



Tartalom

II *Nem jogalkotási aktusok*

NEMZETKÖZI MEGÁLLAPODÁSOK

- ★ A Tanács (EU) 2016/1197 határozata (2015. október 26.) az Európai Unió és a Kiribati Köztársaság közötti, a rövid távú tartózkodásra jogosító vízumok alóli mentességről szóló megállapodásnak az Európai Unió nevében történő aláírásáról és az ideiglenes alkalmazásáról 1
- Megállapodás az Európai Unió és a Kiribati Köztársaság között a rövid távú tartózkodásra jogosító vízumok alóli mentességről 3

RENDELETEK

- ★ A Bizottság (EU) 2016/1198 rendelete (2016. július 22.) a kozmetikai termékekről szóló 1223/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet V. mellékletének módosításáról⁽¹⁾ 10
- ★ A Bizottság (EU) 2016/1199 rendelete (2016. július 22.) a 965/2012/EU rendeletnek a teljesítményalapú navigációval végzett repülésekre vonatkozó jóváhagyás, az adatszolgáltatásokat nyújtó szolgáltatók tanúsítása és ellenőrzése, valamint a helikopterrel tenger felett végzett műveletek tekintetében történő módosításáról, valamint a rendelet helyesbítéséről 13
- A Bizottság (EU) 2016/1200 végrehajtási rendelete (2016. július 22.) az egyes gyümölcs- és zöldségfélék behozatali árának meghatározására szolgáló behozatali átalányértékek megállapításáról 38

HATÁROZATOK

- ★ Az Európai Parlament, a Tanács és a Bizottság (EU, Euratom) 2016/1201 határozata (2016. július 13.) az Európai Csalás Elleni Hivatal (OLAF) Felügyelő Bizottsága tagjainak kinevezéséről 40

⁽¹⁾ EGT-vonatkozású szöveg

★ A Tanács (EU) 2016/1202 határozata (2016. július 18.) az Európai Unió nevében a Kereskedelmi Világszervezet (WTO) Általános Tanácsában az Egyesült Államok által a volt Csendes-óceáni Szigetek Gyámsági Területnek nyújtott preferenciális elbánási rendszer meghosszabbítására irányuló WTO-mentesség iránt benyújtott kérelme kapcsán képviselendő álláspont meghatározásáról	43
★ A Tanács (EU) 2016/1203 határozata (2016. július 18.) a Régiók Bizottságának a Spanyol Királyság által javasolt egy tagja és egy póttagja kinevezéséről	44
★ A Tanács (EU) 2016/1204 határozata (2016. július 18.) a Régiók Bizottságának a Németországi Szövetségi Köztársaság által javasolt egy tagja kinevezéséről	45
★ A Tanács (EU) 2016/1205 határozata (2016. július 18.) a Régiók Bizottságának a Holland Királyság által javasolt két póttagja kinevezéséről	46
★ A Tanács (EU) 2016/1206 végrehajtási határozata (2016. július 18.) a közös hozzáadottértékadó-rendszerről szóló 2006/112/EK irányelv 193. cikkétől eltérő különös intézkedés alkalmazása folytatásának Románia részére történő engedélyezéséről szóló 2013/676/EU végrehajtási határozat módosításáról	47
★ A Politikai és Biztonsági Bizottság (KKBP) 2016/1207 határozata (2016. július 20.) az Európai Unió koszovói * jogállamiság-missziója (EULEX Koszovó) misszióvezetőjének kinevezéséről (EULEX KOSZOVÓ/1/2016)	49

Helyesbítések

★ Helyesbítés a nemzetközi védelem megadására és visszavonására vonatkozó közös eljárásokról szóló, 2013. június 26-i 2013/32/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvhez (HL L 180., 2013.6.29.)	50
--	----

* Ez a megnevezés nem érinti a jogállással kapcsolatos álláspontokat, továbbá összhangban van az 1244 (1999) sz. ENSZ BT-határozattal és a Nemzetközi Bíróságnak a koszovói függetlenségi nyilatkozatról szóló véleményével.

II

(Nem jogalkotási aktusok)

NEMZETKÖZI MEGÁLLAPODÁSOK

A TANÁCS (EU) 2016/1197 HATÁROZATA

(2015. október 26.)

az Európai Unió és a Kiribati Köztársaság közötti, a rövid távú tartózkodásra jogosító vízumok alóli mentességről szóló megállapodásnak az Európai Unió nevében történő aláírásáról és az ideiglenes alkalmazásáról

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 77. cikke (2) bekezdésének a) pontjára, összefüggésben annak 218. cikke (5) bekezdésével,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

mivel:

- (1) Az 509/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽¹⁾ átsorolta a Kiribati Köztársaságra tett utalást az 539/2001/EK tanácsi rendelet ⁽²⁾ I. mellékletéből a II. mellékletébe.
- (2) A Kiribati Köztársaságra tett utaláshoz lábjegyzet tartozik, amely szerint a vízumkötelezettség alóli mentességet az Európai Unióval kötendő vízummentességi megállapodás hatálybalépésének időpontjától kell alkalmazni.
- (3) 2014. október 9-én a Tanács határozatot fogadott el, amelyben felhatalmazta a Bizottságot a Kiribati Köztársasággal való, az Európai Unió és a Kiribati Köztársaság közötti, a rövid távú tartózkodásra jogosító vízumok alóli mentességről szóló megállapodás (a továbbiakban: a megállapodás) megkötésére irányuló tárgyalások megkezdésére.
- (4) A megállapodással kapcsolatos tárgyalások 2014. december 17-én kezdődtek, és a megállapodás levélváltás útján történő, a Kiribati Köztársaság általi 2015. május 6-i és az Unió általi 2015. június 10-i parafálásával sikeresen lezárultak.
- (5) A megállapodást az Unió nevében alá kell írni, és a megállapodáshoz csatolt nyilatkozatokat az Unió nevében jóvá kell hagyni. A megállapodást az aláírása napját követő naptól a megkötéséhez szükséges eljárások befejezéséig ideiglenesen alkalmazni kell.
- (6) Ez a határozat a schengeni vívmányok azon rendelkezéseinek továbbfejlesztését képezi, amelyekben az Egyesült Királyság a 2000/365/EK tanácsi határozattal ⁽³⁾ összhangban nem vesz részt. Ennélfogva az Egyesült Királyság nem vesz részt e határozatnak az elfogadásában, az rá nézve nem kötelező és nem alkalmazandó.

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 509/2014/EU rendelete (2014. május 15.) a külső határok átlépésekor vízumkötelezettség alá eső, illetve az e kötelezettség alól mentes harmadik országbeli állampolgárok országainak felsorolásáról szóló 539/2001/EK tanácsi rendelet módosításáról (HL L 149., 2014.5.20., 67. o.).

⁽²⁾ A Tanács 539/2001/EK rendelete (2001. március 15.) a külső határok átlépésekor vízumkötelezettség alá eső, illetve az e kötelezettség alól mentes harmadik országbeli állampolgárok országainak felsorolásáról (HL L 81., 2001.3.21., 1. o.).

⁽³⁾ A Tanács 2000/365/EK határozata (2000. május 29.) Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságának a schengeni vívmányok egyes rendelkezéseinek alkalmazásában való részvételére vonatkozó kéréséről (HL L 131., 2000.6.1., 43. o.).

- (7) Ez a határozat a schengeni vívmányok azon rendelkezéseinek továbbfejlesztését képezi, amelyekben Írország a 2002/192/EK tanácsi határozattal ⁽¹⁾ összhangban nem vesz részt. Ennélfogva Írország nem vesz részt e határozatnak az elfogadásában, az rá nézve nem kötelező és nem alkalmazandó,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Az Európai Unió és a Kiribati Köztársaság közötti, a rövid távú tartózkodásra jogosító vízumok alóli mentességről szóló megállapodásnak (a továbbiakban: a megállapodás) az Unió nevében történő aláírására a Tanács felhatalmazást ad, feltételezve a megállapodás megkötését.

A megállapodás szövegét csatolták e határozathoz.

2. cikk

Az e határozathoz csatolt nyilatkozatokat a Tanács az Unió nevében jóváhagyja.

3. cikk

A Tanács elnöke felhatalmazást kap, hogy kijelölje a megállapodásnak az Unió nevében történő aláírására jogosult személy(eke)t.

4. cikk

A megállapodást az aláírása napját követő naptól ⁽²⁾ a megkötéséhez szükséges eljárások befejezéséig ideiglenesen alkalmazni kell.

5. cikk

Ez a határozat az elfogadásának napján lép hatályba.

Kelt Luxembourgban, 2015. október 26-án.

a Tanács részéről
az elnök
C. DIESCHBOURG

⁽¹⁾ A Tanács 2002/192/EK határozata (2002. február 28.) Írországnak a schengeni vívmányok egyes rendelkezései alkalmazásában való részvételére vonatkozó kéréséről (HL L 64., 2002.3.7., 20. o.).

⁽²⁾ A Tanács Főtitkársága gondoskodik a megállapodás aláírása napjának az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való közzétételéről.

MEGÁLLAPODÁS

az Európai Unió és a Kiribati Köztársaság között a rövid távú tartózkodásra jogosító vízumok alóli mentességéről

AZ EURÓPAI UNIÓ, a továbbiakban: az Unió, és

A KIRIBATI KÖZTÁRSASÁG (a továbbiakban: Kiribati)

a továbbiakban együtt: a Szerződő Felek,

ABBÓL A CÉLBÓL, hogy továbbfejlesszék a Szerződő Felek közötti baráti kapcsolatokat, valamint azzal az óhajjal, hogy vízummentes beutazás és rövid távú tartózkodás biztosításával megkönnyítsék az utazást polgáiraik számára,

TEKINTETTEL a 2014. május 15-i 509/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽¹⁾, amely többek között azzal módosította a külső határok átlépésekor vízumkötelezettség alá eső, illetve az e kötelezettség alól mentes harmadik országbeli állampolgárok országainak felsorolásáról szóló 539/2001/EK tanácsi rendeletet, hogy 19 harmadik országot – köztük Kiribati – átsorolt azon harmadik országok listájára, amelyek állampolgárai a tagállamokban való rövid távú tartózkodás esetén mentesülnek a vízumkötelezettség alól,

SZEM ELŐTT TARTVA, hogy az 509/2014/EU rendelet 1. cikke kimondja, hogy a vízumkötelezettség alóli mentesség e 19 országra az Unió és az érintett ország között kötendő vízummentességi megállapodás hatálybalépésének időpontjától alkalmazandó,

AZZAL AZ ÓHAJJAL, hogy megőrizték minden uniós polgár egyenlő bánásmódban részesítésének elvét,

FIGYELEMMEL arra, hogy e megállapodás nem vonatkozik azon személyekre, akik rövid távú tartózkodásuk ideje alatt kereső tevékenységet kívánnak folytatni, ezért erre a kategóriára – a vízumkötelezettség vagy -mentesség és a munkavállalás tekintetében – továbbra is a vonatkozó uniós jogszabályok és a tagállamok vonatkozó nemzeti jogszabályai, valamint Kiribati nemzeti jogszabályai alkalmazandók,

FIGYELEMMEL az Európai Unióról szóló szerződéshez és az Európai Unió működéséről szóló szerződéshez csatolt, az Egyesült Királyságnak és Írországnak a szabadságon, a biztonságon és a jog érvényesülésén alapuló térség tekintetében fennálló helyzetéről szóló jegyzőkönyvre, valamint az Európai Unió keretébe beillesztett schengeni vívmányokról szóló jegyzőkönyvre, és megerősítve, hogy e megállapodás rendelkezései az Egyesült Királyságra és Írországra nem alkalmazandók,

A KÖVETKEZŐKBEN ÁLLAPODTAK MEG:

1. cikk

Cél

E megállapodás szerint az Unió polgárai és Kiribati polgárai vízummentesen utazhatnak bármely 180 napos időszakon belül legfeljebb 90 napig tartó, a másik Szerződő Fél területére történő utazás esetén.

2. cikk

Fogalommeghatározások

E megállapodás alkalmazásában:

a) „tagállam”: az Unió bármely tagállama, az Egyesült Királyság és Írország kivételével;

⁽¹⁾ HLEU L 149., 2014.5.20., 67. o.

- b) „az Unió polgára”: az a) pontban meghatározott tagállam állampolgára;
- c) „Kiribati polgára”: Kiribati állampolgárságával rendelkező bármely személy;
- d) „schengeni térség”: az a) pontban meghatározott, a schengeni vívmányokat teljes körűen alkalmazó tagállamok területéből álló, belső határok nélküli térség.

3. cikk

Hatály

(1) Az Unió azon polgárai, akik egy tagállam által kiállított, érvényes magán-, diplomata-, szolgálati, hivatalos vagy különleges útlevéllel rendelkeznek, vízum nélkül beléphetnek Kiribati területére és ott tartózkodhatnak a 4. cikk (1) bekezdésében meghatározott időtartam alatt.

Kiribati azon polgárai, akik Kiribati által kiállított, érvényes magán-, diplomata-, szolgálati, hivatalos vagy különleges útlevéllel rendelkeznek, vízum nélkül beléphetnek a tagállamok területére és ott tartózkodhatnak a 4. cikk (2) bekezdésében meghatározott időtartam alatt.

(2) E cikk (1) bekezdése a kereső tevékenység folytatása céljából beutazó személyekre nem alkalmazandó.

A személyek e kategóriájára vonatkozóan az 539/2001/EK tanácsi rendelet ⁽¹⁾ 4. cikkének (3) bekezdésével összhangban minden tagállam külön határozhat a vízumkötelezettség alkalmazásáról vagy visszavonásáról Kiribati polgárait nézve.

A személyek e kategóriájára vonatkozóan Palau minden egyes tagállam polgárai esetében külön határozhat a vízumkötelezettségről vagy a vízummentességről nemzeti jogának megfelelően.

(3) Az e megállapodás által biztosított vízummentesség a Szerződő Felek beutazásra és rövid távú tartózkodásra vonatkozó feltételekkel kapcsolatos jogszabályainak sérelme nélkül alkalmazandó. A tagállamok és Kiribati fenntartják a jogot a beutazás vagy a rövid távú tartózkodás megtagadására, ha a szóban forgó feltételek közül egy vagy több nem teljesül.

(4) A vízummentesség a Szerződő Felek határain való átkelésre használt közlekedési módtól függetlenül érvényes.

(5) Az e megállapodás által nem szabályozott kérdésekben az uniós jog, a tagállamok nemzeti joga, illetve Kiribati nemzeti joga az irányadó.

4. cikk

A tartózkodás időtartama

(1) Az Unió polgárai bármely 180 napos időszakon belül legfeljebb 90 napig tartózkodhatnak Kiribati területén.

(2) Kiribati polgárai bármely 180 napos időszakon belül legfeljebb 90 napig tartózkodhatnak a schengeni vívmányokat teljes körűen alkalmazó tagállamok területén. Ezen időtartam a schengeni vívmányokat még nem teljes körűen alkalmazó tagállamok területén történő tartózkodástól függetlenül számítandó.

Kiribati polgárai bármely 180 napos időszakon belül legfeljebb 90 napig tartózkodhatnak minden egyes, a schengeni vívmányokat még nem teljes körűen alkalmazó tagállam területén, a schengeni vívmányokat teljes körűen alkalmazó tagállamok területén való tartózkodásra számított időtartamtól függetlenül.

(3) E megállapodás nem érinti Kiribati, valamint a tagállamok azon lehetőségét, hogy a vonatkozó nemzeti joguknak és az uniós jognak megfelelően a tartózkodást 90 napot meghaladó időtartamra meghosszabbítsák.

⁽¹⁾ A Tanács 539/2001/EK rendelete (2001. március 15.) a külső határok átlépésekor vízumkötelezettség alá eső, illetve az e kötelezettség alól mentes harmadik országbeli állampolgárok országainak felsorolásáról (HL L 81., 2001.3.21., 1. o.).

*5. cikk***Területi hatály**

- (1) A Francia Köztársaság tekintetében e megállapodás csak a Francia Köztársaság európai területére vonatkozik.
- (2) A Holland Királyság tekintetében e megállapodás csak a Holland Királyság európai területére vonatkozik.

*6. cikk***A megállapodás igazgatására felállított vegyes bizottság**

- (1) A Szerződő Felek az Unió képviselőiből és Kiribati képviselőiből álló szakértői vegyes bizottságot (a továbbiakban: a bizottság) hoznak létre. Az Uniót az Európai Bizottság képviseli.
- (2) A bizottság többek között az alábbi feladatokat látja el:
 - a) felügyeli e megállapodás végrehajtását;
 - b) javaslatot tesz e megállapodás módosítására vagy kiegészítésére;
 - c) rendezi az e megállapodás értelmezésével vagy alkalmazásával kapcsolatos vitákat.
- (3) A bizottságot szükség szerint, a Szerződő Felek valamelyikének kérésére kell összehívni.
- (4) A bizottság elfogadja eljárási szabályzatát.

*7. cikk***Az e megállapodás, valamint a tagállamok és Kiribati között jelenleg fennálló kétoldalú vízummentességi megállapodások közötti kapcsolat**

E megállapodás elsőbbséget élvez az egyes tagállamok és Kiribati közötti bármely kétoldalú megállapodással vagy megegyezéssel szemben, amennyiben azok e megállapodás hatálya alá tartozó kérdésekre vonatkoznak.

*8. cikk***Záró rendelkezések**

- (1) E megállapodást a Szerződő Felek belső eljárásaikkal összhangban megerősítik vagy jóváhagyják; e megállapodás azon értesítés időpontját követő második hónap első napján lép hatályba, amely a Szerződő Felek által egymásnak küldött, az említett eljárások befejezéséről szóló értesítések közül a későbbi.

E megállapodás az aláírása napját követő naptól kezdve ideiglenesen alkalmazandó.

- (2) E megállapodást határozatlan időre jön létre, azzal, hogy az az (5) bekezdéssel összhangban felmondható.
- (3) E megállapodás a Szerződő Felek írásbeli megállapodása útján módosítható. A módosítások azt követően lépnek hatályba, hogy a Szerződő Felek értesítették egymást az ehhez szükséges belső eljárások befejezéséről.

(4) E megállapodást részben vagy egészben bármelyik Szerződő Fél felfüggesztheti, különösen a közrenddel, a nemzetbiztonság védelmével, a közegészség védelmével vagy az illegális bevándorlással összefüggő okokból, vagy a vízumkötelezettség bármelyik Szerződő Fél általi újbóli bevezetésekor. A felfüggesztési határozatról legalább két hónappal annak tervezett hatálybalépése előtt értesíteni kell a másik Szerződő Felet. Az e megállapodás alkalmazását felfüggesztő Szerződő Fél haladéktalanul tájékoztatja a másik Szerződő Felet, ha a felfüggesztés okai megszűntek, valamint megszünteti a felfüggesztést.

(5) E megállapodást bármelyik Szerződő Fél felmondhatja a másik Félhez intézett írásbeli értesítés útján. E megállapodás az ezt követő 90 nap elteltével hatályát veszti.

(6) Kiribati csakis az összes tagállammal szemben függesztheti fel vagy mondhatja fel e megállapodást.

(7) Az Unió csakis az összes tagállamára vonatkozóan függesztheti fel vagy mondhatja fel e megállapodást.

Készült két-két eredeti példányban angol, bolgár, cseh, dán, észt, finn, francia, görög, holland, horvát, lengyel, lett, litván, magyar, máltai, német, olasz, portugál, román, spanyol, svéd, szlovák, valamint szlovén nyelven, amely szövegek mindegyike egyaránt hiteles.

