



Tartalom

II *Nem jogalkotási aktusok*

RENDELETEK

- ★ A Bizottság (EU) 2019/1387 végrehajtási rendelete (2019. augusztus 1.) a 965/2012/EU bizottsági rendeletnek a repülőgépek leszállásiteljesítmény-számításaira vonatkozó követelmények, a futópálya-felület állapotának értékelésére vonatkozó előírások, az egyes légi járműbiztonsági berendezések és követelmények naprakésszé tétele, valamint a megnövelt hatótávolságú repülésre vonatkozó jóváhagyás nélküli műveletek tekintetében történő módosításáról 1

Helyesbítések

- ★ Helyesbítés a vasútbiztonságról szóló, 2016. május 11-i (EU) 2016/798 európai parlamenti és tanácsi irányelvhez (HL L 138., 2016.5.26.) 24

II

(Nem jogalkotási aktusok)

RENDELETEK

A BIZOTTSÁG (EU) 2019/1387 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2019. augusztus 1.)

a 965/2012/EU bizottsági rendeletnek a repülőgépek leszállíteljesítmény-számításaira vonatkozó követelmények, a futópálya-felület állapotának értékelésére vonatkozó előírások, az egyes légitársaság-biztonsági berendezések és követelmények naprakésszé tétele, valamint a megnövelt hatótávolságú repülésre vonatkozó jóváhagyás nélküli műveletek tekintetében történő módosításáról

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról és a 2111/2005/EK, az 1008/2008/EK, a 996/2010/EU, a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 2014/30/EU és a 2014/53/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint az 552/2004/EK és a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 3922/91/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2018. július 4-i (EU) 2018/1139 európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ és különösen annak 31. cikkére,

mivel:

- (1) A 965/2012/EU bizottsági rendelet ⁽²⁾ részletes szabályokat állapít meg a következőkre vonatkozóan: a megközelítési és a leszállási teljesítményre vonatkozó feltételek tekintetében alkalmazandó biztonsági ráhagyások, a két hajtóműves repülőgépek egy üzemképtelen hajtóművel, megnövelt hatótávolságú műveletekre (ETOPS) vonatkozó jóváhagyás nélkül végzett repülései, valamint a fedélzeti adatrögzítők szállítására vonatkozó műszaki követelmények. Az említett rendelet részletes szabályokat állapít meg továbbá azon „A” teljesítményosztályú repülőgépek biztonságos pilótafülke-ajtájára vonatkozóan, amelyek maximális utasülésszám-konfigurációja (MOPSC) 19.
- (2) A balesetek vizsgálati jelentései azt jelezték, hogy a futópálya-felület állapotának a leszállás előtti értékelése és az arra vonatkozó, leszállás utáni jelentéstétel során alkalmazott különböző módszerek jelentősen hozzájárulnak a futópálya-elhagyásokhoz, különösen olyankor, amikor a futópálya nedves vagy szennyezett. A 965/2012/EU bizottsági rendeletben foglalt, a repülőgépek teljesítményszámításaira vonatkozó jelenlegi előírások nem terjednek ki megfelelően a nedves vagy szennyezett futópályák valamennyi állapotára a futópálya-felület állapotának értékelése és az arra vonatkozó jelentéstétel során alkalmazott módszerek függvényében.
- (3) E tekintetben a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (a továbbiakban: ICAO) számos, a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény (a továbbiakban: Chicagói Egyezmény) 6., 8., 14. és 15. mellékletében foglalt szabványt és ajánlott gyakorlatot (a továbbiakban: SARP) módosított, továbbá bőseges kísérő útmutató anyagot dolgozott ki. A szóban forgó dokumentumok célja egy világszinten harmonizált jelentéstételi forma létrehozása a futópálya felületének állapota és azon légialkalmassági szabványok tekintetében, amelyek a repülőgépek leszállási távolságának értékeléséhez szükségesek, valamint a leszállíteljesítmény-számításokra és a futópálya-felület állapotról való jelentéstételre vonatkozó működési rendelkezések meghatározása.
- (4) A 965/2012/EU rendeletet ezért módosítani kell a vizsgálatokat végző hatóságok által kiadott biztonsági ajánlások figyelembevétele, valamint a vonatkozó ICAO-szabványok és ajánlott gyakorlatok végrehajtása érdekében. Az ICAO-ajánlások teljesítése érdekében a módosított követelményeknek legkésőbb 2020. november 5-én hatályba kell lépniük.

⁽¹⁾ HLL 212., 2018.8.22., 1. o.

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

- (5) Továbbá a CAT-műveleteket végző, egyes („A” és „B”) teljesítményosztályokba sorolt repülőgépek számára más szabályozási rendszerek lehetővé teszik, hogy a tervezett futópályára csökkentett leszállási távolság alkalmazásával szálljanak le, feltéve, hogy megkapták az illetékes hatóság előzetes jóváhagyását, és eleget tesznek bizonyos kockázatcsökkentő feltételeknek. A 965/2012/EU rendeletben meg kell határozni azokat a feltételeket, amelyek mellett az említett műveletek megfelelő biztonsági szint fenntartásával végrehajthatók. A repülésekre vonatkozó jóváhagyással kapcsolatos adminisztratív űrlapot a szóban forgó műveletekre figyelemmel ennek megfelelően módosítani kell.
- (6) A balesetek vizsgálati jelentései azt jelezték, hogy bizonyos esetekben a pilótafülke-hangrögzítők (CVR), valamint az azokhoz tartozó, a pilótafülkébe szerelt mikrofonok a fő áramtermelő rendszerben beállt zavart követően hasznos információkkal szolgálhattak volna. Ezért a fő áramtermelő rendszerben esetleg beállt zavar enyhítése érdekében alternatív áramforrásra van szükség. Ez összhangban van a Chicagói Egyezmény 6. mellékletének I. részével.
- (7) A CAT-műveletek során üzemeltetett, bizonyos kategóriájú könnyű repülőgépek és helikopterek esetében a közelmúltban elfogadott, a Chicagói Egyezmény 6. mellékletében foglalt SARP-ok megkövetelik a fedélzeti adatrögzítő készülék szállítását. Ezen túlmenően a biztonsági vizsgálatokat végző hatóságok tizenkét biztonsági ajánlást intéztek az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségéhez (a továbbiakban: Ügynökség) a könnyű repülőgépek és helikopterek fedélzeti adatrögzítésének szükségességével kapcsolatban.
- (8) Az arányosság elvével összhangban és a kockázatértékelés alapján a fedélzeti adatrögzítők új légi járműveken történő üzembe helyezésére vonatkozó kötelezettségnek tükröznie kell az adott légi járművek méretét és összetettségét, valamint az üzemben tartás típusát. Ezért az újonnan gyártott és CAT-műveletek vagy kereskedelmi célú egyedi műveletek (SPO) során használt könnyű repülőgépeket és helikoptereket fel kell szerelni fedélzeti adatrögzítővel, amennyiben az adott légi járművek megfelelnek bizonyos kritériumoknak a maximális felszállótömeg, a meghajtás, illetve a maximális utasszám tekintetében. Ezenkívül a fedélzeti adatrögzítők által készített felvételek kezelésére (megőrzés, gyártás, védelem és felhasználás) vonatkozó követelményeket módosítani kell oly módon, hogy azok kiterjedjenek a fedélzeti adatrögzítők szállítására vonatkozó új követelmények értelmében a fedélzeti adatrögzítők típusai tekintetében bevezetett előírásokra is.
- (9) A biztonságos pilótafülke-ajtóval való felszerelés követelményét illetően az ICAO módosította a SARP-okat oly módon, hogy megváltoztatta a biztonságos pilótafülke-ajtót kötelezővé tévő tömeghatárértékeket. Ezért a 965/2012/EU rendeletet a légi üzemeltetési szabályok harmonizálása, valamint az uniós és a harmadik országbeli légi fuvarozók közötti egyenlő versenyfeltételek biztosítása érdekében ennek megfelelően módosítani kell.
- (10) A 965/2012/EU rendelet meghatároz bizonyos alkalmassági kritériumokat (maximális engedélyezett felszállótömeg és maximális utasülésszám-konfiguráció) az ETOPS-jóváhagyás nélkül és „A” teljesítményosztályú repülőgépekkel olyan útvonalon végzett repülésekre vonatkozóan, amelynek bármely pontja akkora távolságra van egy megfelelő repülőtértől, amely egy üzemképtelen hajtóművel tartható utazósebességgel 60 percnél hosszabb, de legfeljebb 120 percnyi repülési idő alatt megtehető. Azok az „A” teljesítményosztályú repülőgépek, amelyek megfelelnek az említett alkalmassági kritériumoknak, egy megfelelő repülőtértől 120–180 percnyi távolságra üzemeltethetők, feltéve, hogy rendelkeznek az illetékes hatóság jóváhagyásával, és feltéve, hogy a repülőgép megkapta az ilyen műveletekre vonatkozó típusterv-jóváhagyást.
- (11) Több repülőgépgyártó már tervezett vagy tervez olyan „A” teljesítményosztályú repülőgépeket, amelyek túlteljesítik az ETOPS-jóváhagyás nélkül végzett műveletekre vonatkozó alkalmassági kritériumokat. A jelenlegi rendelkezések torzítják a versenyt az említett kritériumokat nem teljesítő repülőgépekkel rendelkező, légi taxi műveleteket végző üzemben tartók között. Tekintettel arra, hogy egyetlen más jelentős szabályozó testület sem határozott meg ilyen jellegű kritériumokat az ETOPS engedély nélkül végzett műveletekre vonatkozóan, a 965/2012/EU rendeletet ennek megfelelően módosítani kell.
- (12) A CAT-műveletek során használt, elsősegélyre szolgáló oxigént adagoló berendezések közelmúltbeli technológiai fejlődése egyenértékű biztonsági szintet biztosít, ezért a 965/2012/EU rendeletet módosítani kell oly módon, hogy lehetővé tegye az ilyen berendezések használatát.
- (13) A 965/2012/EU rendelet III. mellékletében említett minimális felszerelésjegyzékre (MEL) vonatkozó követelmények nem alkalmazandók a jóváhagyott képzési szervezetekre (ATO), ezért a 965/2012/EU rendeletet módosítani kell oly módon, hogy lehetővé tegye az illetékes hatóságok számára a MEL-ek ATO-k általi kidolgozásának engedélyezését.
- (14) Az 1321/2014/EU bizottsági rendelet^(?) legutóbbi módosításai nyomán a 965/2012/EU rendeletet módosítani kell a két rendelet közötti kereszthivatkozások naprakésszé tétele érdekében.

