket, feltéve, hogy ezt az illetékes hatóság jóváhagyta.”