Съставено в Брюксел на двадесет и трети юни през две хиляди и шестнадесета година.

Hecho en Bruselas, el veintitrés de junio de dos mil dieciséis.

V Bruselu dne dvacátého třetího června dva tisíce šestnáct.

Udfærdiget i Bruxelles den treogtyvende juni to tusind og seksten.

Geschehen zu Brüssel am dreiundzwanzigsten Juni zweitausendsechzehn.

Kahe tuhande kuueteistkümnenda aasta juunikuu kahekümne kolmandal päeval Brüsselis.

Έγινε στις Βρυξέλλες, στις είκοσι τρεις Ιουνίου δύο χιλιάδες δεκαέξι.

Done at Brussels on the twenty-third day of June in the year two thousand and sixteen.

Fait à Bruxelles, le vingt-trois juin deux mille seize.

Sastavljeno u Bruxellesu dvadeset trećeg lipnja godine dvije tisuće šesnaeste.

Fatto a Bruxelles, addì ventitré giugno duemilasedici.

Briselē, divi tūkstoši sešpadsmitā gada divdesmit trešajā jūnijā.

Priimta du tūkstančiai šešioliktą metų birželio dvidešimt trečią dieną Briuselyje.

Kelt Brüsszelben, a kétezer-tizenhatodik év június havának huszonharmadik napján.

Magħmul fi Brussell, fit-tlieta u għoxrin jum ta' Ġunju fis-sena elfejn u sittax.

Gedaan te Brussel, drieëntwintig juni tweeduizend zestien.

Sporządzono w Brukseli dnia dwudziestego trzeciego czerwca roku dwa tysiące szesnastego.

Feito em Bruxelas, em vinte e três de junho de dois mil e dezasseis.

Íntocmit la Bruxelles la douăzeci și trei iunie două mii șaisprezece.

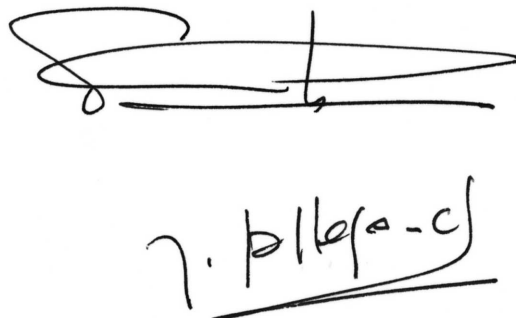
V Bruseli dvadsiateho tretieho júna dvetisícšestnásť.

V Bruslju, dne triindvajsetega junija leta dva tisoč šestnajst.

Tehty Brysselissä kahdentenkymmenentenäkolmantena päivänä kesäkuuta vuonna kaksituhattakuusitoista.

Som skedde i Bryssel den tjugotredje juni år tjugohundrasexton.

За Европейския съюз
 Por la Unión Europea
 Za Evropskou Unii
 For Den Europæiske Union
 Für die Europäische Union
 Euroopa Liidu nimel
 Για την Ευρωπαϊκή Ένωση
 For the European Union
 Pour l'Union européenne
 Za Europsku uniju
 Per l'Unione europea
 Eiropas Savienības vārdā –
 Europos Sąjungos vardu
 Az Európai Unió részéről
 Ghall-Unjoni Ewropea
 Voor de Europese Unie
 W imieniu Unii Europejskiej
 Pela União Europeia
 Pentru Uniunea Europeană
 Za Európsku úniu
 Za Evropsko unijo
 Euroopan unionin puolesta
 För Europeiska unionen



J. Pillefer-C

За Република Кирибати
 Por la República de Kiribati
 Za Republiku Kiribati
 Por Republikken Kiribati
 Für die Republik Kiribati
 Kiribati Vabariigi nimel
 Για τη Δημοκρατία της Κιριμπάτι
 For the Republic of Kiribati
 Pour la République de Kiribati
 Za Republiku Kiribati
 Per la Repubblica di Kiribati
 Kiribati Republikas vārdā –
 Kiribačio Respublikos vardu
 Kiribati Köztársaság részéről
 Ghar-Repubblika ta' Kiribati
 Voor de Republiek Kiribati
 W imieniu Republiki Kiribati
 Pela República da Quiribáti
 Pentru Republica Kiribati
 Za Kiribatskú republiku
 Za Republiko Kiribati
 Kiribatin tasavallan puolesta
 För Republiken Kiribati



Anur B. Wroble

EGYÜTTES NYILATKOZAT

IZLANDRA, NORVÉGIÁRA, SVÁJCRA ÉS LIECHTENSTEINRE VONATKOZÓAN

A Szerződő Felek tudomásul veszik az Európai Unió, valamint Norvégia, Izland, Svájc és Liechtenstein között fennálló szoros kapcsolatot, különös tekintettel az említett országoknak a schengeni vívmányok végrehajtásához, alkalmazásához és továbbfejlesztéséhez történő társulásáról szóló, 1999. május 18-i és 2004. október 26-i megállapodásra.

Ilyen körülmények között kívánatos, hogy egyfelől Norvégia, Izland, Svájc és Liechtenstein, másfelől Kiribati hatóságai a jelen megállapodás feltételeihez hasonló feltételekkel haladéktalanul kétoldalú megállapodásokat kössenek a rövid távú tartózkodásra vonatkozó vízumok alóli mentességéről.

EGYÜTTES NYILATKOZATAZ E MEGÁLLAPODÁS 3. CIKKÉNEK (2) BEKEZDÉSÉBEN MEGHATÁROZOTT, KERESŐ TEVÉKENYSÉG FOLYTATÁSA
CÉLJÁBÓL BEUTAZÓ SZEMÉLYEK KATEGÓRIÁJÁNAK ÉRTELMEZÉSÉRŐL

Az egységes értelmezés biztosítása érdekében a Szerződő Felek megállapodnak, hogy e megállapodás alkalmazásában a kereső tevékenységet folytató személyek kategóriájába azon személyek tartoznak, akik a célból lépnek be a másik Szerződő Fél területére, hogy ott alkalmazottként vagy szolgáltatásnyújtóként jövedelemszerző munkát vagy díjazással járó tevékenységet folytassanak.

E kategória nem terjed ki az alábbiakra:

- üzletemberek, tehát üzleti megfontolásból utazó (de a másik Szerződő Fél országában alkalmazásban nem álló) személyek,
- sportolók vagy művészek, akik alkalmi jelleggel folytatnak valamilyen tevékenységet,
- újságírók, akiket a lakóhelyük szerinti ország médiája küldött ki, valamint
- vállalaton belüli gyakornokok.

E nyilatkozat végrehajtását az e megállapodás 6. cikkében foglalt feladatkörén belül a vegyes bizottság felügyeli, és módosításokat javasolhat, ha a Szerződő Felek tapasztalatai alapján azt szükségesnek ítéli.

EGYÜTTES NYILATKOZAT

AZ E MEGÁLLAPODÁS 4. CIKKÉBEN RÖGZÍTETT, BÁRMELY 180 NAPOS IDŐSZAKON BELÜLI LEGFELJEBB 90 NAPOS IDŐTARTAM ÉRTELMEZÉSÉRŐL

A Szerződő Felek egyetértenek abban, hogy az e megállapodás 4. cikkében rögzített, bármely 180 napos időszakon belül legfeljebb 90 napos időtartam folyamatos tartózkodást vagy több egymást követő látogatást jelent, amelyek teljes időtartama bármely 180 napos időszakon belül nem haladja meg a 90 napot.

A „bármely” kifejezés folyamatosan aktualizált 180 napos referencia-időszak alkalmazására utal: a tartózkodás minden napján a megelőző 180 napos időszakra tekintenek vissza annak ellenőrzése céljából, hogy továbbra is teljesül-e a bármely 180 napos időszakon belüli 90 napra vonatkozó követelmény. Ez többek között azt jelenti, hogy egy megszakítás nélküli 90 napos távollét legfeljebb 90 napos új tartózkodást tesz lehetővé.

EGYÜTTES NYILATKOZAT

A POLGÁROK VÍZUMENTESSÉGI MEGÁLLAPODÁSÉRŐL TÖRTÉNŐ TÁJÉKOZTATÁSÁRÓL

Elismerve az átláthatóság jelentőségét az Európai Unió és Kiribati polgárai számára, a Szerződő Felek megállapodnak abban, hogy a vízumentességi megállapodás tartalmáról és következményeiről, valamint a kapcsolódó kérdésekről – így például a beutazási feltételekről – teljes körű tájékoztatást biztosítanak.

RENDELETEK

A BIZOTTSÁG (EU) 2016/1198 RENDELETE

(2016. július 22.)

a kozmetikai termékekről szóló 1223/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet V. mellékletének módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a kozmetikai termékekről szóló, 2009. november 30-i 1223/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ és különösen annak 31. cikke (1) bekezdésére,

mivel:

- (1) Az 1223/2009/EK rendelet V. mellékletének 57. bejegyzése értelmében a metil-izotiazolinon (Methylisothiazolinone) használata kozmetikai termékek tartósítószerként legfeljebb 0,01 tömegszázalékos koncentrációban (100 ppm) engedélyezett.
- (2) A fogyasztók biztonságával foglalkozó tudományos bizottság (FBTB) 2013. december 12-én véleményt fogadott el a metil-izotiazolinon biztonságosságáról (csak szenzibilizáció). ⁽²⁾
- (3) A bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a jelenleg elérhető klinikai adatok alapján a 100 ppm koncentráció kozmetikai termékekben nem biztonságos a fogyasztókra nézve. A nem leöblítendő kozmetikai termékekben (többek között nedves törülközőkben) sem a kontaktallergia, sem a reakció kiváltása szempontjából nem igazoltak a metil-izotiazolinon koncentrációjára nézve biztonságos értéket.
- (4) A bizottság említett véleményének fényében foglalkozni kell a metil-izotiazolinon által kiváltott allergia egyre gyakoribb előfordulásával, és be kell tiltani annak használatát a leöblítésre nem kerülő kozmetikai termékekben.
- (5) Az 1223/2009/EK rendeletet ennek megfelelően módosítani szükséges.
- (6) A fent említett tilalom alkalmazását azonban időben el kell halasztani annyira, hogy az ágazat elvégezhesse a termékösszetételeken a szükséges kiigazításokat. A vállalkozások számára ezért e rendelet hatálybalépésétől számítva hat hónapot kell biztosítani az előírásoknak megfelelő termékek forgalomba hozatalára és az előírásoknak meg nem felelő termékek piacról való kivonására.
- (7) Az ebben a rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a Kozmetikai Termékek Állandó Bizottságának véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az 1223/2009/EK rendelet V. melléklete e rendelet mellékletének megfelelően módosul.

⁽¹⁾ HL L 342., 2009.12.22., 59. o.

⁽²⁾ FBTB/1521/13., felülvizsgált változat: 2014. március 27.

2. cikk

2017. február 12-től kizárólag e rendeletnek megfelelő kozmetikai termékek hozhatók forgalomba és forgalmazhatók az Unió piacán.

3. cikk

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

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

Kelt Brüsszelben, 2016. július 22-én.

a Bizottság részéről
az elnök
Jean-Claude JUNCKER

MELLÉKLET

Az 1223/2009/EK rendelet V. mellékletének 57. bejegyzése helyébe a következő szöveg lép:

Hivatkozási szám	Az anyag azonosítása				Feltételek			Az alkalmazási feltételek és figyelmeztetések szövege
	Kémiai név/INN	Az összetevők glosszáriumában szereplő közhasználatú név	CAS-szám	EC-szám	A termék típusa, testrészek	Legnagyobb koncentráció a felhasználásra kész készítményben	Egyéb	
a	b	c	d	e	f	g	h	i
„57.	2-metil-2H-izotiazol-3-on	Methylisothiazolinone ⁽¹⁾	2682-20-4	220-239-6	Leöblítendő termékek	0,01 %		

⁽¹⁾ A metil-izotiazolinont, egészen pontosan annak metil-klór-izotiazolinonnal alkotott keverékét az V. melléklet 39. bejegyzése is szabályozza. A két bejegyzés kölcsönösen kizárja egymást: ugyanabban a termékben nem alkalmazható egyszerre a Methylchlorisothiazolinone (és) Methylisothiazolinone keveréke, valamint a Methylisothiazolinone önmagában.”

A BIZOTTSÁG (EU) 2016/1199 RENDELETE**(2016. július 22.)**

a 965/2012/EU rendeletnek a teljesítményalapú navigációval végzett repülésekre vonatkozó jóváhagyás, az adatszolgáltatásokat nyújtó szolgáltatók tanúsítása és ellenőrzése, valamint a helikopterrel tenger felett végzett műveletek tekintetében történő módosításáról, valamint a rendelet helyesbítéséről

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

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

mivel:

- (1) A 965/2012/EU bizottsági rendelet⁽²⁾ a légi járművek biztonságos üzemeltetését szolgáló feltételeket határozza meg.
- (2) A légi járművek fedélzeti rendszereibe táplált hibás repülési adatok vagy információk jelentősen veszélyeztethetik a repülés biztonságát. Ezért biztosítani kell, hogy az adatszolgáltatásokat nyújtó szolgáltatók olyan módon dolgozzák fel a repülési adatokat és információkat, amely garantálja azok minőségét, és teljesíti a légtér végfelhasználói által tervezett használatra vonatkozóan a légi járművek gyártói által előírt követelményeket.
- (3) A 965/2012/EU rendelet néhány alapvető navigációs módszer kivételével valamennyi teljesítményalapú navigációval (PBN) végzett műveletre egyedi jóváhagyást ír elő. A globális navigációs műholdrendszer (a továbbiakban: GNSS) segítségével végzett megközelítési műveletekkel összefüggésben szerzett tapasztalatokra és az elért érettségre tekintettel, valamint a legújabb nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelés biztosítása céljából jelentősen csökkenteni kell az egyedi jóváhagyást igénylő esetek számát az általános légi fuvarozókra rótt szükségtelen gazdasági és adminisztratív terhek könnyítése érdekében.
- (4) A szóban forgó szabályokat hozzá kell igazítani a művelet típusához és a használt légi járművek összetettségéhez annak érdekében, hogy az üzemben tartók könnyebben meg tudjanak felelni a veszélyes áruk szállítására vonatkozó, valamint az egyes kis repülőgépekben a hajózősemélyzet ülésein és az utasüléseken felszerelendő, a felsőtestet rögzítő hevederrel kapcsolatos szabályoknak.
- (5) A 965/2012/EU rendelet értelmében egyes kisebb, nem kereskedelmi célú üzemben tartóknak szervezetükön belül irányítási rendszert kell létrehozniuk, mivel hajtóművel rendelkező komplex légi járműveket üzemeltetnek. Bizonyos esetekben azonban – például a két turbólégcsavaros hajtóművel rendelkező könnyebb repülőgépek nem kereskedelmi célú üzemeltetése esetén – az üzemben tartók számára nehézséget jelenthet a szóban forgó rendelet III. mellékletében foglalt irányítási rendszer követelményeinek megvalósítása. Mivel a szóban forgó üzemben tartóktól a megfeleléshez elvárt erőfeszítés nincs arányban azzal, amilyen mértékben e követelmények végrehajtása javítja a műveletek biztonságát, a szóban forgó üzemben tartókat indokolt kizárni a 965/2012/EU rendelet VI. mellékletének hatálya alól, és helyette engedélyezni számukra, hogy a VII. mellékletben meghatározott követelményeket teljesítsék. A következetesség érdekében a két turbólégcsavaros hajtóművel rendelkező könnyebb repülőgépeken repülésoktatást végző képzési szervezetek számára engedélyezni kell, hogy a VII. mellékletben meghatározott követelményeket teljesítsék.
- (6) A 965/2012/EU rendelet VII. melléklete előírja, hogy egy meghatározott nyomásmagasság felett történő repülés esetén a légi járművön oxigént kell tartani és használni. A kockázatok közötti különbségtétel elve alapján, amely szerint az érdekelt felek számára biztosított szabályozási védelem attól függ, hogy milyen mértékben képesek felmérni és csökkenteni a kockázatokat, a nem kereskedelmi célú műveleteket végző, nem túlnyomós légi járművek pilótáinak kell meghatározniuk – bizonyos objektív tényezőket figyelembe véve –, hogy az ilyen légi járműveken szükség van-e oxigénre.

⁽¹⁾ HLL 79., 2008.3.19., 1. o.

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

- (7) A helikopterrel végzett, tenger feletti műveletek (HOFO) olyan sajátos biztonsági kockázatokkal járnak, amelyeket a 965/2012/EU rendelet jelenlegi formájában nem rendez megfelelően. Néhány tagállam ezért további követelményeket fogadott el, köztük az új technológiák kötelező használatát, hogy mérsékeljék az ilyen kockázatokot, és fenntartsák a biztonság szintjét. Annak érdekében azonban, hogy a 216/2008/EK rendelet biztonsági célkitűzései megvalósuljanak, valamint egyenlő versenyfeltételeket lehessen biztosítani a légi járművek üzemben tartóinak, uniós szinten kell közös biztonsági intézkedéseket meghatározni, figyelembe véve a nemzeti szintű tapasztalatokat, valamint a helikopterrel végzett, tenger feletti műveletek ágazatában bekövetkezett fejleményeket.
- (8) A tagállamok továbbá bizonyos szerkesztési hibákat is felfedeztek a 965/2012/EU rendeletben, amelyek a rendelet végrehajtásában nehézségeket okoztak.
- (9) A 965/2012/EU rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani és helyesbíteni kell.
- (10) Az érintett üzemben tartók és a tagállamok illetékes hatóságai számára elegendő időt kell biztosítani, hogy alkalmazkodni tudjanak az e rendeletben a repülési adatokra és információkra, valamint a helikopterrel végzett, tenger feletti műveletekre vonatkozóan előírt új szabályokhoz.
- (11) A Bizottság a polgári repülésről szóló egyszerűbb, enyhébb és jobb szabályozásra irányuló kezdeményezés keretében felül kívánja vizsgálni a 965/2012/EU rendeletben a ballonokkal és a vitorlázó repülőgépekkel kapcsolatosan előírt szabályokat. A szóban forgó felülvizsgálatot előkészítő munka jelenleg folyik. Az említett szabályok alkalmazásának kezdetét ezért ki kell igazítani annak érdekében, hogy a felülvizsgálatot be lehessen fejezni, és az említett szabályokat – szükség esetén – az alkalmazásuk kezdete előtt módosítani lehessen.
- (12) A jogi egyértelműség és a közös követelmények egész Unióban összehangolt végrehajtása érdekében meg kell határozni e követelmények alkalmazásának kezdetét, amely megegyezhet a hatálybalépés dátumával, de egy későbbi időpont is lehet. A jogi aggályok és a bizonytalanság elkerülése érdekében a jogi aktusnak tartalmaznia kell az átmeneti intézkedéseket és a feladatokat, amelyeket valamennyi tagállamnak megfelelően végre kell hajtania. A repülésbiztonság területén az egyes bizottsági végrehajtási rendeletek által megengedett önkéntes kivülmaradás lehetőségét az olyan kellően indokolt esetekre kell korlátozni, amelyekben feltétlenül szükség van rá, és helyette egy kiszámítható és átlátható rendszert kell alkalmazni. E megfontolások figyelembevételére érdekében a 965/2012/EU rendeletet feltétlenül módosítani kell.
- (13) Az e rendeletben előírt intézkedések az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség által a 216/2008/EK rendelet 17. cikke (2) bekezdése b) pontjának és 19. cikke (1) bekezdésének megfelelően kiadott véleményeken⁽¹⁾ alapulnak.
- (14) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a 216/2008/EK rendelet 65. cikkével létrehozott bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 965/2012/EU rendelet a következőképpen módosul:

1. Az 5. cikk (2) bekezdése a következőképpen módosul:

a) az e) pont végéről a „valamint” szót el kell hagyni;

b) a cikk a következő g) ponttal egészül ki:

„g) tenger feletti műveletekben használt helikopterek (HOFO).”