(?) A Bizottság 1321/2014/EU rendelete (2014. november 26.) a légi járművek és repüléstechnikai termékek, alkatrészek és berendezések folyamatos légi alkalmasságának biztosításáról és az ezzel összefüggő feladatokban részt vevő szervezetek és személyek jóváhagyásáról (HLL 362., 2014.12.17., 1. o.).

- (15) Az Ügynökség az (EU) 2018/1139 rendelet 75. cikke (2) bekezdése b) és c) pontjának, valamint 76. cikke (1) bekezdésének megfelelően kidolgozta és a 02/2019 sz. véleményével a Bizottsághoz benyújtotta a végrehajtási szabályok tervezetét.
- (16) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak az (EU) 2018/1139 rendelet 127. cikkével létrehozott bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 965/2012/EU rendelet módosításai

1. A 9aa. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„9aa. cikk

Karbantartási célú ellenőrző repülések hajózó személyzetére vonatkozó követelmények

Azon pilóta számára, aki 2019. szeptember 25. előtt olyan karbantartási célú ellenőrző repülés során parancsnoki szerepet töltött be, amely a VIII. melléklet SPO.SPEC.MCF.100 pontjában megadott fogalommeghatározásnak megfelelően A. szintű karbantartási célú ellenőrző repülésnek minősül, be kell azt számítani az említett melléklet SPO.SPEC.MCF.115 a) 1. pontjának való megfelelés céljából. Ebben az esetben az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy a parancsnok tájékoztatást kapjon a 2019. szeptember 25. előtt megállapított üzemeltetési gyakorlatok és az e rendelet VIII. melléklete E. részének 5. szakaszában előírt kötelezettségek közötti, többek között az üzemben tartó által megállapított kapcsolódó eljárásokból eredő különbségekről.”

2. A 965/2012/EU rendelet I., II., III., IV., V., VI., VII. és VIII. melléklete e rendelet mellékletének megfelelően módosul.

2. cikk

Hatálybalépés és alkalmazás

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

A melléklet következő pontjait 2019. szeptember 25-től kell alkalmazni:

- 4. a) pont;
- 6. b) pont;
- 8. b) pont.

A melléklet 4. pontjának alábbi pontjait 2020. november 5-től kell alkalmazni:

- c) pont;
- d) pont;
- e) pont;
- f) pont;
- g) pont;
- n) pont;
- q) pont.

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

Kelt Brüsszelben, 2019. augusztus 1-jén.

a Bizottság részéről
az elnök
Jean-Claude JUNCKER

MELLÉKLET

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

1. Az I. melléklet (a II–VIII. mellékletben használt fogalmak meghatározása) a következőképpen módosul:

a) a szöveg a következő 22a. ponttal egészül ki:

„22a. »Pilotafülke-hangrögzítő (CVR)«: olyan, ütközés ellen védett fedélzeti adatrögzítő, amely mikrofonok és más audio- és digitális inputok kombinációját felhasználva rögzíti a pilótafülke akusztikus környezetében, valamint a hajózó személyzet tagjai felé, felől, illetve között elhangzottakat;”

b) a 25. pont helyébe a következő szöveg lép:

„25. »Szennyezett futópálya«: olyan futópálya, amelyen a használatban lévő hosszon és szélességen belül a pályafelület jelentős részét (akár elszigetelt területeken, akár nem) a futópálya felületi állapotára vonatkozó mutatók között felsorolt egy vagy több anyag borítja;”

c) a 32. pontot el kell hagyni;

d) a 42. pont helyébe a következő szöveg lép:

„42. »Száraz futópálya«: olyan futópálya, amelynek felülete mentes a látható nedvességtől, és nem szennyezett a használni kívánt területen;”

e) a szöveg a következő 49b. ponttal egészül ki:

„49b. »Repülési adatrögzítő (FDR)«: olyan, ütközés ellen védett fedélzeti adatrögzítő, amely adatforrások kombinációját használja a légi jármű állapotát és teljesítményét tükröző paraméterek összegyűjtésére és rögzítésére;”

f) a szöveg a következő 49c. ponttal egészül ki:

„49c. »Fedélzeti adatrögzítő«: a légi járműbe a balesetek vagy repülőesemények biztonsági kivizsgálásának megkönnyítése érdekében beszerelt bármilyen típusú adatrögzítő berendezés;”

g) a szöveg a következő 70a. ponttal egészül ki:

„70a. »Az érkezés időpontjára vonatkoztatott leszállási úthossz (LDTA)«: a leszállási teljesítményre vonatkozó adatok alapján és a leszállás időpontjában fennálló körülmények függvényében meghatározott kapcsolódó eljárások alapján, normál műveletek során elérhető leszállási úthossz;”

h) a szöveg a következő 103c. ponttal egészül ki:

„103c. »A futópálya állapotáról szóló jelentés (RCR)«: a futópálya felületének állapotáról, valamint annak a repülőgép leszállási és felszállási teljesítményére gyakorolt hatásairól szóló, futópálya-felület kódokkal leírt átfogó, szabványosított jelentés;”

i) a szöveg a következő 107a. ponttal egészül ki:

„107a. »Különlegesen előkészített téli futópálya«: a futópálya súrlódásának javítása céljából homokkal vagy szemcsés anyaggal, illetve mechanikai úton kezelt, száraz, fagyott, tömörített hó- vagy jégfelülettel rendelkező futópálya;”

j) a 128. pont helyébe a következő szöveg lép:

„128. »Nedves futópálya«: olyan futópálya, amelynek felületét a használni kívánt területen legfeljebb 3 mm vastag nedvesség- vagy vízréteg borítja.”

2. A II. mellékletben (ARO rész) a II. függelék helyébe a következő szöveg lép:

„II. függelék

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

Helikopterrel végzett, tenger feletti műveletek	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Légiutas-kísérők képzése ⁽¹⁹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Légiutas-kísérő tanúsítvány kiadása ⁽²⁰⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
B típusú EFB-alkalmazások használata	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²¹⁾	
Folyamatos légialkalmasság	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²²⁾	
Egyéb ⁽²³⁾				

- (1) Az illetékes hatóság telefonszáma és faxszáma (országihívó számmal együtt). Ha van, adjon meg e-mail-címet is.
- (2) A kapcsolódó üzemeltetési engedély (AOC) számát írja be.
- (3) Az üzemben tartó bejegyzett nevét és – ha attól eltérő – kereskedelmi nevét írja be. A kereskedelmi név elé illesse be a »Db« (Doing business as = kereskedelmi név) rövidítést.
- (4) Az üzemeltetési előírások kiállítási 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-kódját (pl. Boeing 737-3K2 vagy Boeing 777-232) írja be.
- (6) A lajstromjel az üzemeltetési előírásokban vagy az üzemeltetési kézikönyvben van feltüntetve. Utóbbi esetben a vonatkozó üzemeltetési előírásokban hivatkozni kell az üzemeltetési kézikönyv megfelelő oldalára. Amennyiben nem mind-egyik egyedi jóváhagyás vonatkozik a légi jármű-típusra, a légi jármű lajstromjele feltüntethető a vonatkozó egyedi jóváhagyáshoz tartozó »Megjegyzés« rovatban.
- (7) Határozza meg az egyéb típusú szállítást (pl. vészhelyzeti egészségügyi szolgáltatás).
- (8) Adja meg azon földrajzi területeket, ahol a légi jármű üzemben tartása engedélyezett (földrajzi koordináták vagy egyedi útvonalak, repüléstájékoztató körzetek, illetve nemzeti vagy régióhatárok szerint).
- (9) Sorolja fel a vonatkozó különleges korlátozásokat (pl. csak VFR, csak nappal stb.).
- (10) Ebben az oszlopban az egyes jóváhagyások vagy jóváhagyástípusok leginkább megengedő feltételeit tüntesse fel (a megfelelő kritériumokkal).
- (11) 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) láb-ban. Minden felsorolt megközelítési kategóriát külön sorba kell írni.
- (12) Írja be a felszállásra jóváhagyott legkisebb futópálya menti látótávolságot méterben. Amennyiben különböző jóváhagyások lettek kiadva, minden jóváhagyást külön sorban kell feltüntetni.
- (13) A »nem alkalmazható« (N/A) négyzetet csak akkor lehet bejelölni, ha a légi jármű jóváhagyott legnagyobb szolgálati magassága FL290 alatt van.
- (14) A megnövelt hatótávolságú repülés (ETOPS) jelenleg csak a két hajtóműves légi járművekre vonatkozik. Ennek megfelelően a »nem alkalmazható« (N/A) négyzetet akkor lehet bejelölni, ha a légi jármű-típusnak kettőnél kevesebb vagy több hajtóműve van.
- (15) Megadható a légi jármű hatótávolsága (NM [tengeri mérföld] értékben), valamint a hajtóműtípus is.
- (16) Teljesítményalapú navigáció (PBN): minden komplex egyedi PBN-jóváhagyást (pl. RNP AR APCH) külön sorban, a hozzájuk tartozó korlátozásokat pedig a Részletek és/vagy a Megjegyzések rovatban kell feltüntetni. Az egyedi RNP AR APCH eljárások eljárás-specifikus jóváhagyását az üzemeltetési előírásokban vagy az üzemeltetési kézikönyvben lehet feltüntetni. Utóbbi esetben a vonatkozó üzemeltetési előírásokban hivatkozni kell az üzemeltetési kézikönyv megfelelő oldalára.
- (17) Adja meg, ha az egyedi jóváhagyás bizonyos futópályavégekre és/vagy repülőterekre korlátozódik.
- (18) Írja be a sárkányszerkezet-hajtómű kombinációt.
- (19) A légiutas-kísérő tanúsítványt kérelmezők által elvégzendő tanfolyam lefolytatásának és a teljesítendő vizsga lebonyolításának jóváhagyása az 1178/2011/EU rendelet V. mellékletében (CC rész) foglaltak szerint.
- (20) A légiutas-kísérő tanúsítvány kiadásának jóváhagyása az 1178/2011/EU rendelet V. mellékletében (CC rész) foglaltak szerint.
- (21) A B típusú EFB-alkalmazások listája az EFB-hardver hivatkozásával együtt (hordozható elektronikus pilótatáskák esetében). A listát az üzemeltetési előírásokban vagy az üzemeltetési kézikönyvben kell feltüntetni. Utóbbi esetben a vonatkozó üzemeltetési előírásokban hivatkozni kell az üzemeltetési kézikönyv megfelelő oldalára.
- (22) A légi jármű folyamatos légialkalmasságának fenntartásáért felelős személy/szervezet neve, valamint hivatkozás a munka elvégzését előíró rendeletre, vagyis az 1321/2014/EU rendelet I. mellékletének (M. rész) G. alrészére.
- (23) Az egyéb jóváhagyásokat és adatokat itt lehet egyenként külön sorban (vagy külön többsoros részben) feltüntetni engedélyenként (pl. rövidpályás leszállások, meredek sikló pályán történő megközelítés, csökkentett szükséges leszállási úthossz, helikopteres repülés közérdekű helyszínre/helyszínről, beépített területen kívüli kedvezőtlen környezet fölötti helikopteres repülés, biztonságos kényszerleszállás lehetősége nélküli helikopteres repülés, megnövelt bedöntési szöggel végzett repülés, megfelelő repülőtértől való legnagyobb távolság megnövelt hatótávolságú üzemelésre (ETOPS) vonatkozó jóváhagyással nem rendelkező, két hajtóműves légi járművek esetében).
139. számú EASA-úrlap, 6. kiadás”.