⁽¹⁾ Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség 2015. március 12-i 02/2015 sz. véleménye egy, a légtérfelhasználóknak nyújtandó, a légi navigáció céljaira történő adatszolgáltatás műszaki követelményeinek és működési eljárásainak megállapításáról szóló bizottsági rendelethez. Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség 2015. március 31-i 03/2015 sz. véleménye egy, a teljesítményalapú navigációval (PBN) végzett repülésekre vonatkozó jóváhagyás kritériumainak felülvizsgálatáról szóló bizottsági rendelethez. Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség 2015. május 8-i 04/2015 sz. véleménye egy, a helikopterrel végzett, tenger feletti műveletek egyedi jóváhagyásáról szóló bizottsági rendelethez.

2. A 6. cikk a következőképpen módosul:

a) a (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(4) Az 5. cikk ellenére a tagállamok 2018. június 30-ig nemzeti jogukkal összhangban továbbra is egyedi jóváhagyást és további követelményeket írhatnak elő a helikopterrel végzett, tenger feletti kereskedelmi légi szállítási műveletek vonatkozásában az üzemeltetési eljárások, a felszerelés, a személyzet képzése és a képzés tekintetében. A tagállamok értesítik a Bizottságot és az Ügynökséget az ilyen egyedi jóváhagyásokkal összefüggésben alkalmazott további követelményekről. A szóban forgó követelmények nem lehetnek a III. és a IV. mellékletben foglalt követelményeknél kevésbé korlátozóak.”;

b) a (7) bekezdést el kell hagyni;

c) a cikk a következő (8) és (9) bekezdéssel egészül ki:

„(8) Az 5. cikk (3) bekezdésének első mondatától eltérve a nem kereskedelmi célú műveleteket végző, legfeljebb 5 700 kg maximális engedélyezett felszállótömegű (MCTOM), turbólégcsavaros hajtóművel rendelkező komplex repülőgépek üzemben tartóinak a légi járművek üzemben tartása során csak a VII. melléklet rendelkezéseinek kell megfelelniük.

(9) Az 5. cikk (5) bekezdésének a) pontjától eltérve a legfeljebb 5 700 kg maximális engedélyezett felszállótömegű (MCTOM), turbólégcsavaros hajtóművel rendelkező komplex repülőgépeken repülésoktatást végző képzési szervezeteknek a légi járművek üzemben tartása során meg kell felelniük a VII. melléklet rendelkezéseinek.”

3. A 10. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„10. cikk

Hatálybalépés

(1) Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő harmadik napon lép hatályba.

Ezt a rendeletet 2012. október 28-tól kell alkalmazni figyelemmel az alábbi (2), (3), (4), (5) és (6) bekezdésre.

(2) A II. és a VII. melléklet 2013. augusztus 25-től alkalmazandó – a tagállamok határozatától függő mértékben – a ballonokkal és a vitorlázó repülőgépekkel végzett nem kereskedelmi légi szállítási műveletekre, kivéve azon tagállamok esetében, amelyek úgy határoztak a határozatuk meghozatala idején hatályos rendelkezésekkel összhangban, hogy részben vagy egészben nem alkalmazzák a mellékleteket. A szóban forgó tagállamok a II. és a VII. mellékletet a ballonokkal végzett nem kereskedelmi légi szállítási műveletekre 2018. április 8-tól, a vitorlázó repülőgépekkel végzett nem kereskedelmi légi szállítási műveletekre pedig 2019. április 8-tól vagy adott esetben a határozatukban megjelölt időpontoktól alkalmazzák.

(3) A II., a III., a VII. és a VIII. melléklet 2014. július 1-jétől alkalmazandó – a tagállamok határozatától függő mértékben – a ballonokkal és a vitorlázó repülőgépekkel végzett egyedi légi szállítási műveletekre, kivéve azon tagállamok esetében, amelyek úgy határoztak a határozatuk meghozatala idején hatályos rendelkezésekkel összhangban, hogy részben vagy egészben nem alkalmazzák a mellékleteket. A szóban forgó tagállamok a II., a III., a VII. és a VIII. mellékletet a ballonokkal végzett egyedi légi szállítási műveletekre 2018. április 8-tól, a vitorlázó repülőgépekkel végzett egyedi légi szállítási műveletekre pedig 2019. április 8-tól vagy adott esetben a határozatukban megjelölt időpontoktól alkalmazzák.

(4) A II., a III., a VII. és a VIII. melléklet 2014. július 1-jétől alkalmazandó – a tagállamok határozatától függő mértékben – a repülőgépekkel és a helikopterekkel végzett egyedi légi szállítási műveletekre, kivéve azon tagállamok esetében, amelyek úgy határoztak a határozatuk meghozatala idején hatályos rendelkezésekkel összhangban, hogy részben vagy egészben nem alkalmazzák a mellékleteket. A szóban forgó tagállamok a II., a III., a VII. és a VIII. mellékletet a repülőgépekkel és a helikopterekkel végzett egyedi légi szállítási műveletekre 2017. április 21-től vagy adott esetben a határozatukban megjelölt időpontoktól alkalmazzák.

(5) A II., a III. és a IV. melléklet a következőkre alkalmazandó:

a) 2014. július 1-jétől – a tagállamok határozatától függő mértékben – a »B« teljesítményszintű repülőgépekkel vagy nem komplex helikopterekkel végzett, ugyanazon repülőtéren vagy műveleti területen kezdődő és végződő kereskedelmi légi szállítási műveletekre, kivéve azon tagállamok esetében, amelyek úgy határoztak a határozatuk meghozatala idején hatályos rendelkezésekkel összhangban, hogy részben vagy egészben nem alkalmazzák a mellékleteket. A szóban forgó tagállamok a II., a III. és a IV. mellékletet a »B« teljesítményszintű repülőgépekkel vagy nem komplex helikopterekkel végzett, ugyanazon repülőtéren vagy műveleti területen kezdődő és végződő kereskedelmi légi szállítási műveletekre 2017. április 21-től vagy adott esetben a határozatukban megjelölt időpontoktól alkalmazzák;

b) 2014. július 1-jétől – a tagállamok határozatától függő mértékben – a ballonokkal és a vitorlázó repülőgépekkel végzett kereskedelmi légi szállítási műveletekre, kivéve azon tagállamok esetében, amelyek úgy határoztak a határozatuk meghozatala idején hatályos rendelkezésekkel összhangban, hogy részben vagy egészben nem alkalmazzák a mellékleteket. A szóban forgó tagállamok a II., a III. és a IV. mellékletet a ballonokkal végzett kereskedelmi légi szállítási műveletekre 2018. április 8-tól, a vitorlázó repülőgépekkel végzett kereskedelmi légi szállítási műveletekre pedig 2019. április 8-tól vagy adott esetben a határozatukban megjelölt időpontoktól alkalmazzák.

(6) Az alábbiak az e cikk (2), (3), (4) és (5) bekezdésében előírt időszakokra alkalmazandók értelemszerűen:

a) az illetékes hatóságok e rendelet követelményei hatálybalépésének napjától az említett követelményeknek való megfelelés érdekében fokozatos és hatékony intézkedéseket tesznek, többek között kiigazítják szervezeti és irányítási rendszereiket, személyzetük képzését, eljárásaikat, kézikönyveiket és ellenőrzési programjaikat;

b) az üzemben tartók e rendelet vonatkozó követelményeinek való megfelelés érdekében legkésőbb az említett követelmények alkalmazásának kezdetéig módosítják irányítási rendszereiket, képzési programjaikat, eljárásaikat és kézikönyveiket;

c) e rendelet vonatkozó követelményei alkalmazásának kezdetéig a tagállamok továbbra is kiadnak, megújítanak vagy módosítanak bizonyítványokat, engedélyeket és jóváhagyásokat a szóban forgó követelmények hatálybalépése előtt hatályos szabályokkal összhangban vagy a »B« teljesítményszintű repülőgépekkel vagy nem komplex helikopterekkel végzett, ugyanazon repülőtéren vagy műveleti területen kezdődő és végződő kereskedelmi légi szállítási műveletek esetében a következőkkel összhangban:

— repülőgépek esetében a 3922/91/EGK rendelet III. melléklete és a vonatkozó, a 3922/91/EGK rendelet 8. cikkének (2) bekezdése alapján biztosított nemzeti szintű mentességek, és

— helikopterek esetében a nemzeti követelmények;

d) a tagállamok által e rendelet vonatkozó követelményei alkalmazásának kezdete előtt kiadott bizonyítványokat, engedélyeket és jóváhagyásokat úgy kell tekinteni, hogy azokat a szóban forgó követelményeknek megfelelően adták ki. E rendelet vonatkozó követelményei alkalmazásának kezdetétől számított hat hónapon belül azonban a szóban forgó rendeletnek megfelelően kiállított bizonyítványokkal, engedélyekkel és jóváhagyásokkal kell őket kicserélni;

e) e rendelet szerint nyilatkozattételi kötelezettség hatálya alá tartozó üzemben tartók legkésőbb a szóban forgó rendelet vonatkozó követelményei alkalmazásának kezdetéig benyújtják nyilatkozatukat.”

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

2. cikk

A 965/2012/EU rendeletet a következőképpen kell helyesbíteni:

1. A IV. mellékletben (CAT rész) a CAT.POL.A.240 pont b) pontja 4. alpontjának helyébe a következő szöveg lép:

„4. a hajózási személyzet az ORO rész FC alrészével összhangban megfelelő ismeretekkel rendelkezik a teljesítendő útvonalról és az alkalmazandó eljárásokról.”

2. A VII. mellékletben (NCO rész) az NCO.GEN.103 pont helyébe a következő szöveg lép:

„Az e rendelet 6. cikke (4a) bekezdésének c) pontjában említett bemutató repülések e melléklet szerint történő végrehajtására az alábbi előírások vonatkoznak:

a) a ballonokkal és vitorlázó repülőgépekkel végzett repülések kivételével a repüléseknek ugyanazon a repülőtéren vagy műveleti területen kell kezdődniük és végződniük;

b) a látvarepülési szabályok (VFR) szerint, nappal kell őket végrehajtani;

- c) a repülésbiztonság ellenőrzéséért felelős személy felügyelete alatt kell őket végrehajtani; és
- d) az illetékes hatóság által előírt egyéb feltételek betartásával kell őket végrehajtani.”

3. cikk

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

Ezt a rendeletet 2016. augusztus 25-től kell alkalmazni.

Mindazonáltal:

- a) az 1. cikk (1) bekezdését, valamint a melléklet 1. pontjának a), b), c) és d) alpontját, 2. pontjának c) alpontját, 3. pontjának a), e), g), m), n) és o) alpontját, 4. pontjának c) alpontját, 5. pontjának d), j), k) és l) alpontját, valamint 7. pontjának d), k) és l) alpontját 2018. július 1-jétől kell alkalmazni;
- b) a melléklet 3. pontjának l) és q) alpontját, 5. pontjának i) és n) alpontját, 6. pontjának k) és n) alpontját, valamint 7. pontjának j) és n) alpontját 2019. január 1-jétől kell alkalmazni.

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

Kelt Brüsszelben, 2016. július 22-én.

a Bizottság részéről
az elnök
Jean-Claude JUNCKER

MELLÉKLET

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

1. Az I. mellékletben (Fogalom meghatározások):

a) a 69. pont helyébe a következő szöveg lép:

„69. »Kedvezőtlen környezet«:

a) olyan terület, amelyen:

- i. a felület alkalmatlansága miatt nem végezhető el biztonságos kényszerleszállás; vagy
- ii. a helikopter utasai nem védhetők meg kellő mértékben az elemektől; vagy
- iii. nem nyújtható/várható az előre látható veszélyeztetettségnek megfelelő kutató-mentő szolgálat; vagy
- iv. a földön lévő személyek vagy vagyontárgyak sérülésének veszélye elfogadhatatlanul nagy;

b) az alábbi területek minden esetben:

- i. víz feletti repülés esetén az északi szélesség 45°-tól északra, illetve a déli szélesség 45°-tól délre fekvő nyílt tengeri területek, hacsak azon állam felelős hatósága, amelyben a repülésre sor kerül, nem nyilvánít valamely részt kedvezőtlen területnek; és
- ii. a beépített területek azon részei, ahol nem áll rendelkezésre megfelelő, biztonságos kényszerleszállásra alkalmas hely.”;

b) a 86. pont helyébe a következő szöveg lép:

„86. »Tenger feletti művelet«: olyan, helikopterrel végzett művelet, amelynek során a repülés jelentős részét nyílt tengeri területek fölött hajtják végre tengeri létesítményekre vagy azokról kiindulva.”;

c) a melléklet a következő 86a. ponttal egészül ki:

„86a. »Tengeri létesítmény«: helikopterrel végzett repüléshez használt, rögzített vagy úszó tengeri szerkezeten vagy hajón található létesítmény.”;

d) a melléklet a következő 86b. ponttal egészül ki:

„86b. »Nyílt tengeri terület«: a víztömeg partvonalától tenger felé eső területe.”;

e) a melléklet a következő 103a. ponttal egészül ki:

„103a. »Kötelező navigációs teljesítmény (RNP) előírása«: olyan, teljesítményalapú navigációval (PBN) végzett repülésre vonatkozó navigációs előírás, amely követelményként előírja a navigációs teljesítmény fedélzeti nyomon követését és a riasztást.”

2. A II. mellékletben (ARO rész):

a) a melléklet a következő ARO.OPS.240 ponttal egészül ki:

„ARO.OPS.240 Az RNP AR APCH navigációs előírás egyedi jóváhagyása

a) Miután a kérelmező bizonyította, hogy megfelel az SPA.PBN.105 pontban előírt követelményeknek, az illetékes hatóság általános hatályú egyedi jóváhagyást vagy eljárás-specifikus jóváhagyást ad az RNP AR APCH navigációs előírásra.

b) Eljárás-specifikus jóváhagyás esetében az illetékes hatóság:

1. a PBN-jóváhagyásban felsorolja az egyes repülőterek tekintetében jóváhagyott műszeres megközelítési eljárásokat;
2. adott esetben egyeztet a szóban forgó repülőterekért felelős illetékes hatóságokkal; és
3. figyelembe veszi a kérelmező részére már kiadott, RNP AR APCH navigációs előírásra vonatkozó egyedi jóváhagyásokból eredő lehetséges beszámításokat.”;

b) a II. függelék helyébe a következő szöveg lép:

„II. Függelék

ÜZEMBENTARTÁSI ELŐÍRÁSOK (az üzembentartási kézikönyvben jóváhagyott feltételek szerint)					
A kiállító hatóság elérhetőségi adatai Telefon ⁽¹⁾ : _____; Fax _____; E-mail cím: _____					
Légijármű-üzembentartási engedély ⁽²⁾ :		Az üzemben tartó neve ⁽³⁾ :		Dátum ⁽⁴⁾ :	Aláírás:
Kereskedelmi név					
Üzembentartási előírások#:					
A légi jármű típusa ⁽⁵⁾ : Lajstromjel ⁽⁶⁾ :					
Kereskedelmi légi szállítási műveletek <input type="checkbox"/>					
Műveleti terület ⁽⁷⁾ :					
Speciális korlátozások ⁽⁸⁾ :					
Egyedi jóváhagyások:	Igen	Nem	Előírás ⁽⁹⁾	Megjegyzések	
Veszélyes áruk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Csökkent látási viszonyok között végzett műveletek			CAT ⁽¹⁰⁾		
Felszállás			RVR ⁽¹¹⁾ : m		
Megközelítés és leszállás	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	DA/H: láb RVR: m		
RVSM ⁽¹²⁾ <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
ETOPS ⁽¹³⁾ <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Legnagyobb kitérés idő ⁽¹⁴⁾ : perc		
Összetett navigációs előírások teljesítményalapú navigációval (PBN) végzett műveletekhez ⁽¹⁵⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		⁽¹⁶⁾	
Előírt minimális navigációs teljesítmény	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
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"/>		
A légiutas-kísérő személyzet képzése ⁽¹⁷⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Légiutas-kísérő tanúsítvány kiadása ⁽¹⁸⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Folyamatos légialkalmasság	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽¹⁹⁾	
Egyéb ⁽²⁰⁾				

⁽¹⁾ Az illetékes hatóság telefonszáma és faxszáma (országihívó számmal együtt). Ha van, adjon meg e-mail címet is.

⁽²⁾ A kapcsolódó légi jármű-üzembentartási engedély (AOC) számát írja be.

⁽³⁾ Az üzembentartó bejegyzett nevét és – ha attól eltérő – kereskedelmi nevét írja be. A kereskedelmi név elé illessze be a „Dba” (Doing business as = kereskedelmi név) rövidítést.

⁽⁴⁾ Az üzembentartási előírások kiállításának dátuma (nn-hh-éééé) és az illetékes hatóság képviselőjének aláírása.

⁽⁵⁾ A légi jármű gyártójának, típus- és altípuszámának, illetve – amennyiben van alapsorozat-jelölés – alapsorozatszámának ICAO-jelölését (pl. Boeing 737-3K2 vagy Boeing 777-232) írja be.

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

⁽⁷⁾ Sorolja fel azon földrajzi területeket, ahol a légi jármű üzembentartása engedélyezett (földrajzi koordináták vagy egyedi útvonalak, repüléstájékoztató körzetek, illetve nemzeti vagy régióhatárok szerint).

⁽⁸⁾ Sorolja fel a vonatkozó különleges korlátozásokat (pl. csak VFR, csak nappal stb.).

⁽⁹⁾ Ebben az oszlopban az egyes jóváhagyások vagy jóváhagyástípusok leginkább megengedő feltételeit tüntesse fel (a megfelelő kritériumokkal).

⁽¹⁰⁾ Tüntesse fel a vonatkozó precíziós megközelítési kategóriát: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB vagy CAT IIIC. Tüntesse fel a legkisebb futópálya menti látótávolságot (RVR) méterben, valamint az elhatározási magasságot (DH) lábban. Minden felsorolt megközelítési kategóriát külön sorba kell írni.

⁽¹¹⁾ Írja be a felszállásra jóváhagyott legkisebb futópálya menti látótávolságot méterben. Amennyiben különböző jóváhagyások lettek kiadva, minden jóváhagyást külön sorban kell feltüntetni.

⁽¹²⁾ A Nem alkalmazható (N/A) négyzetet csak akkor lehet bejelölni, ha a légi jármű jóváhagyott legnagyobb szolgálati magassága FL290 (FL: Flight Level – Repülési szint) alatt van.

⁽¹³⁾ 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 több, vagy annál kevesebb hajtóműve van.

⁽¹⁴⁾ A légi jármű hatótávolsága (NM [tengeri mérföld] értékben), valamint a hajtóműtípus is megadható.