3. A III. melléklet (ORO rész) a következőképpen módosul:

a) az ORO.GEN.310 f) 3. pont helyébe a következő szöveg lép:

„3. minden olyan műszaki hibát és rendellenességet, amely a műveleti irányítása alatt következik be, jelentsenek a d) pontban említett szervezetnek;”

b) az ORO.SEC.100 pont helyébe a következő szöveg lép:

„ORO.SEC.100 A pilótafülke védelme – repülőgépek

- a) Amennyiben egy repülőgép pilótafülkéjét biztonságos ajtó választja el az utastértől, meg kell teremteni a lehetőséget az ajtó bezárására, valamint arra, hogy a légiutas-kísérők az utastérben lejátszódó gyanús cselekmények vagy a védelmi előírások megsértése esetén tájékoztathassák a hajózó személyzetet.
- b) Valamennyi kereskedelmi utasszállításban részt vevő repülőgépet olyan jóváhagyott biztonságos pilótafülke-ajtóval kell felszerelni, amely bármely pilótaülésből nyitható és zárható, és amelyet a vonatkozó légialkalmassági előírásoknak megfelelően terveztek, amennyiben a szóban forgó repülőgépek az alábbi kategóriák valamelyikébe tartoznak:
1. 54 500 kg-ot meghaladó maximális engedélyezett felszállótömegű repülőgépek;
 2. 45 500 kg-ot meghaladó maximális engedélyezett felszállótömegű és 19-et meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú repülőgépek; vagy
 3. 60-at meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú repülőgépek.
- c) Minden olyan repülőgépen, amely el van látva a b) pont szerinti biztonságos pilótafülke-ajtóval:
1. az ajtót a felszállás előtti hajtóműindítás előtt be kell csukni, és a repülésvédelmi eljárásoknak megfelelően vagy a légijármű-parancsnok utasítására be kell zárni, és zárva kell tartani a leszállás utáni hajtómű-leállításig, kivéve, ha az erre felhatalmazott személyek be- vagy kilépését – a nemzeti polgári repülésvédelmi programok betartása mellett – szükségesnek ítélik;
 2. meg kell teremteni a teljes pilótafülke-ajtó előtti tér valamennyi pilótaülésből történő megfigyelésének lehetőségét a belépést kérő személyek azonosítása és a gyanús viselkedés vagy lehetséges fenyegetés kiszűrése érdekében.”

4. A IV. melléklet (CAT rész) a következőképpen módosul:

a) a CAT.GEN.MPA.195 pont helyébe a következő szöveg lép:

„CAT.GEN.MPA.195 A fedélzeti adatrögzítő felvételeinek kezelése: megőrzés, kinyerés, védelem és felhasználás

- a) Egy balesetet, súlyos váratlan eseményt vagy kivizsgálást végző hatóság által azonosított eseményt követően a légi jármű üzemben tartójának 60 napig, vagy a kivizsgálást végző hatóság által elrendelt időtartamig meg kell őriznie a fedélzeti adatrögzítő által eredetileg rögzített adatokat.
- b) Az e rendelet értelmében előírt fedélzeti adatrögzítők folyamatos üzembiztonságának biztosítása érdekében az üzemben tartó elvégzi a felvételek operatív ellenőrzését és értékelését.
- c) Az üzemben tartó gondoskodik a fedélzeti adatrögzítők által a repülési paraméterekről és az adatkapcsolaton alapuló kommunikációs üzenetekről kötelezően rögzített felvételek megőrzéséről. Az említett fedélzeti adatrögzítők ellenőrzése és karbantartása céljából azonban a legrégebben rögzített adatok legfeljebb egy óra időtartamban törölhetők.
- d) Az üzemben tartónak naprakész dokumentációt készíten és vezet, amely tartalmazza a nyers repülési adatoknak a mérnökök által használható mértékegységekben kifejezett paraméterekre történő átalakításához szükséges információkat.
- e) Az üzemben tartó az illetékes hatóság kérésére köteles rendelkezésre bocsátani a fedélzeti adatrögzítő bármely megőrzött felvételét.
- f) A 996/2010/EU és az (EU) 2016/679 európai parlamenti és tanácsi rendelet (*) sérelme nélkül:
1. A fedélzeti adatrögzítő üzembiztonságának biztosításától eltérő esetben a fedélzeti adatrögzítő által készített hangfelvételek nem hozhatók nyilvánosságra és nem használhatók fel, kivéve, ha az alábbi feltételek mindegyike teljesül:
 - i. rendelkezésre áll a szóban forgó hangfelvételek és azok átirata kezeléséhez kapcsolódó eljárás;

- ii. a repülő és a karbantartó személyzet valamennyi érintett tagja ehhez előzetesen hozzájárult;
 - iii. a szóban forgó hangfelvételeket kizárólag a biztonság fenntartása és javítása érdekében használják fel.
- 1a. Ha egy fedélzeti adatrögzítő által rögzített felvételeket a fedélzeti adatrögzítő üzembiztonságának biztosítása érdekében ellenőriznek, az üzemben tartó biztosítja a szóban forgó hangfelvételek bizalmas kezelését, valamint azt, hogy azokat ne hozzák nyilvánosságra, és a fedélzeti adatrögzítő üzembiztonságának biztosításán kívül más célra ne használják fel.
2. A fedélzeti adatrögzítők által a repülési paramétereikről és az adatkapcsolaton alapuló üzenetekről rögzített felvételek csak abban az esetben használhatók a balesetek és kötelezően jelentendő események kivizsgálásától eltérő célokra, ha megfelelnek az alábbi feltételek valamelyikének:
- i. a felvételeket az üzemben tartó kizárólag légialkalmassági vagy karbantartási célokra használja fel;
 - ii. személyek azonosítására alkalmatlanok;
 - iii. a felvételeket biztonságos eljárásokat követve hozzák nyilvánosságra.
3. A fedélzeti adatrögzítő üzembiztonságának biztosításától eltérő esetben a fedélzeti adatrögzítő által a pilótafülkében készített képek nem hozhatók nyilvánosságra és nem használhatók fel, kivéve, ha az alábbi feltételek mindegyike teljesül:
- i. rendelkezésre áll a szóban forgó képfelvételek kezeléséhez kapcsolódó eljárás;
 - ii. a repülő és a karbantartó személyzet valamennyi érintett tagja ehhez előzetesen hozzájárult;
 - iii. a szóban forgó képfelvételeket kizárólag a biztonság fenntartása és javítása érdekében használják fel.
- 3a. Ha egy fedélzeti adatrögzítő által a pilótafülkében rögzített képeket a fedélzeti adatrögzítő üzembiztonságának biztosítása érdekében ellenőrzik, akkor:
- i. a szóban forgó képek nem hozhatók nyilvánosságra és nem használhatók fel a fedélzeti adatrögzítő üzembiztonságának biztosításától eltérő célokra;
 - ii. amennyiben a személyzet tagjainak testrészei valószínűleg láthatóak lesznek a képeken, az üzemben tartó biztosítja a szóban forgó képek bizalmas kezelését.