⁽¹⁵⁾ Teljesítményalapú navigáció (PBN): minden komplex egyedi PBN-jóváhagyást (pl. RNP AR APCH) külön sorban, a hozzájuk tartozó korlátozásokat pedig az Előírás és/vagy a Megjegyzések rovatban kell feltüntetni. Az egyedi RNP AR APCH eljárások egyedi jóváhagyását az üzembentartási előírásokban vagy az üzembentartási kézikönyvben lehet feltüntetni. Az utóbbi esetben a vonatkozó üzembentartási előírásokban hivatkozni kell az üzembentartási kézikönyv megfelelő oldalára.

⁽¹⁶⁾ Határozza meg, ha az egyedi jóváhagyás bizonyos futópályavégekre és/vagy repülőterekre korlátozódik.

⁽¹⁷⁾ A légiutas-kísérő tanúsítványt kérelmezők által elvégzendő tanfolyam lefolytatásának és a teljesítendő vizsga lebonyolításának jóváhagyása az 1178/2011/EU bizottsági rendelet V. mellékletében (CC rész) foglaltak szerint.

⁽¹⁸⁾ A légiutas-kísérő tanúsítvány kiadásának jóváhagyása az 1178/2011/EU bizottsági rendelet V. mellékletében (CC rész) foglaltak szerint.

⁽¹⁹⁾ A légi jármű folyamatos légialkalmasságának fenntartásáért felelős személy/szervezet neve, valamint hivatkozás a munka elvégzését előíró rendeletre, vagyis az 1321/2014/EU bizottsági rendelet I. mellékletének (M rész) G alrészére.

⁽²⁰⁾ Az egyéb jóváhagyásokat és adatokat itt lehet egyenként külön sorban (vagy külön többsoros részben) feltüntetni engedélyenként (pl. rövidpályás leszállások, meredek sikló pályán történő megközelítés, 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 repülőtértől való legnagyobb távolság kiterjesztett hatótávolságú üzemelésre (ETOPS) vonatkozó jóváhagyással nem rendelkező két hajtóműves légi járművek esetében, nem kereskedelmi légi szállításra használt légi járművek).

139. számú EASA-űrlap, 2. kiadás”;

c) az V. függelékben a 140. számú EASA-űrlap 6. megjegyzése helyébe a következő szöveg lép:

„⁽⁶⁾ Ebben az oszlopban fel kell sorolni az összes jóváhagyott műveletet, pl. veszélyes áruk szállítása, LVO, RVSM, PBN, MNPS, HOFO.”;

3. A IV. mellékletben (CAT rész):

a) a CAT.OP.MPA.120 pontot el kell hagyni;

b) a melléklet a következő CAT.OP.MPA.126 ponttal egészül ki:

„CAT.OP.MPA.126 Teljesítményalapú navigáció

Az üzembentartónak gondoskodnia kell arról, hogy amennyiben az adott útvonalon vagy eljárás során teljesítményalapú navigáció (PBN) szükséges,

a) a teljesítményalapú navigációra vonatkozó előírás szerepeljen a légi járműnek a minősítő hatóság által a légialkalmassági értékelés részeként jóváhagyott, vagy ilyen jóváhagyáson alapuló repülési kézikönyvében vagy egyéb, ily módon jóváhagyott vagy ilyen jóváhagyáson alapuló dokumentumban; és

- b) a légi járművet a fent említett repülési kézikönyvben vagy egyéb dokumentumban szereplő megfelelő, navigációs előírással és korlátozásokkal összhangban üzemeltessék.”;
- c) a CAT.OP.MPA.135 pont a) 1. alpontja helyébe a következő szöveg lép:
- „1. rendelkezésre állnak a tervezett repülésnek megfelelő világűrbe telepített létesítmények, földi létesítmények és szolgáltatások, a meteorológiai szolgáltatásokat is beleértve;”;
- d) a CAT.OP.MPA.175 pont b) alpontjában:
- i. a 6. pont helyébe a következő szöveg lép:
- „6. a tervezett repüléshez szükséges, világűrbe telepített létesítmények, földi létesítmények és szolgáltatások rendelkezésre állnak, és megfelelőek;”;
- ii. a 7. alpont végéről a „valamint” szót el kell hagyni;
- iii a pont a következő 7a. alponttal egészül ki:
- „7a. a teljesítményalapú navigációhoz szükséges navigációs adatbázisok megfelelőek és naprakészek; és”;
- e) a CAT.OP.MPA.181 pont helyébe a következő szöveg lép:

„CAT.OP.MPA.181 A repülőterek és műveleti területek kiválasztása – helikopterek

- a) Műszeres időjárás körülmények (IMC) közötti repülések esetében, amennyiben időjárás okokból nem lenne lehetséges az indulási helyszínre történő visszatérés, a kapitánynak olyan felszálló kitérő repülőteret kell választania, amely normál utazósebességen történő repüléssel egyóránnyi repülési időn belüli távolságra esik.
- b) Műszer szerint végrehajtott (IFR) repülés, vagy a látvarepülési szabályok (VFR) szerint, de nem a látható tereptárgyak alapján navigálva végrehajtott repülés esetére a kapitánynak legalább egy kitérő célrepülőteret meg kell határoznia az operatív repülési tervben, kivéve, ha:
1. bármely más földi célállomásra történő repülés esetén a repülés időtartama és az uralkodó meteorológiai körülmények olyanok, hogy a leszállás tervezett helyszínére történő érkezés becsült idejében lehetséges a látva repülésre alkalmas meteorológiai körülmények (VMC) között végzett megközelítés és leszállás; vagy
 2. a leszállás tervezett helye elszigetelt, és nem áll rendelkezésre kitérő hely; ebben az esetben elhatározási pontot (PNR) kell kijelölni.
- c) Az üzemben tartónak két kitérő célrepülőteret kell kiválasztania, amennyiben:
1. a célrepülőterre vonatkozó időjárás-jelentések és/vagy -előrejelzések azt mutatják, hogy a célrepülőterre való becsült érkezési időt egy órával megelőző időponttól a becsült érkezési időt egy órával meghaladó időpontig a meteorológiai körülmények a vonatkozó tervezési minimumok alatt lesznek; vagy
 2. a célrepülőteret illetően nem áll rendelkezésre semmilyen időjárásra vonatkozó információ.
- d) Az üzemben tartónak az operatív repülési tervben kell meghatároznia a szükséges kitérő repülőter(ek)et.”;
- f) a melléklet a következő CAT.OP.MPA.182 ponttal egészül ki:

„CAT.OP.MPA.182 Célrepülőterek – műszeres megközelítési műveletek

Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy rendelkezésre álljanak a szükséges eszközök a navigáláshoz és a célrepülőterén való leszálláshoz vagy a tervezett megközelítési és leszállási művelet végrehajtására való képesség elvesztése esetén a kitérő célrepülőterén való leszálláshoz.”;

- g) a CAT.OP.MPA.247 pont b) alpontját el kell hagyni;

h) a CAT.OP.MPA.295 pont helyébe a következő szöveg lép:

„CAT.OP.MPA.295 A levegőben történő összeütközést elhárító rendszer (ACAS) használata

Ha az ACAS fel van szerelve és működőképés, az üzemben tartónak műveleti eljárásokat és képzési programokat kell kidolgoznia, hogy a hajózó személyzet megfelelően képzett legyen az összeütközések elhárításában, és értsen az ACAS II berendezés használatához.”;

i) a CAT.IDE.A.205 pont a) 3. alpontja helyébe a következő szöveg lép:

„3. az olyan, 5 700 kg-nál kisebb legnagyobb engedélyezett felszállótömegű és kilencnél kisebb maximális utasülésszám-konfigurációjú repülőgépek esetében, amelyek egyedi légialkalmassági bizonyítványát első alkalommal 2015. április 8-án vagy azt követően adták ki, a felsőtestet rögzítő hevederrel kombinált biztonsági öv minden utasüléshez, valamint rögzítőhevederek minden fekhelyhez;”

j) a CAT.IDE.A.205 pont b) alpontja helyébe a következő szöveg lép:

„b) A felsőtestet rögzítő hevederrel kombinált biztonságiöv-rendszernek a következőkkel kell rendelkeznie:

1. egyponthoz kioldó;

2. a minimálisan előírt létszámú légiutas-kísérő személyzet ülésein két vállheveder és egy azoktól függetlenül működtethető biztonsági öv; és

3. a hajózó személyzet ülésein és a pilóta melletti valamennyi ülésen:

i. két vállheveder és egy azoktól függetlenül működtethető biztonsági öv; vagy

ii. egy átlós vállheveder és egy attól függetlenül működtethető biztonsági öv a következő repülőgépek esetében:

A) az olyan, 5 700 kg-nál kisebb legnagyobb engedélyezett felszállótömegű és kilencnél kisebb maximális utasülésszám-konfigurációjú repülőgépek, amelyek megfelelnek az alkalmazandó típusalkalmassági előírásban meghatározott, a kényszerleszállásra vonatkozó dinamikus feltételeknek;

B) az olyan, 5 700 kg-nál kisebb legnagyobb engedélyezett felszállótömegű és kilencnél kisebb maximális utasülésszám-konfigurációjú repülőgépek, amelyek megfelelnek az alkalmazandó típusalkalmassági előírásban meghatározott, a kényszerleszállásra vonatkozó dinamikus feltételeknek, és amelyek egyedi légialkalmassági bizonyítványát első alkalommal 2014. október 28-át megelőzően adták ki; és

C) a CS-VLA vagy azzal egyenértékű engedéllyel és a CS-LSA vagy azzal egyenértékű engedéllyel rendelkező repülőgépek.”;

k) a CAT.IDE.A.345 pont a) alponttal egészül ki:

„f) Teljesítményalapú navigációval végzett műveletek esetében a légi járműnek teljesítenie kell a megfelelő navigációs előíráshoz tartozó légialkalmassági tanúsítási követelményeket.”

l) a CAT.IDE.A.355 pont helyébe a következő szöveg lép:

„CAT.IDE.A.355 A légiforgalmi adatbázisok kezelése

a) A hitelesített légijárműrendszer-alkalmazásokban használt légiforgalmi adatbázisoknak teljesíteniük kell az adatok tervezett felhasználásának megfelelő adatminőségi követelményeket.

b) Az üzemben tartónak biztosítania kell a naprakész és változtatás nélküli légiforgalmi adatbázisok időben történő kiosztását és telepítését minden olyan légi járműre, amelyen azokra szükség van.

c) A 376/2014/EU rendeletben meghatározott egyéb eseményjelentési követelmények mellett az üzemben tartónak minden olyan hibás, következtelen vagy hiányzó adatot jelentenie kell az adatbázis-szolgáltatónak, amelyről ésszerűen feltételezhető, hogy veszélyt jelent a repülésre.

Ilyen esetekben az üzemben tartónak tájékoztatnia kell az érintett hajózó személyzetet és egyéb személyzetet, és gondoskodnia kell arról, hogy az érintett adatokat ne használják.”;

- m) a CAT.IDE.H.280 pont b) alpontját el kell hagyni;
- n) a CAT.IDE.H.295 pont helyébe a következő szöveg lép:

„CAT.IDE.H.295 A személyzet túlélőruházata

A személyzet minden tagjának túlélőruházatot kell viselnie a 3. teljesítményosztályban a szárazföldtől az autorotációsnál vagy a biztonságos kényszerleszálláshoz szükségesnél nagyobb távolságban, víz felett végzett repülések során, amennyiben a kapitány rendelkezésére álló időjárás-jelentések vagy -előrejelzések azt mutatják, hogy a repülés idején a víz hőmérséklete plusz 10 °C-nál alacsonyabb lesz.”;

- o) a CAT.IDE.H.310 pontot el kell hagyni;
- p) a CAT.IDE.H.345 pont a következő e) alponttal egészül ki:

„e) Teljesítményalapú navigációval végzett műveletek esetében a légi járműnek teljesítenie kell a megfelelő navigációs előíráshoz tartozó légi alkalmassági tanúsítási követelményeket.”;

- q) a melléklet a következő CAT.IDE.H.355 ponttal egészül ki:

„CAT.IDE.H.355 A légiforgalmi adatbázisok kezelése

- a) A hitelesített légi járműrendszer-alkalmazásokban használt légiforgalmi adatbázisoknak teljesíteniük kell az adatok tervezett felhasználásának megfelelő adatminőségi követelményeket.
- b) Az üzemben tartónak biztosítani kell a naprakész és változtatás nélküli légiforgalmi adatbázisok időben történő kiosztását és telepítését minden olyan légi járműre, amelyen azokra szükség van.
- c) A 376/2014/EU rendeletben meghatározott egyéb eseményjelentési követelmények mellett az üzemben tartónak minden olyan hibás, következtelen vagy hiányzó adatot jelentenie kell az adatbázis-szolgáltatóknak, amelyről ésszerűen feltételezhető, hogy veszélyt jelent a repülésre.

Ilyen esetekben az üzemben tartónak tájékoztatnia kell az érintett hajózó személyzetet és egyéb személyzetet, és gondoskodnia kell arról, hogy az érintett adatokat ne használják.”;

4. Az V. mellékletben (SPA rész):

- a) az SPA.PBN.100 pont helyébe a következő szöveg lép:

„SPA.PBN.100 Teljesítményalapú navigációval (PBN) végzett műveletek

- a) A teljesítményalapú navigációra vonatkozó alábbi előírások mindegyike jóváhagyást igényel:

1. RNP AR APCH; és
2. RNP 0,3 (0,3 tengeri mérföld pontosságú kötelező navigációs teljesítmény) a helikopterekkel végzett műveletek esetében.

- b) Egy RNP AR APCH navigációs előírás szerinti műveletekre vonatkozó jóváhagyás az olyan nyilvános műszeres megközelítési eljárások szerinti műveleteket teszi lehetővé, amelyek megfelelnek az ICAO vonatkozó eljárás-tervezési kritériumainak.
- c) RNP AR APCH vagy RNP 0,3 (0,3 tengeri mérföld pontosságú kötelező navigációs teljesítményt igénylő) navigációs előírásra vonatkozó eljárás-specifikus jóváhagyás szükséges a magánműszeres megközelítési eljárásokhoz és az olyan közösségi műszeres megközelítési eljárásokhoz, amelyek nem felelnek meg az ICAO vonatkozó eljárás-tervezési kritériumainak, vagy amennyiben a légiforgalmi tájékoztató kiadvány (Aeronautical Information Publication, AIP) vagy az illetékes hatóság előírja azt.”;

b) az SPA.PBN.105 PBN pont helyébe a következő szöveg lép:

„SPA.PBN.105 Teljesítményalapú navigációval végzett műveletek jóváhagyása

Ahhoz, hogy az illetékes hatóságtól egyedi PBN-jóváhagyást szerezzen, az üzemben tartónak bizonyítania kell az alábbiakat:

- a) a tervezett teljesítményalapú navigációs művelethez szükséges légialkalmassági jóváhagyás szerepel a légi járműnek a minősítő hatóság által a légialkalmassági értékelés részeként jóváhagyott, vagy ilyen jóváhagyáson alapuló repülési kézikönyvében vagy egyéb, ily módon jóváhagyott vagy ilyen jóváhagyáson alapuló dokumentumban;
 - b) képzési programot alakított ki az ilyen repüléseken részt vevő hajózó személyzet és az ilyen repülések előkészítésében részt vevő személyzet részére;
 - c) a repülésbiztonság értékelésére sor került;
 - d) operatív eljárásokban határozta meg a következőket:
 1. a fedélzeti berendezések, beleértve azok műveleti korlátozásait és a megfelelő bejegyzések feltüntetését a minimális felszerelésjegyzékben (MEL);
 2. a hajózó személyzet összetétele, képesítése és tapasztalata;
 3. rendes, rendkívüli és váratlan helyzetekre vonatkozó eljárások; és
 4. az elektronikus navigációs adatok kezelése;
 - e) a bejelentendő események jegyzékét összeállította; és
 - f) adott esetben kialakította az RNP-irányítás ellenőrzési programját az RNP AR APCH navigációs előírás szerinti műveletekhez.”;
- c) a melléklet a következő K. alrészszel egészül ki:

„K. ALRÉSZ

HELIKOPTERREL VÉGZETT, TENGER FELETTI MŰVELETEK

SPA.HOFO.100 Helikopterrel végzett, tenger feletti műveletek (HOFO)

Ezen alrész követelményei a következőkre vonatkoznak:

- a) kereskedelmi légi járművek üzemben tartója, amely az ORO résszel összhangban érvényes légijármű-üzembentartási engedéllyel rendelkezik;
- b) olyan, egyedi műveleteket végző üzemben tartó, amely az ORO résszel összhangban bejelentette tevékenységét; vagy
- c) olyan, nem kereskedelmi műveleteket végző üzemben tartó, amely az ORO résszel összhangban bejelentette tevékenységét.

SPA.HOFO.105 Helikopterrel végzett, tenger feletti műveletek jóváhagyása

- a) Az üzemben tartónak egyedi jóváhagyást kell kapnia az illetékes hatóságtól, mielőtt megkezdí az ezen alrész hatálya alá tartozó egyedi műveleteket.
- b) Ilyen jóváhagyás megszerzéséhez az üzemben tartónak az SPA.GEN.105 pontban meghatározott módon kérelmet kell benyújtania az illetékes hatósághoz, valamint bizonyítania kell, hogy megfelel ezen alrész követelményeinek.
- c) Mielőtt egy, az a) pont szerinti jóváhagyást megadó tagállamtól eltérő tagállamból műveleteket végezne, az üzemben tartónak mindkét tagállam illetékes hatóságát tájékoztatnia kell a tervezett műveletről.

SPA.HOFO.110 Műveleti eljárások

a) Az üzemben tartó köteles a repülésbiztonság-menedzsmentre vonatkozó eljárásának részeként mérsékelni és minimálisra csökkenteni a helikopterrel végzett, tenger feletti műveletekre sajátosan jellemző kockázatokat és veszélyeket. Az üzemben tartónak az üzembentartási kézikönyvben meg kell határoznia a következőket:

1. a személyzet kiválasztása, összetétele és képzése;
2. a személyzet és egyéb érintett személyek feladatai;
3. a szükséges berendezésekre és a repülés előkészítésére vonatkozó feltételek; és
4. olyan műveleti eljárások és minimumkövetelmények, amelyekkel a rendes és a várhatóan rendkívüli műveletek egyaránt ismertetésre, a hozzájuk kapcsolódó kockázatok pedig megfelelő módon csökkentésre kerülnek.

b) Az üzemben tartónak biztosítania kell a következőket:

1. minden repülés előtt készüljön operatív repülési terv;
2. az utasok repülésbiztonsági eligazítása térjen ki a tenger feletti repülés részleteire vonatkozó sajátos információkra, és az eligazításra még a helikopterbe való beszállás előtt kerüljön sor;
3. a hajózó személyzet minden tagja viseljen jóváhagyott túlélőruházatot:
 - i. amennyiben a parancsnok/kapitány rendelkezésére álló időjárás-jelentések vagy -előrejelzések azt mutatják, hogy a repülés idején a víz hőmérséklete plusz 10 °C-nál alacsonyabb lesz; vagy
 - ii. amennyiben a mentés becsült időtartama hosszabb, mint a számított túlélési idő; vagy
 - iii. amennyiben a repülést éjjel, kedvezőtlen környezetben tervezik végrehajtani;
4. amennyiben a megfelelő légiforgalmi szolgálat meghatározta a tenger feletti útvonalat, úgy azt kövessék;
5. a pilóták a repülés teljes időtartama alatt optimális mértékben használják az automatikus repülésvezérlő rendszert (AFCS);
6. határozzanak meg konkrét tenger feletti megközelítési profilokat, beleértve a stabil megközelítés paramétereit, valamint dolgozzák ki azt a javító intézkedést, amelyet abban az esetben kel meghozni, ha a megközelítés instabillá válna;
7. több pilótával végrehajtott műveletek esetében legyenek bevezetett eljárások arra, hogy tenger feletti repülés során a személyzet egy tagja folyamatosan figyelje a repülőműszereket, különösen a megközelítés vagy az indulás alatt, annak érdekében, hogy a biztonságos repülési útvonalat kövessék;
8. a hajózó személyzet azonnal hozza meg a megfelelő intézkedést, amennyiben a magassági riasztás működésbe lép;
9. legyenek bevezetett eljárások, amelyek előírják, hogy a vészhelyzetben lebegést biztosító rendszereket minden víz feletti érkezés és indulás alkalmával élesítsék, amikor az biztonságosan végrehajtható; és
10. a műveleteket az illetékes hatóság vagy a légtérért felelős megfelelő hatóság által a repülési útvonalra vagy területre vonatkozóan meghatározott korlátozásoknak megfelelően hajtsák végre.

SPA.HOFO.115 Tengeri létesítmények igénybevétele

Az üzemben tartó csak olyan tengeri létesítményeket vehet igénybe, amelyek megfelelőek a helikoptertípus méretéhez és tömegéhez viszonyítva, valamint a szóban forgó műveletek céljára.

SPA.HOFO.120 A repülőterek és műveleti területek kiválasztása

a) *Szárazföldi kitérő célrepülőtér* Tengeri létesítményről szárazföldi repülőtérre végzett repülések esetén a parancsnok/kapitány a CAT.OP.MPA.181, az NCC.OP.152 és az SPO.OP.151 pont ellenére nem köteles kitérő célrepülőteret meghatározni az operatív repülési tervben, ha:

1. a célrepülőtér tengerparti repülőtér; vagy
2. teljesülnek a következő feltételek:
 - i. a célrepülőtér közzétett műszeres megközelítési eljárással rendelkezik;
 - ii. a repülési idő kevesebb, mint 3 óra; és
 - iii. a várható leszállási időt megelőző 1 órára és az azt követő 1 órára vonatkozó, közzétett időjárás-jelentés szerint:
 - A) a felhőalap legalább 700 lábbal magasabb a műszeres megközelítési eljárásához tartozó minimumoknál vagy 1 000 lábbal a célrepülőtér felett helyezkedik el (a kettő közül a magasabb érték); és
 - B) a látótávolság legalább 2 500 méter.

b) *Tengeri kitérő helikopter-leszállóplatform* Az üzemben tartó tengeri kitérő helikopter-leszállóplatformot is választhat, amennyiben valamennyi alábbi feltétel teljesül:

1. tengeri kitérő helikopter-leszállóplatformot kizárólag az elhatározási pontot (PNR) túllépve, abban az esetben szabad igénybe venni, ha szárazföldi kitérő célrepülőtér földrajzilag nem elérhető. Az elhatározási pont elérése előtt szárazföldi kitérő célrepülőteret kell igénybe venni;
2. a tengeri kitérő helikopter-leszállóplatformnak megfelelőnek kell lennie az egy üzembéptelen hajtóművel való leszállásra;
3. a lehetséges mértékig az elhatározási pont elérése előtt garantálni kell a leszállóplatform rendelkezésre állását. Az egyes helikopter-leszállóplatformok és egyéb területek kitérő helikopter-leszállóplatformként való használatához azok méreteinek, konfigurációjának és akadálymentességének minden olyan helikoptertípus szempontjából megfelelőnek kell lenniük, amelyek igénybe kívánják azokat venni;
4. meg kell határozni az időjárási minimumokat, figyelembe véve a meteorológiai információk pontosságát és megbízhatóságát;
5. a MEL-nek külön rendelkezéseket kell tartalmaznia az ilyen típusú műveletekre;
6. tengeri kitérő helikopter-leszállóplatform csak akkor választható, ha erre az üzemben tartó az üzembentartási kézikönyvben meghatároz egy eljárást.

SPA.HOFO.125 Tengeri létesítmények fedélzeti radaros megközelítése (ARA) – kereskedelmi légi szállítási (CAT) műveletek

a) A kereskedelmi légi szállítást (CAT) végző üzemben tartóknak műveleti eljárásokat kell kidolgozniuk, és biztosítaniuk kell, hogy fedélzeti radaros megközelítésre csak akkor kerüljön sor, ha:

1. a helikopter fel van szerelve olyan radarral, amely képes információkat nyújtani a környezetében található akadályokról; és
2. vagy
 - i. a süllyedés minimális felszín feletti magassága (MDH) meghatározása rádió-magasságmérővel történik; vagy
 - ii. a süllyedés minimális tengerszint feletti magasságát (MDA) megfelelő biztonsági ráhagyással alkalmazzák.

b) Olajfúró toronyra vagy mozgó hajóra történő leszállás esetén fedélzeti radaros megközelítést csak több pilótával végzett repülés során lehet végrehajtani.

- c) Az elhatározási távolságnak megszakított megközelítés esetén megfelelő akadálymentességet kell biztosítani minden olyan célállomáson, ahova fedélzeti radaros megközelítést terveznek.
- d) Az elhatározási távolságon belül vagy a süllyedés minimális tengerszint/felszín feletti magassága (MDA/H) alatt csak akkor folytatható a megközelítés, ha a célállomással látás szerinti kapcsolat létesült.
- e) Egy pilótával végzett kereskedelmi légi szállítási (CAT) műveletek esetén a süllyedés minimális tengerszint/felszín feletti magasságát (MDA/H) és az elhatározási távolságot meg kell növelni a megfelelő értékkel.
- f) Abban az esetben, ha fedélzeti radaros megközelítéssel nem mozgó tengeri létesítményre (pl. rögzített létesítményre vagy lehorgonyzott hajóra) repülnek, és a navigációs rendszerben megbízható GPS-koordináták állnak rendelkezésre a létesítményre vonatkozóan, a fedélzeti radaros megközelítés biztonságosságát a GPS/területi navigációs rendszer használatával kell növelni.

SPA.HOFO.130 Időjárási viszonyok

Tengeri létesítmények között, G osztályú légtérben végzett repülések esetén, ha a víz feletti útvonalszakasz kevesebb mint 10 tengeri mérföld (NM), a VFR szerinti repülések a CAT.OP.MPA.247, az NCC.OP.180 és az SPO.OP.170 pont ellenére elvégezhetők, ha a korlátok eléri vagy meghaladják az alábbi értékeket:

Tengeri létesítmények között, G osztályú légtérben végzett repülésekre vonatkozó minimumok

	Nappal		Éjjel	
	Felszín feletti magasság (*)	Látótávolság	Felszín feletti magasság (*)	Látótávolság
Egy pilóta	300 láb	3 km	500 láb	5 km
Két pilóta	300 láb	2 km (**)	500 láb	5 km (***)

(*) A felhőalapnak lehetővé kell tennie a megadott magasságon történő repülést a felhők alatt, azokon kívül.

(**) Helikopterekkel akár 800 m repülés közbeni látótávolság esetén is végezhetők műveletek, amennyiben a célállomás vagy egy közbenső tereptárgy folyamatosan látható.

(***) Helikopterekkel akár 1 500 m repülés közbeni látótávolság esetén is végezhetők műveletek, amennyiben a célállomás vagy egy közbenső tereptárgy folyamatosan látható.

SPA.HOFO.135 A szélre vonatkozó korlátozások tengeri létesítményekre való repülés esetén

Tengeri létesítményre irányuló műveletet csak akkor szabad végrehajtani, ha a helikopter-leszállóplatformról jelentett szélesség – a szállókéseket is beleértve – legfeljebb 60 csomó.

SPA.HOFO.140 A tengeri létesítményekre vonatkozó teljesítmény-előírások

Helikopterekkel a tengeri létesítményekről való felszállást és azokra való leszállást a művelet típusa szerint, a vonatkozó melléklet teljesítménykövetelményeinek megfelelően kell végrehajtani.

SPA.HOFO.145 Repülésiadat-figyelő (Flight data monitoring, FDM) rendszer

- a) Az olyan üzemben tartó, amely fedélzeti adatrögzítővel felszerelt helikopterrel végez CAT műveleteket, 2019. január 1-jéig köteles integrált irányítási rendszere részeként FDM-rendszert kialakítani, majd fenntartani azt.
- b) Az FDM-rendszer nem lehet büntető jellegű, és megfelelő biztosítékokat kell tartalmaznia az adatforrás(ok) védelmére.

SPA.HOFO.150 Légijármű-követő rendszer

Az üzemben tartónak létre kell hoznia, és fenn kell tartania egy ellenőrzött légijármű-követő rendszert, amely a kedvezőtlen környezetben, tenger felett végzett műveletek esetében a helikopter elindulásától a végső célállomásra való megérkezéséig nyomon követi azt.

SPA.HOFO.155 Vibrációs állapotfigyelő (vibration health monitoring, VHM) rendszer

- a) A következő, kedvezőtlen környezetben, tenger felett kereskedelmi légi szállítási műveleteket végrehajtó helikoptereket 2019. január 1-jéig fel kell szerelni a kritikus rotor- és rotormeghajtó rendszerek állapotának figyelemmel kísérésére alkalmas VHM-rendszerrel:
1. az olyan hajtóművel rendelkező komplex helikopterek, amelyek egyedi légialkalmassági bizonyítványát első alkalommal 2016. december 31-ét követően adták ki;
 2. minden olyan, kilencet meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú helikopter, amelynek egyedi légialkalmassági bizonyítványát első alkalommal 2017. január 1-je előtt adták ki;
 3. minden olyan helikopter, amelynek egyedi légialkalmassági bizonyítványát első alkalommal 2018. december 31-ét követően adták ki.
- b) Az üzemben tartónak rendelkeznie kell egy olyan rendszerrel, amely a következőkre szolgál:
1. gyűjti az adatokat, beleértve a rendszer által generált riasztásokat is;
 2. elemzi és meghatározza az alkotóelemek üzembiztosságát; és
 3. reagál a fellépő hibákra.

SPA.HOFO.160 A berendezésekre vonatkozó követelmények

- a) Az üzemben tartónak teljesítenie kell a következő, berendezésekre vonatkozó követelményeket:
1. utastájékoztató rendszer a kereskedelmi légi szállítási és a nem kereskedelmi műveletekre használt, hajtóművel rendelkező, komplex helikoptereken:
 - i. a kilencet meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú helikoptereket utastájékoztató rendszerrel kell felszerelni;
 - ii. a legfeljebb kilenc maximális utasülésszám-konfigurációjú helikoptereket nem kell utastájékoztató rendszerrel felszerelni, ha az üzemben tartó bizonyítani tudja, hogy repülés közben a pilóta hangja minden utasülésben érthető.
 2. *Rádió-magasságmérő*

A helikoptereket fel kell szerelni olyan rádió-magasságmérővel, amely képes egy előre beállított felszín feletti magasság alatt hangjelzéssel, valamint egy, a pilóta által beállított felszín feletti magasság alatt látható jelzéssel figyelmeztetni a pilótát.

b) Vészkijáratok

Valamennyi vészkijáratot – a személyzet által használt vészkijáratokat is beleértve – és valamennyi olyan ajtót, ablakot és egyéb nyílást, amely vészkijáratként való használatra alkalmas, valamint azok nyitó szerkezetét jól látható jelzéssel kell ellátni, hogy a fedélzeten tartózkodóknak nappali fényben és sötétben is tájékoztatást nyújtsanak. A jelzéseket úgy kell megtervezni, hogy akkor is láthatók maradjanak, ha a helikopter felborul, vagy az utastér víz alá kerül.

c) Helikopteres földközelségjelző rendszer (HTAWS)

Az olyan, kereskedelmi légi szállítási műveleteket végző helikoptereket, amelyeknek a legnagyobb engedélyezett felszállótömege több, mint 3 175 kg, vagy a maximális utasülésszám-konfigurációjuk meghaladja a kilencet, és egyedi légialkalmassági bizonyítványukat első alkalommal 2018. december 31-ét követően adták ki, fel kell szerelni olyan helikopteres földközelségjelző rendszerrel, amely megfelel egy elfogadott szabvány „A” osztályú berendezésekre vonatkozó előírásainak.

SPA.HOFO.165 Kedvezőtlen környezetben végrehajtott műveleteket segítő kiegészítő eljárások és berendezések**a) Mentőmellények**

A fedélzeten a repülés teljes időtartama alatt mindenkinek mentőmellényt kell hordania, kivéve, ha olyan egyesített túlélőruházatot viselnek, amely megfelel a túlélőruházatra és a mentőmellényre vonatkozó összevont előírásoknak.

b) *Túlélőruházat*

A fedélzeten minden utas köteles túlélőruházatot viselni:

1. ha a parancsnok/kapitány rendelkezésére álló időjárás-jelentések vagy -előrejelzések azt mutatják, hogy a repülés idején a víz hőmérséklete plusz 10 °C-nál alacsonyabb lesz; vagy
2. amennyiben a mentés becsült időtartama hosszabb, mint a számított túlélési idő; vagy
3. amennyiben a repülést éjjel tervezik végrehajtani.

c) *Vészhelyzeti lélegeztető rendszer*

A fedélzeten tartózkodó összes személy számára lennie kell vészhelyzeti lélegeztető rendszernek, amelynek használatát el kell magyarázni számukra.

d) *Mentőtutajok*

1. Valamennyi szállított mentőtutajt úgy kell beszerezni, hogy használhatóak legyenek olyan tengeri körülmények között, amelyekben a helikopter vízre szállási, lebegési és kiegyensúlyozási tulajdonságait az engedélyezéshez értékelték.
2. Valamennyi szállított mentőtutajt úgy kell beszerezni, hogy vészhelyzetben azonnal használhatóak legyenek.
3. A beszerelt mentőtutajok száma:
 - i. a 12-nél kevesebb személyt szállító helikopterek esetében legalább egy olyan mentőtutaj, amelynek névleges befogadóképessége nem kevesebb, mint a fedélzeten maximálisan szállítható személyek száma; vagy
 - ii. a 11-nél több személyt szállító helikopterek esetében legalább két mentőtutaj, amelyek együttesen elegendők a fedélzeten szállítható személyek elhelyezésére, valamint az egyik tutaj elvesztése esetén a fennmaradó tutaj(ok) túlterhelési kapacitása lehetővé teszi, hogy benne (bennük) a helikopteren található valamennyi személy elférjen.
4. Minden mentőtutajon lennie kell legalább egy túlélésre szolgáló vészhelyzeti helyzetjeladónak (ELT(S)); és
5. minden mentőtutajon lennie kell a tervezett repülésnek megfelelő életmentő felszerelésnek, beleértve a létfenntartó eszközöket is.

e) *Utastér-vészvilágítás*

A helikoptert független áramforrásról működő vészvilágítás-rendszerrel kell ellátni, amely általános utastér-megvilágítást biztosít a helikopter vészkiürítésének elősegítéséhez.

f) *Automatikusan működésbe lépő vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT(AD))*

A helikoptert fel kell szerelni olyan automatikusan működésbe lépő vészhelyzeti helyzetjeladóval (ELT(AD)), amely képes egyszerre sugározni a 121,5 MHz és a 406 MHz frekvencián.

g) *A le nem dobható ajtók rögzítése*

A le nem dobható ajtóknak, amelyeket vészkijáratnak terveztek vízre szállás esetére, nyitott állapotban rögzíthetőnek kell lenniük, hogy a vízre szállás és a lebegés értékeléséhez előírt maximális tengeri körülmények mértékéig semmilyen tengeri körülmény esetén ne akadályozzák a helikoptert elhagyó személyek kijutását.

h) *Vészkijáratok és menekülőnyílások*

Valamennyi vészkijáratot – a személyzet által használt vészkijáratokat is beleértve – és valamennyi olyan ajtót, ablakot és egyéb nyílást, amely vészkijáratként való használatra alkalmas, úgy kell beszerezni, hogy vészhelyzetben működtethető legyen.

- i. A fenti a), b) és c) alponttól eltérve az üzemben tartó kockázatértékelés alapján engedélyt adhat a tengeri létesítményen egészségügyi okok miatt cselekvőképtelenné vált utasoknak arra, hogy a visszaúton vagy a tengeri létesítmények közötti úton részben vagy egyáltalán ne viseljék a mentőmellényt, illetve a túlélőruházatot, vagy ne használják a vészhelyzeti lélegeztető rendszereket.

SPA.HOFO.170 A személyzetre vonatkozó előírások

a) Az üzemben tartónak meg kell állapítania a következőket:

1. a hajózó személyzet tagjainak kiválasztására vonatkozó kritériumok, figyelembe véve a hajózó személyzet tagjainak korábbi tapasztalatait;
2. a tervek szerint a tenger feletti műveleteket végrehajtó parancsnok/kapitány minimális gyakorlata; és
3. a hajózó személyzet képzési és ellenőrzési programja, amelyet a hajózó személyzet minden egyes tagjának sikeresen el kell végeznie. A programnak, amelyet hozzá kell igazítani a tengeri környezethez, ki kell terjednie a rendes, rendkívüli és vészhelyzeti eljárásokra, a személyzeti erőforrás-gazdálkodásra, a vízbehatolás esetén és a tengeren való túlélés oktatására.

b) *A közelmúltbeli tapasztalatokra vonatkozó követelmények*

Egy pilóta csak akkor vezethet utasokat szállító helikoptert:

1. tengeri létesítményen, a légi jármű kapitányaként vagy parancsnokaként, ha a megelőző 90 napban legalább 3 felszállást, indulást, megközelítést és leszállást végzett tengeri létesítményen azonos típusú helikopterrel vagy az adott típusnak megfelelő teljes helikopterszimulátoron (FFS); vagy
2. éjjel tengeri létesítményen, a légi jármű kapitányaként vagy parancsnokaként, ha a megelőző 90 napban legalább 3 felszállást, indulást, megközelítést és leszállást végzett éjjel tengeri létesítményen azonos típusú helikopterrel vagy az adott típusnak megfelelő teljes helikopterszimulátoron (FFS).

A három felszállást és leszállást a végrehajtandó művelettől függően többpilótás vagy egypilótás műveletben kell végrehajtani.

c) A kereskedelmi légi szállításra vonatkozó egyedi követelmények:

1. A fenti b) pont 1. és 2. alpontjában előírt 90 napos időszakot 120 napra meg lehet hosszabbítani típusminősítő oktató vagy vizsgáztató felügyelete alatti repülés esetén.
2. Amennyiben a pilóta nem felel meg az 1. alpont előírásainak, jogosultságai gyakorlása előtt teljesítenie kell egy gyakorlórepülést a helikopteren vagy az alkalmazandó helikoptertípusnak megfelelő FFS-en, amelynek magában kell foglalnia legalább a b) 1. és b) 2. alpontban előírtakat.”