(*) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/679 rendelete (2016. április 27.) a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 95/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (általános adatvédelmi rendelet) (HL L 119., 2016.5.4., 1. o.);

b) a CAT.OP.MPA.140 pont a következőképpen módosul:

— az a) pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) Az üzemben tartó – amennyiben nem rendelkezik az illetékes hatóságnak az V. melléklet (SPA rész) F. alrész szerinti ettől eltérő jóváhagyásával – nem tarthat üzemben két hajtóműves repülőgépet olyan útvonalon, amelynek bármely pontja szélcsendben, normál légköri viszonyok között nagyobb távolságra van egy megfelelő repülőtértől, mint az adott típusú repülőgépekre vonatkozóan az alábbiak szerint megállapított megfelelő távolság:

1. a 20 vagy annál nagyobb maximális utasülésszám-konfigurációjú »A« teljesítményosztályú repülőgépek esetében az egy üzemképtelen hajtóművel (OEI) tartható, a b) pont alapján meghatározott utazósebességgel 60 perc alatt lerepülhető távolság;
2. a 19-et meg nem haladó maximális utasülésszám-konfigurációjú »A« teljesítményosztályú repülőgépek esetében az egy üzemképtelen hajtóművel tartható, a b) pont alapján meghatározott utazósebességgel 120 perc – illetve sugárhajtóműves repülőgépek esetében az illetékes hatóság jóváhagyásától függően akár 180 perc – alatt lerepülhető távolság;
3. a »B« vagy »C« teljesítményosztályú repülőgépek esetében attól függően, hogy melyik kevesebb:
 - i. az egy üzemképtelen hajtóművel tartható, a (b) pont alapján meghatározott utazósebességgel 120 perc alatt lerepülhető távolság;
 - ii. 300 tengeri mérföld.”;

— a d) pont helyébe a következő szöveg lép:

„d) Az a) 2. pontban feltüntetett jóváhagyás megszerzéséhez az üzemben tartónak bizonyítania kell az alábbiakat:

1. megtörtént a repülések megtervezésére és a repülőgép útnak indítására alkalmazandó eljárások meghatározása;

2. a repülőgép és hajtóművei folyamatos légialkalmasságának és megbízhatóságának tervezett szintjét biztosító speciális karbantartási utasításokat és eljárásokat az 1321/2014/EU rendelet I. mellékletének (M rész) megfelelően kidolgozták és feltüntették az üzemben tartó légijármű-karbantartási programjában, beleértve a következőket:
- i. a hajtómű olajfogyasztási programja;
 - ii. a hajtómű állapotmegfigyelési programja;”
- c) a CAT.OP.MPA.300 pont helyébe a következő szöveg lép:

„CAT.OP.MPA.300 A megközelítés és a leszállás feltételei – repülőgépek

A leszállás előtti megközelítés megkezdése előtt a parancsnok:

- a) megbizonyosodik arról, hogy a rendelkezésére álló információk alapján a repülőtéren uralkodó időjárás és a használni kívánt futópálya állapota – az üzemeltetési kézikönyvben található teljesítményadatok figyelembevételével – nem teszi lehetővé a biztonságos megközelítés, leszállás vagy megszakított megközelítés végrehajtását.
 - b) a CAT.OP.MPA.303 pontnak megfelelően elvégzi a leszállási úthossz értékelését.”;
- d) a szöveg a következő CAT.OP.MPA.301 ponttal egészül ki:

„CAT.OP.MPA.301 A megközelítés és a leszállás feltételei – helikopterek

A leszállás előtti megközelítés megkezdése előtt a parancsnok megbizonyosodik arról, hogy a rendelkezésére álló információk alapján a repülőtéren tapasztalható időjárás és a használni kívánt végső megközelítési és felszállási terület (FATO) állapota – az üzemeltetési kézikönyvben található teljesítményadatok figyelembevételével – nem teszi lehetővé a biztonságos megközelítés, leszállás vagy megszakított megközelítés végrehajtását.”;

- e) a szöveg a következő CAT.OP.MPA.303 ponttal egészül ki:

„CAT.OP.MPA.303 Az érkezés időpontjára vonatkoztatott leszállási úthossz repülés közbeni ellenőrzése – repülőgépek

- a) A leszállás előtti megközelítés csak akkor folytatható, ha a használni kívánt futópályán rendelkezésre álló leszállási úthossz (LDA) legalább az érkezés időpontjára vonatkoztatott leszállási úthossz (LDTA) értékelésére vonatkozó teljesítményinformációkkal összhangban meghatározott, a leszállás becsült időpontjában várható leszállási úthossz 115 %-a, és ha a leszállás előtti megközelítést olyan »A« teljesítményosztályú repülőgéppel hajtják végre, amely a típusalkalmassági bizonyítványában foglaltak szerint rendelkezik az alábbi légialkalmassági előírásoknak megfelelő tanúsítással:

- (1) CS-25 vagy azzal egyenértékű tanúsítás;
- (2) CS-23 – 4. szint, »Nagy sebesség« vagy azzal egyenértékű tanúsítás.

- b) Az a) pontban említettektől eltérő »A« teljesítményosztályú repülőgépek esetében a leszállás előtti megközelítés csak akkor folytatható, ha fennáll az alábbi helyzetek valamelyike:

- (1) a használni kívánt futópályán rendelkezésre álló leszállási úthossz (LDA) legalább az LDTA értékelésére vonatkozó teljesítményinformációkkal összhangban meghatározott, a leszállás becsült időpontjában várható leszállási úthossz 115 %-a;
- (2) amennyiben nem áll rendelkezésre az LDTA értékelésére vonatkozó teljesítményinformáció, a használni kívánt futópályán rendelkezésre álló leszállási úthossz (LDA) az esettől függően legalább a CAT.POL.A.230 vagy a CAT.POL.A.235 pont alapján meghatározott szükséges leszállási úthossz.

- c) »B« teljesítményosztályú repülőgépek esetében a leszállás előtti megközelítés csak akkor folytatható, ha fennáll az alábbi helyzetek valamelyike:

- (1) a használni kívánt futópályán rendelkezésre álló leszállási úthossz (LDA) legalább az LDTA értékelésére vonatkozó teljesítményinformációkkal összhangban meghatározott, a leszállás becsült időpontjában várható leszállási úthossz 115 %-a;
- (2) amennyiben nem áll rendelkezésre az LDTA értékelésére vonatkozó teljesítményinformáció, a használni kívánt futópályán rendelkezésre álló leszállási úthossz (LDA) az esettől függően legalább a CAT.POL.A.330 vagy a CAT.POL.A.335 pont alapján meghatározott szükséges leszállási úthossz.

- d) »C« teljesítményosztályú repülőgépek esetében a leszállás előtti megközelítés csak akkor folytatható, ha fennáll az alábbi helyzetek valamelyike:
- (1) a használni kívánt futópályán rendelkezésre álló leszállási úthossz (LDA) legalább az LDТА értékelésére vonatkozó teljesítményinformációkkal összhangban meghatározott, a leszállás becsült időpontjában várható leszállási úthossz 115 %-a;
 - (2) amennyiben nem áll rendelkezésre az LDТА értékelésére vonatkozó teljesítményinformáció, a használni kívánt futópályán rendelkezésre álló leszállási úthossz (LDA) az esettől függően legalább a CAT.POL.A.430 vagy a CAT.POL.A.435 pont alapján meghatározott szükséges leszállási úthossz.
- e) Az LDТА értékelésére vonatkozó teljesítményinformációknak az AFM-ben található jóváhagyott adatokon kell alapulniuk. Amennyiben a légi jármű repülési kézikönyvében szereplő jóváhagyott adatok nem elégségesek az LDТА értékeléséhez, akkor azokat ki kell egészíteni más olyan adatokkal, amelyeket vagy a repülőgépekre vonatkozó tanúsítási szabványoknak vagy az Ügynökség által kibocsátott elfogadható megfelelési módozatoknak (AMC) megfelelően határoztak meg.
- f) Az üzemben tartó az üzembentartási kézikönyvben megadja az LDТА értékelésére vonatkozó teljesítményinformációkat és a kidolgozásukhoz használt feltevéseket, ideértve az egyéb olyan adatokat is, amelyeket az e) pontnak megfelelően az AFM-ben foglaltak kiegészítéseként fel lehet használni.”;
- f) a szöveg a következő CAT.OP.MPA.311 ponttal egészül ki:

„CAT.OP.MPA.311 Jelentéstétel a futópályán fellépő fékhatásról

Ha a landolás utáni gurulás során a futópályán fellépő fékhatás nem olyan jó, mint amelyet a repülőtér üzemben tartója jelentett a futópálya állapotáról szóló jelentésben (RCR), a parancsnoknak külön légijelentésben (AIREP) haladéktalanul értesítenie kell a légiforgalmi szolgálatot (ATS).”;

- g) a CAT.POL.A.105 d) pont helyébe a következő szöveg lép:
- „d) A vonatkozó fejezetek felszállásra vonatkozó előírásainak felmérése során az üzemben tartónak figyelembe kell vennie a térképek pontosságát.”
- h) a CAT.POL.A.105 e) pontot el kell hagyni;
- i) a CAT.POL.A.215 b), c) és d) pont helyébe a következő szöveg lép:
- „b) Az útvonalrepülés nettó repülési profilja meredekségének emelkedőnek kell lennie a tervezett nyomvonal mindkét oldalán 9,3 km (5 NM) távolságon belül lévő minden tereptárgy és akadály fölött legalább 1 000 lábbal az útvonal teljes hosszában.
- c) Az útvonalrepülés nettó repülési profiljának lehetővé kell tennie, hogy a repülőgép folytathassa útját az utazómagasságról egy olyan repülőtérrig, ahol a CAT.POL.A.230 vagy megfelelő esetben a CAT.POL.A.235 pont szerinti leszállás hajtható végre. Az útvonalrepülés nettó repülési profiljának függőlegesen legalább 2 000 láb távolságban el kell kerülnie a tervezett nyomvonal mindkét oldalán 9,3 km (5 NM) távolságon belül lévő minden tereptárgyat és akadályt az útvonal teljes hosszában, figyelemmel az alábbiakra:
1. a hajtómű meghibásodását az útvonal legkritikusabb pontján kell feltételezni;
 2. figyelembe kell venni a szél hatását a repülési profilra;
 3. a tüzelőanyag-eldobás engedélyezett olyan mértékig, hogy biztonságos eljárást alkalmazva a CAT.OP.MPA.150 pont szerint előírt tüzelőanyag-tartalékokkal el lehessen érni azt a repülőteret, amelyen a repülőgép a hajtóműleállást követően a tervek szerint leszáll, illetve egy kiterő repülőteret;
 4. az a repülőtér, amelyen a repülőgép a hajtóműleállást követően a tervek szerint leszáll, megfelel az alábbi követelményeknek:
 - i. teljesülnek a várható leszállótömegre vonatkozó teljesítmény-előírások;
 - ii. az időjárás-jelentések vagy -előrejelzések és a futópálya állapotára vonatkozó jelentések arra utalnak, hogy a leszállás becsült időpontjában biztonságos leszállást lehet végrehajtani;
 5. ha az AFM nem tartalmaz az útvonalrepülés nettó repülési profiljára vonatkozó adatokat, az egy üzemképtelen hajtóművel végzett útvonalrepülés bruttó repülési profilját kéthajtóműves repülőgépek esetében 1,1 %-os, három hajtóműves repülőgépek esetében 1,4 %-os, négy hajtóműves repülőgépek esetében pedig 1,6 %-os emelkedési meredekséggel kell csökkenteni.
- d) Ha a navigációs pontosság nem éri el legalább az RNAV 5 navigációs előírás szintjét, az üzemben tartónak a b) és c) pontban előírt biztonsági távolságokat 18,5 km-re (10 NM) kell növelnie.”;