5. A VI. mellékletben (NCC rész):

a) az NCC.GEN.106 pont a következőképpen módosul:

- i. az a) 4. vii. alpont végéről az „és” szót el kell hagyni;
- ii. az a) 4. viii. alpont a végén az „és” szóval egészül ki;
- iii. a pont a következő új, a) 4. ix. alponttal egészül ki:

„ix. a teljesítményalapú navigációhoz szükséges navigációs adatbázisok megfelelőek és naprakészek.”;

b) a melléklet a következő NCC.OP.116 ponttal egészül ki:

„NCC.OP.116 Teljesítményalapú navigáció – repülőgépek és helikopterek

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy amennyiben az adott útvonalon vagy eljárás során teljesítményalapú navigáció (PBN) szükséges,

- a) a megfelelő teljesítményalapú navigációra vonatkozó előírás szerepel a légi járműnek a minősítő hatóság által a légialkalmassági értékelés részeként jóváhagyott, vagy ilyen jóváhagyáson alapuló repülési kézikönyvében vagy egyéb, ily módon jóváhagyott vagy ilyen jóváhagyáson alapuló dokumentumban; és
- b) a légi járművet a fent említett repülési kézikönyvben vagy egyéb dokumentumban szereplő megfelelő, navigációra vonatkozó előírással és korlátozásokkal összhangban üzemeltessék.”;

c) az NCC.OP.145 pont a) alpontja helyébe a következő szöveg lép:

„a) A repülés megkezdése előtt a parancsnok köteles minden ésszerű elérhető eszközzel megbizonyosodni arról, hogy az adott repülés során a légi jármű biztonságos üzemeléséhez közvetlenül szükséges, rendelkezésre álló világűrbe telepített létesítmények, földi és/vagy vízi létesítmények a kommunikációs létesítményekkel és navigációs segédeszközökkel együtt megfelelőek azon művelettípushoz, amely szerint a repülést lebonyolítani szándékoznak.”;

d) az NCC.OP.152 pont a következőképpen módosul:

i. a b) 2. ii. alpont végéről az „és” szót el kell hagyni;

ii. a b) 3. alpontot el kell hagyni;

e) a melléklet a következő NCC.OP.153 ponttal egészül ki:

„NCC.OP.153 Célrepülőterek – műszeres megközelítési műveletek

A parancsnoknak biztosítania kell, hogy rendelkezésre álljanak a szükséges eszközök a navigáláshoz és a célrepülőtéren való leszálláshoz vagy a tervezett megközelítési és leszállási művelet végrehajtására való képesség elvesztése esetén a kiterő célrepülőtéren való leszálláshoz.”;

f) az NCC.OP.220 pont a következőképpen módosul:

„NCC.OP.220 Levegőben történő összeütközést elhárító rendszer (ACAS)

Ha az ACAS fel van szerelve és működőképes, az üzemben tartónak műveleti eljárásokat és képzési programokat kell kidolgoznia, hogy a hajózó személyzet megfelelően képzett legyen az összeütközések elhárításában, és értsen az ACAS II berendezés használatához.”;

g) az NCC.IDE.A.180 pont b) alpontja helyébe a következő szöveg lép:

„b) A felsőtestet rögzítő hevederrel kombinált biztonságiöv-rendszernek a következőkkel kell rendelkeznie:

1. egy pontos kioldó;

2. a minimálisan előírt létszámú légiutas-kísérő személyzet ülésein két vállheveder és egy azoktól függetlenül működtethető biztonsági öv; és

3. a hajózó személyzet ülésein és a pilóta melletti valamennyi ülésen:

i. két vállheveder és egy azoktól függetlenül működtethető biztonsági öv; vagy

ii. egy átlós vállheveder és egy attól függetlenül működtethető biztonsági öv a következő repülőgépek esetében:

A) az olyan, 5 700 kg-nál kisebb legnagyobb engedélyezett felszállótömegű és kilencnél kisebb maximális utasülésszám-konfigurációjú repülőgépek, amelyek megfelelnek az alkalmazandó típusalkalmassági előírásban meghatározott, a kényszerleszállásra vonatkozó dinamikus feltételeknek;

B) az olyan, 5 700 kg-nál kisebb legnagyobb engedélyezett felszállótömegű és kilencnél kisebb maximális utasülésszám-konfigurációjú repülőgépek, amelyek megfelelnek az alkalmazandó típusalkalmassági előírásban meghatározott, a kényszerleszállásra vonatkozó dinamikus feltételeknek, és amelyek egyedi légialkalmassági bizonyítványát első alkalommal 2016. augusztus 25-ét megelőzően adták ki.”;

h) az NCC.IDE.A.250 pont a következő d) alponttal egészül ki:

„d) Teljesítményalapú navigációval végzett műveletek esetében a légi járműnek teljesítenie kell a megfelelő navigációs előíráshoz tartozó légialkalmassági tanúsítási követelményeket.”;

- i) az NCC.IDE.A.260 pont helyébe a következő szöveg lép:

„NCC.IDE.A.260 A légiforgalmi adatbázisok kezelése

- a) A hitelesített légi járműrendszer-alkalmazásokban használt légiforgalmi adatbázisoknak teljesíteniük kell az adatok tervezett felhasználásának megfelelő adatminőségi követelményeket.
- b) Az üzemben tartónak biztosítania kell a naprakész és változtatás nélküli légiforgalmi adatbázisok időben történő kiosztását és telepítését minden olyan légi járműre, amelyen azokra szükség van.
- c) A 376/2014/EU rendeletben meghatározott egyéb eseményjelentési követelmények mellett az üzemben tartónak minden olyan hibás, következtelen vagy hiányzó adatot jelentenie kell az adatbázis-szolgáltatóknak, amelyről ésszerűen feltételezhető, hogy veszélyt jelent a repülésre.

Ilyen esetekben az üzemben tartónak tájékoztatnia kell az érintett hajózó személyzetet és egyéb személyzetet, és gondoskodnia kell arról, hogy az érintett adatokat ne használják.”;

- j) az NCC.IDE.H.215 pont b) alpontját el kell hagyni;

- k) az NCC.IDE.H.226 pont helyébe a következő szöveg lép:

„NCC.IDE.H.226 A személyzet túlélőruházata

A személyzet minden tagjának túlélőruházatot kell viselnie, amennyiben a parancsnok kockázatértékelés alapján úgy rendelkezik, az alábbi körülmények figyelembevételével:

- a) a szárazföldtől az autorotációsnál vagy a biztonságos kényszerleszálláshoz szükségesnél nagyobb távolságban, víz felett végzett repülés során a helikopter kritikus hajtómű-meghibásodás esetén nem képes a vízszintes repülés folytatására; és
- b) a parancsnok/kapitány rendelkezésére álló időjárás-jelentések vagy -előrejelzések azt mutatják, hogy a repülés idején a víz hőmérséklete plusz 10 °C-nál alacsonyabb lesz.”;

- l) az NCC.IDE.H.231 pontot el kell hagyni;

- m) az NCC.IDE.H.250 pont a következő d) alponttal egészül ki:

„d) Teljesítményalapú navigáció szükségessége esetén a légi járműnek teljesítenie kell a megfelelő navigációs előíráshoz tartozó légialkalmassági tanúsítási követelményeket.”;

- n) a melléklet a következő NCC.IDE.H.260 ponttal egészül ki:

„NCC.IDE.H.260 A légiforgalmi adatbázisok kezelése

- a) A hitelesített légi járműrendszer-alkalmazásokban használt légiforgalmi adatbázisoknak teljesíteniük kell az adatok tervezett felhasználásának megfelelő adatminőségi követelményeket.
- b) Az üzemben tartónak biztosítania kell a naprakész és változtatás nélküli légiforgalmi adatbázisok időben történő kiosztását és telepítését minden olyan légi járműre, amelyen azokra szükség van.
- c) A 376/2014/EU rendeletben meghatározott egyéb eseményjelentési követelmények mellett az üzemben tartónak minden olyan hibás, következtelen vagy hiányzó adatot jelentenie kell az adatbázis-szolgáltatóknak, amelyről ésszerűen feltételezhető, hogy veszélyt jelent a repülésre.

Ilyen esetekben az üzemben tartónak tájékoztatnia kell az érintett hajózó személyzetet és egyéb személyzetet, és gondoskodnia kell arról, hogy az érintett adatokat ne használják.”

6. A VII. mellékletben (NCO rész):

- a) az NCO.GEN.105 pont a következőképpen módosul:
- i. az a) 4. v. alpont végéről az „és” szót el kell hagyni;
- ii. az a) 4. vi. alpont a végén az „és” szóval egészül ki;

iii. a pont a következő a) 4. vii. alponttal egészül ki:

„vii. a teljesítményalapú navigációhoz szükséges navigációs adatbázisok megfelelőek és naprakészek.”;

b) az NCO.GEN.140 pont a következő f) alponttal egészül ki:

„f) Az olyan ésszerű mennyiségű – egyébként veszélyes árunak minősülő – cikkeket és anyagokat, amelyeket a repülésbiztonság elősegítésére használnak, és a fedélzeten történő szállításuk indokolt annak érdekében, hogy operatív célokra azonnal rendelkezésre álljanak, a műszaki utasítás 1;2.2.1.a) pontja szerint engedélyezettnek kell tekinteni. Ez független attól, hogy a szóban forgó cikkeket és anyagokat egy egyedi repüléssel kapcsolatosan kell szállítani, vagy azzal kapcsolatosan szándékozzák felhasználni.

A fent említett cikkek és anyagok csomagolását és fedélzetre való berakodását – amely a parancsnok felelősségi körébe tartozik – oly módon kell végezni, hogy a légi jármű üzemeltetése során a lehető legkisebbre csökkenjen a személyzet tagjait, az utasokat, a rakományt vagy a légi járművet érintő kockázat.”;

c) a melléklet a következő NCO.OP.116 ponttal egészül ki:

„NCO.OP.116 Teljesítményalapú navigáció – repülőgépek és helikopterek

A parancsnoknak gondoskodnia kell arról, hogy amennyiben az adott útvonalon vagy eljárás során teljesítményalapú navigáció (PBN) szükséges,

a) a teljesítményalapú navigációra vonatkozó előírás szerepeljen a légi járműnek a minősítő hatóság által a légialkalmassági értékelés részeként jóváhagyott, vagy ilyen jóváhagyáson alapuló repülési kézikönyvében vagy egyéb, ily módon jóváhagyott vagy ilyen jóváhagyáson alapuló dokumentumban; és

b) a légi járművet a fent említett repülési kézikönyvben vagy egyéb dokumentumban szereplő megfelelő, navigációra vonatkozó előírással és korlátozásokkal összhangban üzemeltessék.”;

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

„a) A repülés megkezdése előtt a parancsnok köteles minden ésszerű elérhető eszközzel megbizonyosodni arról, hogy az adott repülés során a légi jármű biztonságos üzemeléséhez közvetlenül szükséges, rendelkezésre álló világűrbe telepített létesítmények, földi és/vagy vízi létesítmények a kommunikációs létesítményekkel és navigációs segédesszközökkel együtt megfelelőek azon művelettípushoz, amely szerint a repülést lebonyolítani szándékoznak.”;

e) a melléklet a következő NCO.OP.142 ponttal egészül ki:

„NCO.OP.142 Célrepülőterek – műszeres megközelítési műveletek

A parancsnoknak biztosítania kell, hogy rendelkezésre álljanak a szükséges eszközök a navigáláshoz és a célrepülőtéren való leszálláshoz vagy a tervezett megközelítési és leszállási művelet végrehajtására való képesség elvesztése esetén a kitérő célrepülőtéren való leszálláshoz.”;

f) az NCO.OP.190 pont helyébe a következő szöveg lép:

„NCO.OP.190 Kiegészítő oxigén használata

a) A parancsnoknak gondoskodnia kell arról, hogy a hajózó személyzetnek a repülés közben a légi jármű biztonságos üzemben tartásához szükséges feladatokat ellátó tagjai folyamatosan használjanak kiegészítő oxigént, amikor úgy ítéli meg, hogy a tervezett repülési magasságon az oxigénhiány a személyzet tagjai esetében a képességek romlásához vezethet, továbbá gondoskodnia kell arról, hogy kiegészítő oxigén álljon az utasok rendelkezésére, ha az oxigénhiány káros lenne az utasokra.

b) Minden más olyan esetben, amikor a parancsnok nem tudja meghatározni, hogy az oxigénhiány hogyan érintheti a fedélzeten tartózkodó személyeket, gondoskodnia kell a következőkről:

1. a személyzetnek a repülés közben a légi jármű biztonságos üzemben tartásához szükséges feladatokat ellátó valamennyi tagja használjon kiegészítő oxigént minden olyan 30 perces meghaladó időtartam alatt, amíg az utastér nyomásmagassága 10 000 láb és 13 000 láb közé esik; és

2. a fedélzeten tartózkodó összes személy használjon kiegészítő oxigént mindaddig, amíg az utastér nyomásmagassága meghaladja a 13 000 lábat.”;

- g) a melléklet a következő NCO.OP.220 ponttal egészül ki:

„NCO.OP.220 Levegőben történő összeütközést elhárító rendszer (ACAS II)

ACAS II használata esetén a parancsnoknak megfelelően képzettnek kell lennie, és a megfelelő műveleti eljárásokat kell alkalmaznia.”;

- h) az NCO.IDE.A.140 pont a) 4. alpontja helyébe a következő szöveg lép:

„4. egypontos kioldóval rendelkező, a felsőtestet rögzítő rendszerrel kombinált biztonsági öv a hajózó személyzet minden tagjának ülésénél az olyan repülőgépeken, amelyek egyedi légialkalmassági bizonyítványát első alkalommal 2016. augusztus 25-én vagy azt követően adták ki.”;

- i) az NCO.IDE.A.155 pont helyébe a következő szöveg lép:

„NCO.IDE.A.155 Kiegészítő oxigén – nem túlnyomásos repülőgépek

A nem túlnyomásos repülőgépeket, amennyiben azokon az NCO.OP.190 pont értelmében oxigénellátásra van szükség, fel kell szerelni az előírt oxigénmennyiség tárolására és adagolására alkalmas oxigéntároló és -adagoló berendezéssel.”;

- j) az NCO.IDE.A.195 pont a következő d) alponttal egészül ki:

„d) Teljesítményalapú navigációval végzett műveletek esetében a légi járműnek teljesítenie kell a megfelelő navigációs előíráshoz tartozó légialkalmassági tanúsítási követelményeket.”;

- k) a melléklet a következő NCO.IDE.A.205 ponttal egészül ki:

„NCO.IDE.A.205 A légiforgalmi adatbázisok kezelése

a) A hitelesített légi járműrendszer-alkalmazásokban használt légiforgalmi adatbázisoknak teljesíteniük kell az adatok tervezett felhasználásának megfelelő adatminőségi követelményeket.

b) A parancsnoknak biztosítania kell a naprakész és változtatás nélküli légiforgalmi adatbázisok időben történő kiosztását és telepítését minden olyan légi járműre, amelyen azokra szükség van.

c) A 376/2014/EU rendeletben meghatározott egyéb eseményjelentési követelmények mellett a parancsnoknak minden olyan hibás, következtelen vagy hiányzó adatot jelentenie kell az adatbázis-szolgáltatóknak, amelyről ésszerűen feltételezhető, hogy veszélyt jelent a repülésre.

Ilyen esetekben a parancsnok nem használhatja fel az érintett adatokat.”;

- l) az NCO.IDE.H.155 pont helyébe a következő szöveg lép:

„NCO.IDE.H.155 Kiegészítő oxigén – nem túlnyomásos helikopterek

A nem túlnyomásos helikoptereket, amennyiben azokon az NCO.OP.190 pont értelmében oxigénellátásra van szükség, fel kell szerelni az előírt oxigénmennyiség tárolására és adagolására alkalmas oxigéntároló és -adagoló berendezéssel.”;

- m) az NCO.IDE.H.195 pont a következő d) alponttal egészül ki:

„d) Teljesítményalapú navigációval végzett műveletek esetében a légi járműnek teljesítenie kell a megfelelő navigációs előíráshoz tartozó légialkalmassági tanúsítási követelményeket.”;

- n) a melléklet a következő NCO.IDE.H.205 ponttal egészül ki:

„NCO.IDE.H.205 A légiforgalmi adatbázisok kezelése

a) A hitelesített légi járműrendszer-alkalmazásokban használt légiforgalmi adatbázisoknak teljesíteniük kell az adatok tervezett felhasználásának megfelelő adatminőségi követelményeket.

- b) Az üzemben tartónak biztosítania kell a naprakész és változtatás nélküli légiforgalmi adatbázisok időben történő kiosztását és telepítését minden olyan légi járműre, amelyen azokra szükség van.
- c) A 376/2014/EU rendeletben meghatározott egyéb eseményjelentési követelmények mellett az üzemben tartónak minden olyan hibás, következtelen vagy hiányzó adatot jelentenie kell az adatbázis-szolgáltatónak, amelyről ésszerűen feltételezhető, hogy veszélyt jelent a repülésre.

Ilyen esetekben a parancsnok nem használhatja fel az érintett adatokat.”;

- o) az NCO.IDE.S.130 pont helyébe a következő szöveg lép:

„NCO.IDE.S.130 Kiegészítő oxigén

A vitorlázó repülőgépeket, amennyiben azokon az NCO.OP.190 pont értelmében oxigénellátásra van szükség, fel kell szerelni az előírt oxigénmennyiség tárolására és adagolására alkalmas oxigéntároló és -adagoló berendezéssel.”;

- p) az NCO.SPEC.110 pont f) alpontja helyébe a következő szöveg lép:

„f) ügyel arra, hogy a feladatspecialisták és a személyzet tagjai folyamatosan használjanak kiegészítő oxigént, amikor úgy ítéli meg, hogy a tervezett repülési magasságon az oxigénhiány a személyzet tagjai esetében a képességek romlásához vezethet, vagy káros lehet a feladatspecialistákra. Ha a parancsnok nem tudja meghatározni, hogy az oxigénhiány hogyan érintheti a fedélzeten tartózkodó személyeket, gondoskodnia kell arról, hogy a feladatspecialisták és a személyzet tagjai folyamatosan kiegészítő oxigént használjanak, ha a barometrikus kabinmagasság 30 percnél hosszabb ideig meghaladja a 10 000 lábat, illetve minden esetben, amikor meghaladja a 13 000 lábat.”

7. A VIII. mellékletben (SPO rész):

- a) az SPO.GEN.107 pont a következőképpen módosul:

- i. az a) 4. v. alpont végéről az „és” szót el kell hagyni;
- ii. az a) 4. vi. alpont a végén az „és” szóval egészül ki;
- iii. a pont a következő új, a) 4. vii. alponttal egészül ki:

„vii. a teljesítményalapú navigációhoz szükséges navigációs adatbázisok megfelelőek és naprakészek.”;

- b) a melléklet a következő SPO.OP.116 ponttal egészül ki:

„SPO.OP.116 Teljesítményalapú navigáció – repülőgépek és helikopterek

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy amennyiben az adott útvonalon vagy eljárás során teljesítményalapú navigáció (PBN) szükséges,

- a) a megfelelő teljesítményalapú navigációra vonatkozó előírás szerepel a légi járműnek a minősítő hatóság által a légialkalmassági értékelés részeként jóváhagyott, vagy ilyen jóváhagyáson alapuló repülési kézikönyvében vagy egyéb, ily módon jóváhagyott vagy ilyen jóváhagyáson alapuló dokumentumban; és
- b) a légi járművet a fent említett repülési kézikönyvben vagy egyéb dokumentumban szereplő megfelelő, navigációra vonatkozó előírással és korlátozásokkal összhangban üzemeltessék.”;
- c) az SPO.OP.140 pont a) alpontja helyébe a következő szöveg lép:
- „a) A repülés megkezdése előtt a parancsnok köteles minden ésszerű elérhető eszközzel megbizonyosodni arról, hogy az adott repülés során a légi jármű biztonságos üzemeléséhez közvetlenül szükséges, rendelkezésre álló világűrbe telepített létesítmények, földi és/vagy vízi létesítmények a kommunikációs létesítményekkel és navigációs segédeszközökkel együtt megfelelőek azon művelettipushoz, amely szerint a repülést lebonyolítani szándékoznak.”;
- d) az SPO.OP.151 pont b) 3. alpontját el kell hagyni;

- e) a melléklet a következő SPO.OP.152 ponttal egészül ki:

„SPO.OP.152 Célrepülőterek – műszeres megközelítési műveletek

A parancsnoknak biztosítania kell, hogy rendelkezésre álljanak a szükséges eszközök a navigáláshoz és a célrepülőtéren való leszálláshoz vagy a tervezett megközelítési és leszállási művelet végrehajtására való képesség elvesztése esetén a kiterő célrepülőtéren való leszálláshoz.”;

- f) az SPO.OP.205 pont a) alpontja helyébe a következő szöveg lép:

„a) Ha az ACAS fel van szerelve és működőképes, az üzemben tartónak műveleti eljárásokat és képzési programokat kell kidolgoznia, hogy a hajózó személyzet megfelelően képzett legyen az összeütközések elhárításában, és értsen az ACAS II berendezés használatához.”;

- g) az SPO.IDE.A.160 pont c) és d) alpontja helyébe a következő szöveg lép:

„c) a hajtóművel rendelkező komplex repülőgépek nem minősülő repülőgépek esetében egyponthoz tartozó kioldóval rendelkező, a felsőtestet rögzítő rendszerrel kombinált biztonsági öv a hajózó személyzet minden tagjának ülésénél az olyan repülőgépeken, amelyek egyedi légialkalmassági bizonyítványát első alkalommal 2016. augusztus 25-én vagy azt követően adták ki;

d) a hajtóművel rendelkező komplex repülőgépek esetében a felsőtestet rögzítő hevederrel kombinált, olyan eszközzel kapcsolt biztonsági öv, amely hirtelen lassulás esetén automatikusan visszatartja az ülésben tartózkodó felsőtestét:

1. a hajózó személyzet minden tagjának ülésén és a pilóta melletti valamennyi ülésen; és
2. a pilótafülkében található minden megfigyelőülésen.”;

- h) az SPO.IDE.A.160 pont a) alponttal egészül ki:

„e) A d) alpontban előírt, felsőtestet rögzítő hevederrel kombinált biztonságiöv-rendszernek a következőkkel kell rendelkeznie:

1. egyponthoz tartozó kioldó;
2. a hajózó személyzet ülésén és a pilóta melletti valamennyi ülésen:
 - i. két vállheveder és egy azoktól függetlenül működtethető biztonsági öv; vagy
 - ii. egy átlós vállheveder és egy attól függetlenül működtethető biztonsági öv a következő repülőgépek esetében:
 - A) az olyan, 5 700 kg-nál kisebb legnagyobb engedélyezett felszállótömegű és kilencnél kisebb maximális utasülésszám-konfigurációjú repülőgépek, amelyek megfelelnek az alkalmazandó típusalkalmassági előírásban meghatározott, a kényszerleszállásra vonatkozó dinamikus feltételeknek;
 - B) az olyan, 5 700 kg-nál kisebb legnagyobb engedélyezett felszállótömegű és kilencnél kisebb maximális utasülésszám-konfigurációjú repülőgépek, amelyek megfelelnek az alkalmazandó típusalkalmassági előírásban meghatározott, a kényszerleszállásra vonatkozó dinamikus feltételeknek, és amelyek egyedi légialkalmassági bizonyítványát első alkalommal 2016. augusztus 25-ét megelőzően adták ki.”;

- i) az SPO.IDE.A.220 pont a) alponttal egészül ki:

„d) Teljesítményalapú navigációval végzett műveletek esetében a légi járműnek teljesítenie kell a megfelelő navigációs előíráshoz tartozó légialkalmassági tanúsítási követelményeket.”;

- j) a melléklet a következő SPO.IDE.A.230 ponttal egészül ki:

„SPO.IDE.A.230 A légiforgalmi adatbázisok kezelése

a) A hitelesített légi járműrendszer-alkalmazásokban használt légiforgalmi adatbázisoknak teljesíteniük kell az adatok tervezett felhasználásának megfelelő adatminőségi követelményeket.

- b) Az üzemben tartónak biztosítania kell a naprakész és változtatás nélküli légiforgalmi adatbázisok időben történő kiosztását és telepítését minden olyan légi járműre, amelyen azokra szükség van.
- c) A 376/2014/EU rendeletben meghatározott egyéb eseményjelentési követelmények mellett az üzemben tartónak minden olyan hibás, következtelen vagy hiányzó adatot jelentenie kell az adatbázis-szolgáltatónak, amelyről ésszerűen feltételezhető, hogy veszélyt jelent a repülésre.

Ilyen esetekben az üzemben tartónak tájékoztatnia kell az érintett hajózó személyzetet és egyéb személyzetet, és gondoskodnia kell arról, hogy az érintett adatokat ne használják.”;

- k) az SPO.IDE.H.198 pont helyébe a következő szöveg lép:

„SPO.IDE.H.198 Túlélőruházat – hajtóművel rendelkező komplex helikopterek

A fedélzeten tartózkodó összes személynek túlélőruházatot kell viselnie, amennyiben a parancsnok kockázátértékelés alapján úgy rendelkezik, az alábbi körülmények figyelembevételével:

- a) a szárazföldtől az autorotációsnál vagy a biztonságos kényszerleszálláshoz szükségesnél nagyobb távolságban, víz felett végzett repülés során a helikopter kritikus hajtómű-meghibásodás esetén nem képes a vízszintes repülés folytatására; és
- b) a parancsnok rendelkezésére álló időjárás-jelentések vagy -előrejelzések azt mutatják, hogy a repülés idején a víz hőmérséklete plusz 10 °C-nál alacsonyabb lesz.”;

- l) az SPO.IDE.H.201 pontot el kell hagyni;

- m) az SPO.IDE.H.220 pont a következő d) alponttal egészül ki:

„d) Teljesítményalapú navigációval végzett műveletek esetében a légi járműnek teljesítenie kell a megfelelő navigációs előíráshoz tartozó légialkalmassági tanúsítási követelményeket.”;

- n) a melléklet a következő SPO.IDE.H.230 ponttal egészül ki:

„SPO.IDE.H.230 A légiforgalmi adatbázisok kezelése

- a) A hitelesített légijárműrendszer-alkalmazásokban használt légiforgalmi adatbázisoknak teljesíteniük kell az adatok tervezett felhasználásának megfelelő adatminőségi követelményeket.
- b) Az üzemben tartónak biztosítania kell a naprakész és változtatás nélküli légiforgalmi adatbázisok időben történő kiosztását és telepítését minden olyan légi járműre, amelyen azokra szükség van.
- c) A 376/2014/EU rendeletben meghatározott egyéb eseményjelentési követelmények mellett az üzemben tartónak minden olyan hibás, következtelen vagy hiányzó adatot jelentenie kell az adatbázis-szolgáltatónak, amelyről ésszerűen feltételezhető, hogy veszélyt jelent a repülésre.

Ilyen esetekben az üzemben tartónak tájékoztatnia kell az érintett hajózó személyzetet és egyéb személyzetet, és gondoskodnia kell arról, hogy az érintett adatokat ne használják.”

A BIZOTTSÁG (EU) 2016/1200 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE**(2016. július 22.)****az egyes gyümölcs- és zöldségfélék behozatali árának meghatározására szolgáló behozatali átalányértékek megállapításáról**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a mezőgazdasági termékpiacok közös szervezésének létrehozásáról, és a 922/72/EGK, a 234/79/EK, az 1037/2001/EK és az 1234/2007/EK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2013. december 17-i 1308/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽¹⁾,tekintettel az 1234/2007/EK tanácsi rendeletnek a gyümölcs- és zöldség-, valamint a feldolgozottgyümölcs- és feldolgozottzöldség-ágazatra alkalmazandó részletes szabályainak a megállapításáról szóló, 2011. június 7-i 543/2011/EU bizottsági végrehajtási rendeletre ⁽²⁾ és különösen annak 136. cikke (1) bekezdésére,

mivel:

- (1) Az Uruguayi Forduló többoldalú kereskedelmi tárgyalásai eredményeinek megfelelően az 543/2011/EU végrehajtási rendelet a XVI. mellékletének A. részében szereplő termékek és időszakok tekintetében meghatározza azokat a szempontokat, amelyek alapján a Bizottság rögzíti a harmadik országokból történő behozatalra vonatkozó átalányértékeket.
- (2) Az 543/2011/EU végrehajtási rendelet 136. cikke (1) bekezdése alapján a behozatali átalányérték számítására munkanaponként, változó napi adatok figyelembevételével kerül sor. Ezért helyénvaló előírni, hogy e rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetésének napján lépjen hatályba,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az 543/2011/EU végrehajtási rendelet 136. cikkében említett behozatali átalányértékeket e rendelet melléklete határozza meg.

*2. cikk*Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetésének napján lép hatályba.

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

Kelt Brüsszelben, 2016. július 22-én.

*a Bizottság részéről,**az elnök nevében,*

Jerzy PLEWA

mezőgazdasági és vidékfejlesztési főigazgató⁽¹⁾ HL L 347., 2013.12.20., 671. o.⁽²⁾ HL L 157., 2011.6.15., 1. o.

MELLÉKLET

Az egyes gyümölcs- és zöldségfélék behozatali árának meghatározására szolgáló behozatali átalányértékek

(EUR/100 kg)			
KN-kód	Országkód ⁽¹⁾	Behozatali átalányérték	
0702 00 00	MA	144,8	
	ZZ	144,8	
0707 00 05	TR	103,7	
	ZZ	103,7	
0709 93 10	TR	142,5	
	ZZ	142,5	
0805 50 10	AR	187,5	
	AU	158,0	
	BO	223,6	
	CL	192,7	
	TR	164,0	
	UY	192,0	
	ZA	172,2	
	ZZ	184,3	
	0806 10 10	EG	272,8
		MA	245,1
ZZ		259,0	
0808 10 80	AR	125,6	
	BR	101,4	
	CL	130,9	
	CN	131,8	
	NZ	137,9	
	US	157,1	
	UY	72,1	
	ZA	109,0	
	ZZ	120,7	
	0808 30 90	AR	111,0
		CL	122,4
NZ		171,3	
TR		197,6	
ZA		113,7	
ZZ		143,2	
0809 10 00	TR	198,0	
	ZZ	198,0	
0809 29 00	TR	218,9	
	US	535,2	
	ZZ	377,1	

⁽¹⁾ Az országoknak a Közösség harmadik országokkal folytatott külkereskedelmére vonatkozó statisztikáról szóló 471/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek az országok és területek nomenklatúrájának frissítése tekintetében történő végrehajtásáról szóló, 2012. november 27-i 1106/2012/EU bizottsági rendeletben (HL L 328., 2012.11.28., 7. o.) meghatározott nomenklatúrája szerint. A „ZZ” jelentése „egyéb származás”.

HATÁROZATOK

AZ EURÓPAI PARLAMENT, A TANÁCS ÉS A BIZOTTSÁG (EU, Euratom) 2016/1201 HATÁROZATA

(2016. július 13.)

az Európai Csalás Elleni Hivatal (OLAF) Felügyelő Bizottsága tagjainak kinevezéséről

AZ EURÓPAI PARLAMENT, A TANÁCS ÉS AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az Európai Atomenergia-közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel az Európai Csalás Elleni Hivatal (OLAF) által lefolytatott vizsgálatokról, valamint az 1073/1999/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és az 1074/1999/Euratom tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2013. szeptember 11-i 883/2013/EU, Euratom európai parlamenti és tanácsi rendeletre⁽¹⁾, és különösen annak 15. cikke (2) bekezdésére.

mivel:

- (1) A 883/2013/EU, Euratom rendelet 15. cikkének (2) bekezdése szerint az Európai Csalás Elleni Hivatal (OLAF) Felügyelő Bizottsága öt olyan független tagból áll, akik a Hivatal tevékenységi területeinek valamelyikén sok éves igazságügyi, nyomozói vagy ezekkel egyenértékű tapasztalattal rendelkeznek. A tagok kinevezése az Európai Parlament, a Tanács és a Bizottság közös megegyezésével történik. A Felügyelő Bizottság tagjainak kinevezéséről szóló határozat magában foglal továbbá egy tartaléklistát, amely azokat a jelölteket tartalmazza, akik a Felügyelő Bizottság tagjainak helyébe léphetnek a hivatali idő fennmaradó részére lemondás, haláleset vagy tartós munkaképtelenség esetén.
- (2) A 15. cikk (3) bekezdése szerint a Felügyelő Bizottság tagjainak hivatali ideje öt év, amely ezt követően nem hosszabbítható meg. Annak érdekében, hogy a Felügyelő Bizottság által képviselt szakértelem folytonossága biztosítva legyen, a bizottsági tagok közül egyszerre hármat, majd azt követően kettőt kell lecserélni.
- (3) A 21. cikk (2) bekezdése alapján a Felügyelő Bizottság sorshúzás útján kiválasztott két tagjának a megbízatása – a 15. cikk (3) bekezdésének első mondatától eltérve – a hivatali idejük első 36 hónapjának leteltével megszűnik. Következésképpen kettő, 2012. január 23-i hatállyal kinevezett tag megbízatása 2015. január 22-i hatállyal megszűnt. A 883/2013/EU, Euratom rendelet 15. cikke (4) bekezdésének megfelelően az említett tagok hivatali idejük lejártá után is ellátják hivatali feladataikat, amíg a Felügyelő Bizottság új tagjainak kinevezési eljárása le nem zárul. Ezért e két tag helyére új tagokat kell kinevezni.
- (4) A kiválasztási eljárást követően az Európai Parlament, a Tanács és a Bizottság bizonyos abban, hogy a Felügyelő Bizottság tagjaivá és lehetséges tagjaivá kinevezendő személyek eleget tesznek a függetlenséggel, illetve az Európai Csalás Elleni Hivatal (OLAF) tevékenységi területeinek valamelyikén szerzett igazságügyi, nyomozói vagy ezekkel egyenértékű tapasztalattal kapcsolatos követelményeknek, a 883/2013/EU, Euratom rendelet 15. cikkének (2) bekezdésében foglaltaknak megfelelően,

A KÖVETKEZŐKÉPPEN HATÁROZOTT

1. cikk

(1) Az Európai Parlament, a Tanács és a Bizottság e határozat hatálybalépésének napjától kezdődő hatállyal a következő személyeket nevezi ki tagként az Európai Csalás Elleni Hivatal (OLAF) Felügyelő Bizottságába:

— Colette DRINAN,

— Grażyna Maria STRONIKOWSKA.

⁽¹⁾ HL L 248., 2013.9.18. 1. o.

(2) Az Európai Parlament, a Tanács és az Európai Bizottság 2017. január 23-tól kezdődő hatállyal az Európai Csalás Elleni Hivatal (OLAF) Felügyelő Bizottságába tagként a következő személyeket nevezi ki:

- Maria Helena Pereira Loureiro Correia FAZENDA,
- Petr KLEMENT,
- Jan MULDER.

(3) Amennyiben az említett személyek valamelyike lemond felügyelő bizottsági tagságáról, elhalálozik vagy hivatala ellátására véglegesen alkalmatlanná válik, helyére a hivatali idő hátralévő részére haladéktalanul az alábbi listán szereplő első olyan személynek kell lépnie, aki még nem lépett a Felügyelő Bizottság valamely tagjának a helyébe:

- Rafael MUÑOZ LÓPEZ-CARMONA,
- Anca JURMA,
- Dobrinka MIHAYLOVA,
- Gerhard JAROSCH,
- Kalliopi THEOLOGITOU,
- Antonio BALSAMO,
- Angelo Maria QUAGLINI.

2. cikk

A Felügyelő Bizottság tagjai feladataik ellátásában sem kormányoktól, sem pedig intézményektől, szervektől, hivataloktól vagy ügynökségektől nem kérhetnek és nem fogadhatnak el utasításokat.

Nem foglalkozhatnak olyan ügyekkel, amelyekben közvetlenül vagy közvetve bármiféle személyes, különösen családi vagy pénzügyi érdekeltséggel rendelkeznek, és amely érdekeltség sértheti pártatlanságukat.

A Felügyelő Bizottság tagjait szakmai titoktartási kötelezettség köti a feladataik ellátása során, illetve a megbízatásuk lejártát követően is.

3. cikk

A Felügyelő Bizottság tagjait költségtérítés illeti meg a feladataik ellátása során felmerülő költségekkel kapcsolatban, valamint napidíj minden egyes, hivatali feladataik ellátásával töltött nap után. A napidíj összegét és a költségtérítés szabályait a Bizottság állapítja meg.

4. cikk

A Bizottság a határozatról értesíti a fent említett személyeket, és haladéktalanul értesíti az 1. cikk (3) bekezdésének megfelelően a Felügyelő Bizottság valamely tagjának helyébe lépő személyeket.

5. cikk

Ez a határozat 2016. július 13-án lép hatályba.

Kelt Brüsszelben, 2016. július 13-án.

az Európai Parlament részéről
az elnök
Martin SCHULZ

a Tanács részéről
az elnök
Peter KAŽIMÍR

a Bizottság részéről
a Bizottság alelnöke
Kristalina GEORGIEVA

A TANÁCS (EU) 2016/1202 HATÁROZATA**(2016. július 18.)**

az Európai Unió nevében a Kereskedelmi Világszervezet (WTO) Általános Tanácsában az Egyesült Államok által a volt Csendes-óceáni Szigetek Gyámsági Területnek nyújtott preferenciális elbánási rendszer meghosszabbítására irányuló WTO-mentesség iránt benyújtott kérelme kapcsán képviselendő álláspont meghatározásáról

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 207. cikke (4) bekezdésének első albekezdésére, összefüggésben 218. cikke (9) bekezdésével,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

mivel:

- (1) A Kereskedelmi Világszervezet létrehozó Marrakesh-i Egyezmény (a továbbiakban: a WTO-egyezmény) IX. cikkének (3) és (4) bekezdése megállapítja a WTO-egyezmény vagy valamely többoldalú kereskedelmi megállapodás által valamely tag számára előírt kötelezettségi alóli mentesség megadásának eljárásait.
- (2) Az Egyesült Államok mentességet kapott az 1994. évi Általános Vám- és Kereskedelmi Egyezmény (a továbbiakban: az 1994. évi GATT-egyezmény) I. cikkének (1) bekezdése szerinti kötelezettségei alól, amely mentesség legutóbb 2007. augusztus 1-jén, 2016. december 31-ig terjedő időszakra vonatkozóan került meghosszabbításra.
- (3) Az Egyesült Államok a WTO-egyezmény IX. cikkének (3) bekezdése szerint kérelmet nyújtott be az 1994. évi GATT-egyezmény I. cikkének (1) bekezdése szerinti kötelezettségei alóli, 2026. december 31-ig tartó mentesség iránt az ahhoz szükséges mértékben, hogy az Egyesült Államok továbbra is preferenciális elbánásban részesíthesse a korábbi Csendes-óceáni Szigetek Gyámsági Területnek (Marshall-szigeteki Köztársaság, Mikronéziai Szövetségi Államok, Északi-Mariana-szigetek Társult Állam és Palaui Köztársaság) az Egyesült Államok vámterületére behozott támogatható termékeit.
- (4) Az Egyesült Államok WTO-mentesség iránti kérelmének való helytadás nem lenne kedvezőtlen hatással sem az Unió gazdaságára, sem a mentesség kedvezményezettjeivel fennálló kereskedelmi kapcsolatokra.
- (5) Helyénvaló ezért meghatározni az Unió által a WTO Általános Tanácsában képviselendő álláspontot az Egyesült Államok mentesség iránti kérelmének támogatása céljából,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Az Unió nevében a Kereskedelmi Világszervezet Általános Tanácsában képviselendő álláspont az, hogy az Unió támogatja az Egyesült Államoknak az 1994. évi Általános Vám- és Kereskedelmi Egyezmény I. cikkének (1) bekezdése alapján fennálló kötelezettségei alóli, 2026. december 31-ig tartó mentesség iránti kérelmét, az Egyesült Államok mentesség iránti kérelmében meghatározottak szerint.