- j) a CAT.POL.A.220 pont helyébe a következő szöveg lép:

„CAT.POL.A.220 Útvonalrepülés – három vagy több hajtóműves repülőgépek két üzemképtelen hajtóművel

- a) Három vagy több hajtóműves repülőgép tervezett nyomvonalának egyetlen pontja sem lehet nagyobb távolságra az összes működő hajtóművel, az adott esetnek megfelelő utazóteljesítménnyel vagy tolóerővel, normál hőmérsékleten, szélsőségekben repülve 90 perc alatt megtehető távolságnál egy olyan repülőtérről, ahol a várt leszállótömeg tekintetében teljesülnek a CAT.POL.A.230 vagy a CAT.POL.A.235 a) pontban foglalt követelmények, kivéve, ha megvalósulnak a b)–f) pontban foglaltak.
- b) A két üzemképtelen hajtóművel végrehajtott útvonalrepülés nettó repülési profilját leíró adatoknak lehetővé kell tenniük, hogy a repülőgép folytassa útját a várt meteorológiai körülmények között attól a ponttól, ahol a két hajtómű együttes leállítását feltételezik, egy olyan repülőtérrig, ahol a két üzemképtelen hajtóművel végrehajtott leszállásra előírt eljárást alkalmazva lehetséges a leszállás és teljes megállás. Az útvonalrepülés nettó repülési profiljának függőlegesen legalább 2 000 láb távolságban el kell kerülnie a tervezett nyomvonal mindkét oldalán 9,3 km (5 NM) távolságon belül lévő minden tereptárgyat és akadályt az útvonal teljes hosszában. Jégtelenítő rendszer üzemeltetését igénylő magasságokon és meteorológiai körülmények esetén az ilyen rendszer használatának az útvonalrepülés nettó repülési profiljára kifejtett hatását is figyelembe kell venni. Ha a navigációs pontosság nem éri el legalább az RNAV 5 navigációs előírás szintjét, az üzemben tartónak a második mondatban meghatározott előírt biztonsági távolságokat 18,5 km-re (10 NM) kell növelnie.
- c) A két hajtómű üzemképtelenné válását a repülési útvonal azon szakaszának legkritikusabb pontján kell feltételezni, ahol a repülőgép az összes működő hajtóművel, az adott esetnek megfelelően utazóteljesítménnyel vagy tolóerővel, normál hőmérsékleten, szélsőségekben repülve 90 perc alatt megtehető távolságnál nagyobb távolságra van az a) pontban említett repülőtérről.
- d) A nettó repülési profil meredekségének a fölött a repülőtér fölött 1 500 láb magasságban, ahová két hajtómű leállítását követően a leszállást tervezik, emelkedőnek kell lennie.
- e) Engedélyezni kell a tüzelőanyag-eldobást olyan mértékig, hogy biztonságos eljárást alkalmazva a repülőteret az f) pontban említett előírt tüzelőanyag-tartalékokkal el lehessen érni.
- f) A repülőgép várható tömege a két hajtómű leállításának feltételezett pontjában nem lehet kevesebb, mint amely magában foglalja a feltételezett leszálló repülőtér eléréséhez, közvetlenül a leszállóterület fölé legalább 450 m-en (1 500 láb) történő megérkezéshez és azt követően 15 percnyi, utazóteljesítménnyel vagy tolóerővel történő repüléshez elegendő tüzelőanyagot.”;
- k) a CAT.POL.A.230 pont helyébe a következő szöveg lép:

„CAT.POL.A.230 Leszállás – száraz futópálya

- a) A repülőgép a CAT.POL.A.105 a) pont alapján a célrepülőtéren és bármely kitérő repülőtéren történő leszállás becsült időpontjára meghatározott leszállótömegének lehetővé kell tennie a pályaküszöb fölött 50 lábról megkezdett leszállás utáni teljes megállást:
- (1) sugárhajtóműves repülőgépeknél a rendelkezésre álló leszállási úthossz 60 %-án belül;
 - (2) légcsonnyas gázturbinás repülőgépeknél a rendelkezésre álló leszállási úthossz (LDA) 70 %-án belül;
 - (3) az a) 1. és 2. ponttól eltérve a CAT.POL.A.255 pont értelmében csökkentett leszállási úthossz melletti műveletek céljára jóváhagyott repülőgépeknél a rendelkezésre álló leszállási úthossz (LDA) 80 %-án belül.
- b) Meredek megközelítési műveleteknél az üzemben tartónak az esettől függően az a) 1. vagy az a) 2. pont alapján számított leszállási úthosszt kell alkalmaznia 60 lábnál alacsonyabb, de legalább 35 lábas ablakmagasságot véve alapul, és be kell tartania a CAT.POL.A.245 pont előírásait.
- c) Rövid pályás leszállások esetén az üzemben tartónak az esettől függően az a) 1. vagy az a) 2. pont alapján kiszámított leszállási úthosszt kell alkalmaznia, és be kell tartania a CAT.POL.A.250 pont előírásait.
- d) A leszállótömeg meghatározásánál az üzemben tartónak figyelembe kell vennie az alábbiakat:
- (1) a szembeszél-összetevő legfeljebb 50 %-a, illetve a hátszél-összetevő legalább 150 %-a;
 - (2) az AFM-ben megadottak szerinti kiigazítások.

- e) A repülőgép útnak indításához az alábbiak valamelyikét kell feltételezni:
- (1) a repülőgép a legelőnyösebb futópályán, szélcsendben száll majd le;
 - (2) a repülőgép a valószínű szélesség és szélirány, a repülőgép földi vezetési tulajdonságai és egyéb tényezők, például a leszállást segítő eszközök és a terepviszonyok figyelembevételével kijelölt legalkalmasabb futópályán száll majd le.
- f) Amennyiben az üzemeltető nem képes az e) 2. pontnak a célrepülőterre vonatkozó előírásait teljesíteni, a repülőgép csak akkor indítható útnak, ha egy olyan kitérő repülőteret jelölnek ki, amely lehetővé teszi a következők valamelyikének maradéktalan teljesítését:
- (1) az a)–d) pont, amennyiben a becsült érkezési időben a futópálya száraz;
 - (2) a CAT.POLA.235 a)–d) pont, amennyiben a becsült érkezési időben a futópálya nedves vagy szennyezett.”;
- l) a CAT.POLA.235 pont helyébe a következő szöveg lép:

„CAT.POLA.235 Leszállás – nedves és szennyezett futópálya

- a) Amennyiben a vonatkozó időjárás-jelentések és/vagy -előrejelzések arra utalnak, hogy a futópálya a becsült érkezési időben nedves lehet, a rendelkezésre álló leszállási úthossznak meg kell felelnie az alábbiak valamelyikének:
- (1) az AFM-ben meghatározott leszállási úthossz az útnak indítás időpontjában nedves futópálya esetére, de az esettől függően legalább a CAT.POLA.230 a) 1. vagy a) 2. pontban előírt távolság;
 - (2) ha az AFM nem határozza meg leszállási úthosszt az útnak indítás időpontjában nedves futópálya esetére, az esettől függően legalább a CAT.POLA.230 a) 1. vagy a) 2. pont alapján meghatározott szükséges leszállási úthossz 115 %-a;
 - (3) az a) 2. pontban előírtnál rövidebb, de az esettől függően legalább a CAT.POLA.230 a) 1. vagy a) 2. pontjában előírt leszállási úthossz, amennyiben a futópálya konkrét sűrűlédásjavító jellemzőkkel rendelkezik, és az AFM külön kiegészítő információkat tartalmaz az adott futópályatípusra alkalmazandó leszállási úthosszra vonatkozóan;
 - (4) az a) 1., 2. és 3. ponttól eltérve a CAT.POLA.255 pont értelmében csökkentett leszállási úthossz melletti műveletek céljára jóváhagyott repülőgépeknél a CAT.POLA.255 b) 2. v. B pont alapján meghatározott leszállási úthossz.
- b) Amennyiben a vonatkozó időjárás-jelentések vagy -előrejelzések arra utalnak, hogy a futópálya a becsült érkezési időben szennyezett lehet, a rendelkezésre álló leszállási úthossznak meg kell felelnie az alábbiak valamelyikének:
- (1) legalább az a) pont alapján meghatározott leszállási úthossz, vagy legalább a szennyezett futópályára való leszállás jóváhagyott úthosszáinak adatai, vagy azzal egyenértékű adatok alapján meghatározott leszállási úthossz 115 %-a, attól függően, hogy melyik érték a nagyobb;
 - (2) különlegesen előkészített téli futópályán a b) 1. pontban előírtnál rövidebb, de az a) pontban előírtnál nem rövidebb leszállási úthossz alkalmazható akkor, ha az AFM külön kiegészítő információkat tartalmaz a szennyezett futópályán alkalmazandó leszállási úthosszakra vonatkozóan. A szóban forgó leszállási úthossznak legalább az AFM-ben foglalt leszállási úthossz 115 %-ának kell megfelelnie.
- c) A b) ponttól eltérve a 15 %-os növekedést nem szükséges alkalmazni, ha azt már a leszállási úthosszra vonatkozóan jóváhagyott vagy azokkal egyenértékű adatok magukban foglalják.
- d) Az a) és b) pont esetében a CAT.POLA.230 b), c) és d) pontban foglalt kritériumok alkalmazandók.
- e) A repülőgép útnak indításához az alábbiak valamelyikét kell feltételezni:
- (1) a repülőgép a legelőnyösebb futópályán, szélcsendben száll majd le;
 - (2) a repülőgép a valószínű szélesség és szélirány, a repülőgép földi vezetési tulajdonságai és egyéb tényezők, például a leszállást segítő eszközök és a terepviszonyok figyelembevételével kijelölt legalkalmasabb futópályán száll majd le.
- f) Amennyiben az üzemeltető nem képes az e) 1. pont előírásainak megfelelni egy olyan célrepülőter esetében, ahol a vonatkozó időjárás-jelentések vagy -előrejelzések arra utalnak, hogy a futópálya a becsült érkezési időben szennyezett lehet, és ahol a leszállás egy meghatározott szélösszetevőtől függ, a repülőgép csak akkor indítható útnak, ha két kitérő repülőteret jelölnek ki.

- g) Amennyiben az üzemeltető nem képes az e) 2. pont előírásainak megfelelni egy olyan célrepülőtér esetében, ahol a vonatkozó időjárás-jelentések vagy -előrejelzések arra utalnak, hogy a futópálya a becsült érkezési időben nedves vagy szennyezett lehet, a repülőgép csak akkor indítható útnak, ha kijelölnek egy kitérő repülőtérrel.
- h) Az f) és g) pont esetében a kijelölt kitérő repülőtérnek vagy repülőtereknek lehetővé kell tenniük az alábbiak valamelyikének való megfelelést:
- (1) a CAT.POL.A.230 a)–d) pont, amennyiben a becsült érkezési időben a futópálya száraz;
 - (2) a CAT.POL.A.235 a)–d) pont, amennyiben a becsült érkezési időben a futópálya nedves vagy szennyezett.”;
- m) a CAT.POL.A.250 b) pont a következő 11a. ponttal egészül ki:
- „11a. a CAT.POL.A.255 pont szerinti csökkentett leszállási úthossz melletti műveletek nem engedélyezettek;”
- n) a szöveg a következő CAT.POL.A.255 ponttal egészül ki:

„CAT.POL.A.255 Csökkentett leszállási úthossz melletti műveletek jóváhagyása

- a) A repülőgép üzemeltetője végezhet a rendelkezésre álló leszállási úthossz (LDA) 80 %-án belüli leszállási műveleteket, ha teljesülnek a következő feltételek:
1. a repülőgép 19-et meg nem haladó maximális utasülésszám-konfigurációval rendelkezik;
 2. a repülőgép rendelkezik az AFM-ben előírt csökkentett leszállási úthosszra vonatkozó jogosultsági nyilatkozattal;
 3. a repülőgépet a nem menetrend szerinti, rendelésre történő kereskedelmi légi szállítási (CAT) műveletek során használják;
 4. a repülőgép leszállótömege lehetővé teszi a szóban forgó csökkentett leszállási úthosszon belüli teljes megállást;
 5. az üzemben tartó rendelkezik az illetékes hatóság előzetes jóváhagyásával.
- b) Az a) 5. pontban feltüntetett jóváhagyás megszerzéséhez az üzemben tartónak bizonyítania kell az alábbiak valamelyikét:
1. elvégezték a kockázatértékelést annak bizonyítására, hogy a biztonsági szint egyenértékű az esettől függően a CAT.POL.A.230 a) 1. vagy 2. pont szerinti biztonsági szinttel;
 2. teljesülnek a következő feltételek:
 - i. a különleges megközelítési eljárások, mint például a meredek megközelítések, a 60 lábnál magasabb vagy 35 lábnál alacsonyabb tervezett ablakmagasságok, a kis látótávolságú műveletek, valamint a CAT.OP.MPA.115 a) pont alapján jóváhagyott, a stabilizált megközelítésre vonatkozó kritériumoknak meg nem felelő megközelítések nem engedélyezettek;
 - ii. a CAT.POL.A.250 pont szerinti rövid pályás leszállások nem engedélyezettek;
 - iii. a szennyezett futópályán történő leszállás nem engedélyezett;
 - iv. megfelelő képzési, ellenőrzési és nyomonkövetési eljárás áll rendelkezésre a hajózó személyzet számára;
 - v. az üzemben tartó létrehozott egy repülőtéri leszállás-elemzési programot (ALAP) a következő feltételek teljesülésének biztosítására:
 - A) a várható érkezési időpontban nincs előrejelzett hátszél;
 - B) amennyiben a futópálya az előrejelzés szerint a várható érkezési időpontban nedves lesz, akkor a leszállási úthosszt az útnak indítás időpontjában a CAT.OP.MPA.303 a) vagy b) pontnak megfelelően kell meghatározni, vagy a száraz futópályákra meghatározott leszállási úthossz 115 %-ában kell megállapítani, attól függően, hogy melyik a hosszabb;
 - C) nincs szennyezett futópályára vonatkozó előrejelzés az érkezés várható időpontjára;
 - D) nincs kedvezőtlen meteorológiai körülményekre vonatkozó előrejelzés az érkezés várható időpontjára;
 - vi. a leszállási teljesítményt befolyásoló valamennyi berendezés működik a repülés megkezdése előtt;

- vii. a hajózó személyzet legalább két olyan, megfelelően képzett pilótából áll, akik friss tapasztalattal rendelkeznek a csökkentett leszállási úthossz melletti műveletek terén;
 - viii. a tervezett repülés tekintetében fennálló feltételek alapján a végső döntést a csökkentett leszállási úthossz melletti műveletek végzéséről a parancsnok hozza meg, aki dönthet ezek mellőzéséről is, ha úgy véli, hogy az jobban szolgálja a biztonságot;
 - ix. a repülőtérhez kapcsolódó egyéb feltételek, amennyiben a repülőtér tanúsítását kiállító illetékes hatóság meghatározott ilyeneket, figyelembe véve a megközelítési terület hegyrajzi jellemzőit, a rendelkezésre álló megközelítést segítő eszközöket és a megszakított leszállás szempontjait.”;
- o) a CAT.POL.A.330 pont helyébe a következő szöveg lép:

„CAT.POL.A.330 Leszállás – száraz futópálya

- a) A repülőgép a CAT.POL.A.105 a) pont alapján a célrepülőtéren és bármely kitérő repülőtéren történő leszállás becsült időpontjára meghatározott leszállótömegének lehetővé kell tennie a pályaküszöb fölött 50 lábról megkezdett leszállás utáni teljes megállást a rendelkezésre álló leszállási úthossz 70 %-án belül.
 - b) Az a) ponttól eltérve, és amennyiben teljesülnek a CAT.POL.A.355 pontban foglaltak, a repülőgép a CAT.POL.A.105 a) pont alapján a célrepülőtéren történő leszállás becsült időpontjára meghatározott leszállótömegének lehetővé kell tennie a pályaküszöb fölött 50 lábról megkezdett leszállás utáni teljes megállást a rendelkezésre álló leszállási úthossz 80 %-án belül.
 - c) A leszállótömeg meghatározásánál az üzemeltetőnek figyelembe kell vennie az alábbiakat:
 - 1. a repülőtér tengerszint feletti magassága;
 - 2. a szembeszél-összetevő legfeljebb 50 %-a, illetve a hátszél-összetevő legalább 150 %-a;
 - 3. a futópálya felületének típusa;
 - 4. a futópálya lejtése vagy emelkedése a leszállás irányában.
 - d) Meredek megközelítési műveleteknél az üzemeltetőnek az a) pont alapján számított leszállási úthosszt kell alkalmaznia 60 lábnál alacsonyabb, de 35 lábnál nem alacsonyabb ablakmagasságot véve alapul, és be kell tartania a CAT.POL.A.345 pont előírásait.
 - e) Rövid pályás leszállásoknál az üzemben tartónak az a) pont alapján kiszámított leszállási úthosszt kell alkalmaznia, és be kell tartania a CAT.POL.A.350 pont előírásait.
 - f) A repülőgép útnak indításához az alábbiak valamelyikét kell feltételezni:
 - 1. a repülőgép a legelőnyösebb futópályán, szélcsendben száll majd le;
 - 2. a repülőgép a valószínű szélesebb és szélirány, a repülőgép földi vezetési tulajdonságai és egyéb tényezők, például a leszállást segítő eszközök és a terepviszonyok figyelembevételével kijelölt legalkalmasabb futópályán száll majd le.
 - g) Amennyiben az üzemeltető nem képes az f) 2. pontnak a célrepülőtérre vonatkozó előírásait teljesíteni, a repülőgép csak akkor indítható útnak, ha olyan kitérő repülőtérrel jelölnek ki, amely lehetővé teszi az a)–f) pont előírásainak maradéktalan teljesítését.”;
- p) a CAT.POL.A.335 pont helyébe a következő szöveg lép:

„CAT.POL.A.335 Leszállás – nedves és szennyezett futópálya

- a) Amennyiben a vonatkozó időjárás-jelentések vagy -előrejelzések arra utalnak, hogy a futópálya a becsült érkezési időben nedves lehet, a rendelkezésre álló leszállási úthossznak meg kell felelnie az alábbiak valamelyikének:
 - (1) az AFM-ben meghatározott leszállási úthossz az útnak indítás időpontjában nedves futópálya esetére, de legalább a CAT.POL.A.330 pontban előírt távolság;
 - (2) ha az AFM nem határozza meg leszállási úthosszt az útnak indítás időpontjában nedves futópálya esetére, legalább a CAT.POL.A.330 a) pont alapján meghatározott szükséges leszállási úthossz 115 %-a;