Ezt az álláspontot a Bizottság fejté ki.

2. cikk

Ez a határozat az elfogadásának napján lép hatályba.

Kelt Brüsszelben, 2016. július 18-án.

a Tanács részéről
az elnök
G. MATEČNÁ

A TANÁCS (EU) 2016/1203 HATÁROZATA**(2016. július 18.)****a Régiók Bizottságának a Spanyol Királyság által javasolt egy tagja és egy póttagja kinevezéséről**

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 305. cikkére,

tekintettel a spanyol kormány javaslatára,

mivel:

- (1) A Tanács 2015. január 26-án, 2015. február 5-én, illetve 2015. június 23-án elfogadta a Régiók Bizottsága tagjainak és póttagjainak a 2015. január 26-tól 2020. január 25-ig tartó időszakra történő kinevezéséről szóló (EU) 2015/116 ⁽¹⁾, (EU) 2015/190 ⁽²⁾, illetve (EU) 2015/994 ⁽³⁾ határozatot.
- (2) Francesc HOMS i MOLIST hivatali idejének lejártát követően a Régiók Bizottsága egy tagjának helye megüresedett.
- (3) Roger ALBINYANA i SAIGÍ hivatali idejének lejártát követően a Régiók Bizottsága egy póttagjának helye megüresedett.

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Tanács a hivatali idő hátralévő részére, azaz 2020. január 25-ig, a Régiók Bizottságába a következő személyeket nevezi ki:

a) tagként:

— Jordi SOLÉ i FERRANDO, *Secretario de Asuntos Exteriores y de la Unión Europea, Comunidad Autónoma de Cataluña*,
és

b) póttagként:

— Amadeu ALTAFAJ i TARDIO, *Representante Permanente ante la Unión Europea, Comunidad Autónoma de Cataluña* (*).*2. cikk*

Ez a határozat az elfogadásának napján lép hatályba.

Kelt Brüsszelben, 2016. július 18-án.

*a Tanács részéről**az elnök*

G. MATEČNÁ

⁽¹⁾ A Tanács 2015. január 26-i (EU) 2015/116 határozata a Régiók Bizottsága tagjainak és póttagjainak a 2015. január 26-tól 2020. január 25-ig tartó időszakra történő kinevezéséről (HL L 20., 2015.1.27., 42. o.).

⁽²⁾ A Tanács 2015. február 5-i (EU) 2015/190 határozata a Régiók Bizottsága tagjainak és póttagjainak a 2015. január 26-tól 2020. január 25-ig tartó időszakra történő kinevezéséről (HL L 31., 2015.2.7., 25. o.).

⁽³⁾ A Tanács 2015. június 23-i (EU) 2015/994 határozata a Régiók Bizottsága tagjainak és póttagjainak a 2015. január 26-tól 2020. január 25-ig tartó időszakra történő kinevezéséről (HL L 159., 2015.6.25., 70. o.).

(*) Spanyolország kormánya Katalónia Legfelsőbb Bírósága előtt megtámadta a „Katalónia Autonóm Közösség Európai Unió melletti állandó képviselője” megnevezés használatát.

A TANÁCS (EU) 2016/1204 HATÁROZATA**(2016. július 18.)****a Régiók Bizottságának a Németországi Szövetségi Köztársaság által javasolt egy tagja kinevezéséről**

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 305. cikkére,

tekintettel a német kormány javaslatára,

mivel:

- (1) A Tanács 2015. január 26-án, 2015. február 5-én, illetve 2015. június 23-án elfogadta a Régiók Bizottsága tagjainak és póttagjainak a 2015. január 26-tól 2020. január 25-ig tartó időszakra történő kinevezéséről szóló (EU) 2015/116 ⁽¹⁾, (EU) 2015/190 ⁽²⁾, illetve (EU) 2015/994 ⁽³⁾ határozatot.
- (2) Tilman TÖGEL hivatali idejének lejártát követően a Régiók Bizottsága egy tagjának helye megüresedett.

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Tanács a hivatali idő hátralévő részére, azaz 2020. január 25-ig, a Régiók Bizottsága tagjává nevezi ki a következő személyt:

— Katrin BUDDE, *Mitglied des Landtages von Sachsen-Anhalt*.**2. cikk**

Ez a határozat az elfogadásának napján lép hatályba.

Kelt Brüsszelben, 2016. július 18-án.

a Tanács részéről
az elnök
G. MATEČNÁ

⁽¹⁾ A Tanács 2015. január 26-i (EU) 2015/116 határozata a Régiók Bizottsága tagjainak és póttagjainak a 2015. január 26-tól 2020. január 25-ig tartó időszakra történő kinevezéséről (HL L 20., 2015.1.27., 42. o.).

⁽²⁾ A Tanács 2015. február 5-i (EU) 2015/190 határozata a Régiók Bizottsága tagjainak és póttagjainak a 2015. január 26-tól 2020. január 25-ig tartó időszakra történő kinevezéséről (HL L 31., 2015.2.7., 25. o.).

⁽³⁾ A Tanács 2015. június 23-i (EU) 2015/994 határozata a Régiók Bizottsága tagjainak és póttagjainak a 2015. január 26-tól 2020. január 25-ig tartó időszakra történő kinevezéséről (HL L 159., 2015.6.25., 70. o.).

A TANÁCS (EU) 2016/1205 HATÁROZATA**(2016. július 18.)****a Régiók Bizottságának a Holland Királyság által javasolt két póttagja kinevezéséről**

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 305. cikkére,

tekintettel a holland kormány javaslatára,

mivel:

- (1) A Tanács 2015. január 26-án, 2015. február 5-én, illetve 2015. június 23-án elfogadta a Régiók Bizottsága tagjainak és póttagjainak a 2015. január 26-tól 2020. január 25-ig tartó időszakra történő kinevezéséről szóló (EU) 2015/116 ⁽¹⁾, (EU) 2015/190 ⁽²⁾, illetve (EU) 2015/994 ⁽³⁾ határozatot. 2015. július 13-án a Tanács (EU) 2015/1140 határozata ⁽⁴⁾ értelmében N.A. (André) VAN DE NADORT-ot H.J.J. (Henri) LENFERINK váltotta fel póttagként. 2015. szeptember 18-án a Tanács (EU) 2015/1573 határozata ⁽⁵⁾ értelmében J.H.J. (Hans) KONST-ot (Ard) VAN DER TUUK váltotta fel póttagként.
- (2) H.J.J. (Henri) LENFERINK és A. (Ard) VAN DER TUUK hivatali idejének lejártát követően a Régiók Bizottsága két póttagjának helye megüresedett.

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Tanács a hivatali idő hátralévő részére, azaz 2020. január 25-ig, a Régiók Bizottsága póttagjává nevezi ki a következő személyeket:

- B.R. (Bouke) ARENDS, *Wethouder van de gemeente Emmen*,
- T. (Tjisse) STELPSTRA, *Gedeputeerde van de provincie Drenthe*.

2. cikk

Ez a határozat az elfogadásának napján lép hatályba.

Kelt Brüsszelben, 2016. július 18-án.

*a Tanács részéről**az elnök*

G. MATEČNÁ

⁽¹⁾ A Tanács 2015. január 26-i (EU) 2015/116 határozata a Régiók Bizottsága tagjainak és póttagjainak a 2015. január 26-tól 2020. január 25-ig tartó időszakra történő kinevezéséről (HL L 20., 2015.1.27., 42. o.).

⁽²⁾ A Tanács 2015. február 5-i (EU) 2015/190 határozata a Régiók Bizottsága tagjainak és póttagjainak a 2015. január 26-tól 2020. január 25-ig tartó időszakra történő kinevezéséről (HL L 31., 2015.2.7., 25. o.).

⁽³⁾ A Tanács 2015. június 23-i (EU) 2015/994 határozata a Régiók Bizottsága tagjainak és póttagjainak a 2015. január 26-tól 2020. január 25-ig tartó időszakra történő kinevezéséről (HL L 159., 2015.6.25., 70. o.).

⁽⁴⁾ A Tanács 2015. július 13-i (EU) 2015/1140 határozata a Régiók Bizottsága két holland tagjának és két holland póttagjának kinevezéséről (HL L 185., 2015.7.14., 17. o.).

⁽⁵⁾ A Tanács 2015. szeptember 18-i (EU) 2015/1573 határozata a Régiók Bizottsága négy holland tagjának és öt holland póttagjának kinevezéséről (HL L 245., 2015.9.22., 10. o.).

A TANÁCS (EU) 2016/1206 VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA**(2016. július 18.)****a közös hozzáadottértékadó-rendszerről szóló 2006/112/EK irányelv 193. cikkétől eltérő különös intézkedés alkalmazása folytatásának Románia részére történő engedélyezéséről szóló 2013/676/EU végrehajtási határozat módosításáról**

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a közös hozzáadottértékadó-rendszerről szóló, 2006. november 28-i 2006/112/EK tanácsi irányelvre ⁽¹⁾ és különösen annak 395. cikke (1) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

mivel:

- (1) A 2006/112/EK irányelv 193. cikke általános szabályként előírja, hogy a termékértékesítést vagy szolgáltatást végző adóalany köteles az adóhatóságoknak a hozzáadottérték-adót (héta) megfizetni.
- (2) A 2010/583/EU tanácsi végrehajtási határozat ⁽²⁾ és az ezt követő 2013/676/EU tanácsi végrehajtási határozat ⁽³⁾ engedélyezte Románia számára, hogy eltérő intézkedést alkalmazzon azzal a céllal, hogy a faárúk adóalanyok által való értékesítése esetében a vevőt jelölje meg a héa megfizetésére kötelezett félként.
- (3) A Bizottságnál 2016. február 9-én iktatott levelében Románia felhatalmazást kért arra, hogy 2016. december 31. után is alkalmazhassa az intézkedést.
- (4) A Bizottság 2016. március 23-i dátummal keltezett levelében tájékoztatta a többi tagállamot Románia kérelméről. A Bizottság 2016. március 29-én kelt levelében értesítette Romániát arról, hogy a kérelem elbírálásához szükséges valamennyi információ rendelkezésre áll.
- (5) A fordított adózás faárúk értékesítésére vonatkozó alkalmazásának engedélyezése előtt Romániában a piac és az érintett vállalkozások jellege miatt gondok mutatkoztak a fapiacson. Románia jelentése szerint – amelyet az intézkedés meghosszabbítására irányuló kérelemmel együtt nyújtott be – a vevőknek a héa megfizetésére kötelezett félként való megjelölése megelőzte az adócsalást és adókikerülést ebben az ágazatban, tehát ez az intézkedés továbbra is indokolt.
- (6) Az intézkedés arányos a kitűzött célokkal, mivel alkalmazási köre nem általános, hanem meghatározott műveletekre terjed ki egy olyan ágazatban, amellyel összefüggésben jelentős adókijátszási és -elkerülési problémák merülnek fel.
- (7) A Bizottság álláspontja szerint az intézkedés valószínűleg nem gyakorol kedvezőtlen hatást a csalások megelőzésére kiskereskedelmi szinten, más ágazatokban vagy más tagállamokban.
- (8) Az engedélynek korlátozott időtartamra, 2019. december 31-ig kell szólnia.
- (9) Amennyiben Románia úgy ítéli meg, hogy 2019 után is további hosszabbításra van szükség, legkésőbb 2019. április 1-jéig be kell nyújtania a Bizottsághoz egy új jelentést a meghosszabbítás iránti kérelemmel együtt.
- (10) Az intézkedésnek nincs kedvezőtlen hatása az Unió hozzáadottérték-adóból származó saját forrásaira.
- (11) A 2013/676/EU végrehajtási határozatot ezért ennek megfelelően módosítani kell,

⁽¹⁾ HL L 347., 2006.12.11., 1. o.

⁽²⁾ A Tanács 2010/583/EU végrehajtási határozata (2010. szeptember 27.) a közös hozzáadottértékadó-rendszerről szóló 2006/112/EK irányelv 193. cikkétől eltérő különös intézkedés bevezetésének Románia részére történő engedélyezéséről (HL L 256., 2010.9.30., 27. o.).

⁽³⁾ A Tanács 2013/676/EU végrehajtási határozata (2013. november 15.) a közös hozzáadottértékadó-rendszerről szóló 2006/112/EK irányelv 193. cikkétől eltérő különös intézkedés alkalmazása folytatásának Románia részére történő engedélyezéséről (HL L 316., 2013.11.27., 31. o.).

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A 2013/676/EU végrehajtási határozat a következőképpen módosul:

1. az 1. cikkben a „2016. december 31-ig” szöveg helyébe a „2019. december 31-ig” szöveg lép.
2. a 3. cikkben a „2016. április 1-jéig” szöveg helyébe a „2019. április 1-jéig” szöveg lép.

2. cikk

Ennek a határozatnak Románia a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2016. július 18-án.

a Tanács részéről
az elnök
G. MATEČNÁ

A POLITIKAI ÉS BIZTONSÁGI BIZOTTSÁG (KKBP) 2016/1207 HATÁROZATA**(2016. július 20.)****az Európai Unió koszovói* jogállamiság-missziója (EULEX Koszovó) misszióvezetőjének kinevezéséről (EULEX KOSZOVÓ/1/2016)**

A POLITIKAI ÉS BIZTONSÁGI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unióról szóló szerződésre és különösen annak 38. cikke harmadik bekezdésére,

tekintettel az Európai Unió koszovói jogállamiság-missziójáról (EULEX KOSOVO) [helyesen: EULEX Koszovó] szóló, 2008. február 4-i 2008/124/KKBP tanácsi együttes fellépésre ⁽¹⁾ és különösen annak 12. cikke (2) bekezdésére,

mivel:

- (1) A Politikai és Biztonsági Bizottság (PBB) a 2008/124/KKBP együttes fellépés 12. cikkének (2) bekezdése értelmében és a Szerződés 38. cikkével összhangban felhatalmazással rendelkezik arra, hogy meghozza az Európai Unió koszovói jogállamiság-missziója (EULEX Koszovó) politikai ellenőrzésére és stratégiai irányítására vonatkozó megfelelő határozatokat, ideértve a misszióvezető kinevezéséről szóló határozatot is.
- (2) A Tanács 2016. június 14-én elfogadta a (KKBP) 2016/947 határozatot ⁽²⁾, amely módosította a 2008/124/KKBP együttes fellépést és 2018. június 14-ig meghosszabbította az EULEX Koszovó időtartamát.
- (3) Az Unió külügyi és biztonságpolitikai főképviselője 2016. július 11-én azt javasolta, hogy a 2016. szeptember 1-jétől 2017. június 14-ig terjedő időtartamra Alexandra PAPADOPÚLU-t nevezzék ki az EULEX Koszovó misszióvezetőjévé,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Politikai és Biztonsági Bizottság Alexandra PAPADOPÚLU-t nevezi ki az Európai Unió koszovói jogállamiság-missziója (EULEX Koszovó) misszióvezetőjévé a 2016. szeptember 1-jétől 2017. június 14-ig terjedő időszakra.

2. cikk

Ez a határozat az elfogadásának napján lép hatályba.

Kelt Brüsszelben, 2016. július 20-án.

*a Politikai és Biztonsági Bizottság részéről**az elnök*

W. STEVENS

* Ez a megnevezés nem érinti a jogállással kapcsolatos álláspontokat, továbbá összhangban van az 1244 (1999) sz. ENSZ BT-határozattal és a Nemzetközi Bíróságnak a koszovói függetlenségi nyilatkozatról szóló véleményével.

⁽¹⁾ HL L 42., 2008.2.16., 92. o.

⁽²⁾ A Tanács (KKBP) 2016/947 határozata (2016. június 14.) az Európai Unió koszovói jogállamiság-missziójáról (EULEX KOSOVO) szóló 2008/124/KKBP együttes fellépés módosításáról (HL L 157., 2016.6.15., 26. o.).

HELYESBÍTÉSEK**Helyesbítés a nemzetközi védelem megadására és visszavonására vonatkozó közös eljárásokról szóló, 2013. június 26-i 2013/32/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvhez**

(Az Európai Unió Hivatalos Lapja L 180., 2013. június 29.)

A 79. oldalon, a 31. cikk (8) bekezdésének j) pontjában:

a következő szövegrész: „j) a kérelmező súlyos okokból veszélyt jelenthet a tagállam nemzetbiztonságára vagy közrendjére; vagy a kérelmezőt a nemzeti jogszabályokban meghatározott komoly közbiztonsági vagy közrendvédelmi okokból kitoloncolták.”,

helyesen: „j) a kérelmezőről nyomós okok miatt feltételezhető, hogy veszélyt jelent a tagállam nemzetbiztonságára vagy közrendjére nézve; vagy a kérelmezőt a nemzeti jogszabályokban meghatározott komoly közbiztonsági vagy közrendvédelmi okokból kitoloncolták.”.

A 87. oldalon, az I. melléklet helyesen:

„I. MELLÉKLET

A biztonságos származási országok kijelölése a 37. cikk (1) bekezdésének alkalmazásában

Egy ország biztonságos származási országnak minősül, ha a jogi helyzet, a demokratikus rendszerben való jogalkalmazás és az általános politikai körülmények alapján kimutatható, hogy általában és következetesen nem tapasztalható a 2011/95/EU irányelv 9. cikkében meghatározott üldöztetés; nem alkalmaznak kínzást, sem embertelen vagy megalázó bánásmódot vagy büntetést, és nem fenyeget megkülönböztetés nélküli erőszak sem nemzetközi, sem belső fegyveres konfliktushelyzetekben.

Ezen értékelés elvégzése során számításba kell venni többek között azt, hogy milyen mértékben nyújtanak védelmet üldöztetés, vagy rossz bánásmód ellen, a következők révén:

- a) az ország vonatkozó törvényei és rendeletei, és alkalmazásuk módja;
 - b) az emberi jogok és alapvető szabadságok védelméről szóló európai egyezményben és/vagy a Polgári és Politikai Jogok Nemzetközi Egyezségokmányában és/vagy az Egyesült Nemzetek kínzás elleni egyezményében meghatározott jogok és szabadságok tiszteletben tartása, különösen az olyan jogoké, amelyektől az említett európai egyezmény 15. cikkének (2) bekezdése alapján nem lehet eltérni;
 - c) a visszaküldés tilalma elvének tiszteletben tartása a genfi egyezménnyel összhangban;
 - d) az említett jogok és szabadságok megsértése elleni hatékony jogorvoslati rendszer biztosítása.”.
-

ISSN 1977-0731 (elektronikus kiadás)
ISSN 1725-5090 (nyomtatott kiadás)



Az Európai Unió Kiadóhivatala
2985 Luxembourg
LUXEMBURG

HU