- (3) az a) 2. pontban előírtnál rövidebb, de legalább a CAT.POL.A.330 a) pontban előírt leszállási úthossz, amennyiben a futópálya konkrét súrlódásjavító jellemzőkkel rendelkezik, és az AFM külön kiegészítő információkat tartalmaz az adott futópályatípusra alkalmazandó leszállási úthosszra vonatkozóan;
- (4) az a) 1., 2. és 3. ponttól eltérve a CAT.POL.A.355 pont értelmében csökkentett leszállási úthossz melletti műveletek céljára jóváhagyott repülőgépeknél a CAT.POL.A.355 b) 7. pont iii. alpontja alapján meghatározott leszállási úthossz.
- b) Amennyiben a vonatkozó időjárás-jelentések vagy -előrejelzések arra utalnak, hogy a futópálya a becsült érkezési időben szennyezett lehet, a leszállási úthossz nem haladhatja meg a rendelkezésre álló leszállási úthosszt. Az üzemben tartónak az üzemeltetési kézikönyvben meg kell adnia az alkalmazandó leszállási úthosszra vonatkozó adatokat.”;
- q) a szöveg a következő CAT.POL.A.355 ponttal egészül ki:

„CAT.POL.A.355 Csökkentett leszállási úthossz melletti műveletek jóváhagyása

- a) Az olyan leszállótömegű repülőgépekkel végzett műveletekhez, amely lehetővé teszi a leszállás utáni teljes megállást a rendelkezésre álló leszállási úthossz 80 %-án belül, az illetékes hatóság előzetes jóváhagyása szükséges. A szóban forgó jóváhagyást minden olyan futópályára be kell szerezni, amelyen csökkentett leszállási úthossz melletti műveleteket végeznek.
- b) Az a) pontban említett jóváhagyás megszerzése érdekében az üzemben tartónak kockázatértékelést kell végeznie annak bizonyítására, hogy a biztonsági szint egyenértékű a CAT.POL.A.330 a) pont szerinti biztonsági szinttel, és legalább a következő feltételek teljesülnek:
1. az az állam, amelynek területén a repülőtér található, közérdekkel vagy üzemeltetési kényszerűséggel indokolja a műveletet a repülőtér távoli elhelyezkedése vagy a futópálya meghosszabbításának fizikai korlátai miatt;
 2. a CAT.POL.A.350 pont szerinti rövid pályás leszállások, valamint a CAT.OP.MPA.115 a) pont alapján jóváhagyott, a stabilizált megközelítésre vonatkozó kritériumoknak meg nem felelő megközelítések nem engedélyezettek;
 3. a szennyezett futópályán történő leszállás nem engedélyezett;
 4. az üzemeltetési kézikönyv (OM) meghatároz egy, a földterési területre vonatkozó speciális ellenőrzési eljárást, és azt végrehajtják; a szóban forgó eljárás megfelelő utasításokat tartalmaz az átstartolásra és a megszakított leszállásra vonatkozóan arra az esetre, ha a meghatározott területen nem kivitelezhető a földterés;
 5. megfelelő, repülőterekkel kapcsolatos képzési és ellenőrzési program áll rendelkezésre a hajózó személyzet számára;
 6. a hajózószemélyzet képesítéssel rendelkezik, és friss tapasztalattal rendelkeznek a csökkentett leszállási úthossz melletti műveletek terén az érintett repülőtéren;
 7. az üzemben tartó létrehozott egy repülőtéri leszállás-elemzési programot (ALAP) a következő feltételek teljesülésének biztosítására:
 - i. a várható érkezési időpontban nincs előrejelzett hátszél;
 - ii. amennyiben a futópálya az előrejelzés szerint a várható érkezési időpontban nedves lesz, akkor a leszállási úthosszt az útnak indítás időpontjában a CAT.OP.MPA.303 c) pontnak megfelelően kell meghatározni, vagy a száraz futópályákra meghatározott leszállási úthossz 115 %-ában kell megállapítani, attól függően, hogy melyik a hosszabb;
 - iii. nincs szennyezett futópályára vonatkozó előrejelzés az érkezés várható időpontjára;
 - iv. nincs kedvezőtlen meteorológiai körülményekre vonatkozó előrejelzés az érkezés várható időpontjára;
 8. műveleti eljárások annak biztosítására, hogy:
 - i. a leszállási teljesítményt és a leszállási úthosszt befolyásoló valamennyi berendezés működik a repülés megkezdése előtt;
 - ii. a hajózó személyzet megfelelően használja a lassító eszközöket;
 9. egyedi karbantartási utasításokat és műveleti eljárásokat határoznak meg a repülőgép lassító eszközeihez az ilyen rendszerek megbízhatóságának növelése érdekében;

10. a végső megközelítést és a leszállást csak látás utáni időjárási körülmények (VMC) között végzik;
11. a repülőtérhez kapcsolódó egyéb feltételek, amennyiben a repülőtér tanúsítását kiállító illetékes hatóság meghatározott ilyeneket, figyelembe véve a megközelítési terület hegyrajzi jellemzőit, a rendelkezésre álló megközelítést segítő eszközöket és a megszakított leszállás szempontjait.”;
- r) a CAT.POLA.415 d) és e) pont helyébe a következő szöveg lép:
- „d) Ha a navigációs pontosság nem éri el legalább az RNAV 5 navigációs előírás szintjét, az a) pontban előírt biztonsági távolságokat 18,5 km-re (10 NM) kell növelni.
- e) A tüzelőanyag-eldobás engedélyezett olyan mértékig, hogy biztonságos eljárást alkalmazva a CAT.OP.MPA.150 pont szerint előírt tüzelőanyag-tartalékokkal el lehessen érni azt a repülőteret, amelyen a repülőgép a hajtóműleállást követően a tervek szerint leszáll, illetve egy kitérő repülőteret.”;
- s) a CAT.POLA.420 pont helyébe a következő szöveg lép:

„CAT.POLA.420 Útvonalrepülés – három vagy több hajtóműves repülőgépek két üzemképtelen hajtóművel

- a) Három vagy több hajtóműves repülőgép tervezett nyomvonalának egyetlen pontja sem lehet nagyobb távolságra az összes működő hajtóművel, az adott esetnek megfelelően utazóteljesítménnyel vagy tolóerővel, normál hőmérsékleten, szélcsendben repülve 90 perc alatt megtehető távolságnál egy olyan repülőterttől, ahol a várt leszállótömeg tekintetében teljesülnek a CAT.POLA.430 pontban foglalt követelmények, kivéve, ha megvalósulnak a b)–e) pontban foglaltak.
- b) A két üzemképtelen hajtóművel teljesített repülési profilnak lehetővé kell tennie, hogy a repülőgép a várt meteorológiai körülmények között, a tervezett nyomvonal mindkét oldalán 9,3 km (5 NM) távolságon belül lévő minden akadályt legalább 2 000 láb függőleges távolságban elkerülve folytassa útját egy olyan repülőterig, ahol teljesülnek a várt leszállótömegre érvényes teljesítmény-előírások.
- c) A két hajtómű üzemképtelenné válását a repülési útvonal azon szakaszának legkritikusabb pontján kell feltételezni, ahol a repülőgép az összes működő hajtóművel, az adott esetnek megfelelően utazóteljesítménnyel vagy tolóerővel, normál hőmérsékleten, szélcsendben repülve 90 perc alatt megtehető távolságnál nagyobb távolságra van az a) pontban említett repülőterttől.
- d) A repülőgép várható tömege a két hajtómű leállításának feltételezett pontjában nem lehet kevesebb, mint amely magában foglalja a feltételezett leszálló repülőtér eléréséhez, közvetlenül a leszállóterület fölé legalább 450 m-en (1 500 lábon) történő megérkezéshez és azt követően 15 percnyi, utazóteljesítménnyel vagy tolóerővel történő repüléshez elegendő tüzelőanyagot.
- e) A repülőgéppel elérhető emelkedési sebességnek a megadott legnagyobb emelkedési sebességnél 150 láb/perccel kisebbnek kell lennie.
- f) Ha a navigációs pontosság nem éri el legalább az RNAV 5 navigációs előírás szintjét, a b) pontban előírt biztonsági távolságokat 18,5 km-re (10 NM) kell növelni.
- g) A tüzelőanyag-eldobás engedélyezett olyan mértékig, hogy biztonságos eljárást alkalmazva a repülőteret a d) pontnak megfelelően előírt tüzelőanyag-tartalékokkal el lehessen érni.”;
- t) a CAT.POLA.430 a) 4. pont helyébe a következő szöveg lép:
- „4. a futópálya lejtése vagy emelkedése a leszállás irányában.”;
- u) a CAT.POLA.435 a) pont helyébe a következő szöveg lép:
- „a) Amennyiben a vonatkozó időjárás-jelentések vagy -előrejelzések arra utalnak, hogy a futópálya a becsült érkezési időben nedves lehet, a rendelkezésre álló leszállási úthossznak meg kell felelnie az alábbiak valamelyikének:
1. az AFM-ben meghatározott leszállási úthossz az útnak indítás időpontjában nedves futópálya esetére, de legalább a CAT.POLA.430 pontban előírt távolság;
 2. ha az AFM nem határozza meg leszállási úthosszt az útnak indítás időpontjában nedves futópálya esetére, legalább a CAT.POLA.430 pont alapján meghatározott szükséges leszállási úthossz 115 %-a.”;
- v) a CAT.IDE.A.185 pont a következő i) ponttal egészül ki:
- „i) Az olyan, 27 000 kg-ot meghaladó maximális engedélyezett felszállótömegű repülőgépeket, amelyeket egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 2022. szeptember 5-én vagy az után láttak el, olyan alternatív áramforrással kell felszerelni, amelyre a CVR és a pilótafülkébe szerelt mikrofon automatikusan kapcsolódik abban az esetben, ha a CVR minden más áramforrása meghibásodik.”;

w) a szöveg a következő CAT.IDE.A.191 ponttal egészül ki:

„CAT.IDE.A.191 Könnyű fedélzeti adatrögzítő

- a) A 2 250 kg-ot meghaladó maximális engedélyezett felszállótömegű gázturbinás repülőgépeket és a 9-et meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú repülőgépeket el kell látni fedélzeti adatrögzítővel, ha az alábbi feltételek mindegyike teljesül:
1. nem tartoznak a CAT.IDE.A.190 a) pont hatálya alá;
 2. egyedi légialkalmassági bizonyítványukat először 2022. szeptember 5-én vagy az után állították ki.
- b) A fedélzeti adatrögzítőnek repülési adatok vagy képek segítségével olyan információkat kell rögzítenie, amelyek elegendőek a repülési útvonal és a légi jármű sebességének meghatározásához.
- c) A fedélzeti adatrögzítőnek képesnek kell lennie legalább az előző 5 órában rögzített repülési adatok és képek tárolására.
- d) A fedélzeti adatrögzítőnek automatikusan meg kell kezdenie a rögzítést azt megelőzően, hogy a repülőgép képes lenne önerejéből mozogni, és automatikusan abba kell azt hagynia, amikor a repülőgép már nem képes önerejéből mozogni.
- e) Amennyiben a fedélzeti adatrögzítő a pilótafülkében készít kép- és hangfelvételeket, el kell látni egy olyan funkcióval, amely a parancsnok által működtethető, és amely úgy módosítja a működésbe lépése előtt készített kép- és hangfelvételeket, hogy azokat ne lehessen normál lejátszási vagy másolási technikák alkalmazásával leírni.”;
- x) a CAT.IDE.A.230 b) pont helyébe az alábbi szöveg lép:

„b) Az a) pontban említett oxigén mennyiségének elegendőnek kell lennie legalább a szállított utasok 2 %-a számára, de legalább egy személy számára a kabinyomás csökkenését követően a repülés hátralevő azon időtartamára, amikor az utastér barometrikus magassága 8 000 láb és 15 000 láb között van.”;

y) a CAT.IDE.A.230 d) pont helyébe a következő szöveg lép:

„d) Az elsősegélyre szolgáló oxigént adagoló berendezésnek képesnek kell lennie arra, hogy minden felhasználó számára biztosítson tömegáramot.”;

z) a CAT.IDE.A.345 pont a következőképpen módosul:

i. a cikk címe helyébe a következő szöveg lép:

„CAT.IDE.A.345 Kommunikációs, navigációs és légtérellenőrző berendezések IFR szerinti, illetve nem látható tereptárgyak alapján történő tájékozódással repült útvonalakon való VFR szerinti repüléshez”

ii. a CAT.IDE.A.345 a) pont helyébe a következő lép:

„a) Az olyan útvonalakon IFR szerinti, illetve VFR szerinti műveletet végző repülőgépeket, amelyeken nem lehetséges a látható tereptárgyak alapján történő tájékozódás, fel kell szerelni a vonatkozó légtérkövetelményeknek megfelelő kommunikációs, navigációs és légtérellenőrző berendezésekkel.”;

aa) a szöveg a következő CAT.IDE.H.191 ponttal egészül ki:

„CAT.IDE.H.191 Könnyű fedélzeti adatrögzítő

- a) A 2 250 kg-ot meghaladó maximális engedélyezett felszállótömegű gázturbinás helikoptereket el kell látni fedélzeti adatrögzítővel, ha az alábbi feltételek mindegyike teljesül:
1. nem tartoznak a CAT.IDE.H.190 a) pont hatálya alá;
 2. egyedi légialkalmassági bizonyítványukat először 2022. szeptember 5-én vagy az után állították ki.
- b) A fedélzeti adatrögzítőnek repülési adatok vagy képek segítségével olyan információkat kell rögzítenie, amelyek elegendőek a repülési útvonal és a légi jármű sebességének meghatározásához.
- c) A fedélzeti adatrögzítőnek képesnek kell lennie legalább az előző 5 órában rögzített repülési adatok és képek tárolására.

- d) A fedélzeti adatrögzítőnek automatikusan meg kell kezdenie a rögzítést azt megelőzően, hogy a helikopter képes lenne önjelzőből mozogni, és automatikusan abba kell azt hagynia, amikor a helikopter már nem képes önjelzőből mozogni.
- e) Amennyiben a fedélzeti adatrögzítő a pilótafülkében készít kép- és hangfelvételeket, el kell látni egy olyan funkcióval, amely a parancsnok által működtethető, és amely úgy módosítja a működésbe lépése előtt készített kép- és hangfelvételeket, hogy azokat ne lehessen normál lejátszási vagy másolási technikák alkalmazásával leírni.”;

bb) a CAT.IDE.H.345 pont a következőképpen módosul:

- i. a cikk címe helyébe a következő szöveg lép:

„CAT.IDE.H.345 Kommunikációs, navigációs és légtérellenőrző berendezések IFR szerinti, illetve nem látható tereptárgyak alapján történő tájékozódással repült útvonalakon való VFR szerinti repüléshez”

- ii. a CAT.IDE.H.345 a) pont helyébe a következő lép:

„a) Az olyan útvonalakon IFR szerint, illetve VFR szerint műveletet végző helikoptereket, amelyeken nem lehetséges a látható tereptárgyak alapján történő tájékozódás, fel kell szerelni a vonatkozó légtérkövetelményeknek megfelelő kommunikációs, navigációs és légtérellenőrző berendezésekkel.”;

5. Az V. melléklet (SPA rész) a következőképpen módosul:

- a) a SPA.SET-IMC.105 b) pont helyébe az alábbi szöveg lép:

„b) a repülőgép és meghajtórendszere folyamatos légialkalmasságának és megbízhatóságának tervezett szintjét biztosító speciális karbantartási utasításokat és eljárásokat az 1321/2014/EU rendeletnek megfelelően kidolgozták és feltüntették az üzemben tartó légijármű-karbantartási programjában, beleértve a következők mindegyikét:

1. hajtóműtrend-figyelési program, kivéve az olyan, egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 2004. december 31. után ellátott repülőgépek esetében, amelyek automatikus trendfigyelő rendszerrel rendelkeznek;
2. a meghajtó- és a kapcsolódó rendszerekre vonatkozó megbízhatósági program.”;

6. A VI. melléklet (NCC rész) a következőképpen módosul:

- a) az NCC.GEN.101 pont helyébe a következő lép:

„Azon jóváhagyott képzési szervezeteknek, amelyek kötelesek megfelelni e mellékletnek, a következőknek is meg kell felelniük:

- a) adott esetben az ORO.GEN.310 pont; és
- b) az ORO.MLR.105 pont.”;

- b) az NCC.GEN.145 pont helyébe a következő lép:

„NCC.GEN.145 A fedélzeti adatrögzítő felvételeinek kezelése: megőrzés, kinyerés, védelem és felhasználás

- a) Egy balesetet, súlyos váratlan eseményt vagy vizsgálatot végző hatóság által azonosított eseményt követően a légi jármű üzemben tartójának 60 napig, vagy a vizsgálatot végző hatóság által elrendelt időtartamig meg kell őriznie a fedélzeti adatrögzítő által eredetileg rögzített adatokat.
- b) Az előírt fedélzeti adatrögzítők folyamatos üzembiztonságának biztosítása érdekében az üzemben tartónak el kell végeznie a felvételek operatív ellenőrzését és értékelését.
- c) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell a fedélzeti adatrögzítők által a repülési paraméterekről és az adatkapcsolaton alapuló kommunikációs üzenetekről kötelezően rögzített felvételek megőrzéséről. Az említett fedélzeti adatrögzítők ellenőrzése és karbantartása céljából azonban a legrégebben rögzített adatok legfeljebb egy óra időtartamban törölhetők.
- d) Az üzemben tartónak naprakész dokumentációt kell készítenie és vezetnie, amely tartalmazza a nyers repülési adatoknak a mérnökök által használható mértékegységekben kifejezett paraméterekre történő átalakításához szükséges információkat.

- e) Az üzemben tartó az illetékes hatóság kérésére köteles rendelkezésre bocsátani a fedélzeti adatrögzítő bármely megőrzött felvételét.
- f) A 996/2010/EU rendelet és az (EU) 2016/679 rendelet sérelme nélkül:
1. A fedélzeti adatrögzítő üzembiztosságának biztosításától eltérő esetben a fedélzeti adatrögzítő által készített hangfelvételek nem hozhatók nyilvánosságra és nem használhatók fel, kivéve, ha az alábbi feltételek mindegyike teljesül:
 - i. rendelkezésre áll a szóban forgó hangfelvételek és azok átírata kezeléséhez kapcsolódó eljárás;
 - ii. a repülő és a karbantartó személyzet valamennyi érintett tagja ehhez előzetesen hozzájárult;
 - iii. a szóban forgó hangfelvételeket kizárólag a biztonság fenntartása és javítása érdekében használják fel.
 - 1a. Ha egy fedélzeti adatrögzítő által rögzített felvételeket a fedélzeti adatrögzítő üzembiztosságának biztosítása érdekében ellenőriznek, az üzemben tartó biztosítja a szóban forgó hangfelvételek bizalmas kezelését, valamint azt, hogy azokat ne hozzák nyilvánosságra, és a fedélzeti adatrögzítő üzembiztosságának biztosításán kívül más célra ne használják fel.
 2. A fedélzeti adatrögzítők által a repülési paraméterekről és az adatkapcsolaton alapuló üzenetekről rögzített felvételek csak abban az esetben használhatók a balesetek és kötelezően jelentendő események kivizsgálásától eltérő célokra, ha megfelelnek az alábbi feltételek valamelyikének:
 - i. a felvételeket az üzemben tartó kizárólag légialkalmassági vagy karbantartási célokra használja;
 - ii. személyek azonosítására alkalmatlanok;
 - iii. a felvételeket biztonságos eljárásokat követve hozzák nyilvánosságra.
 3. A fedélzeti adatrögzítő üzembiztosságának biztosításától eltérő esetben a fedélzeti adatrögzítő által a pilótafülkében készített képek nem hozhatók nyilvánosságra és nem használhatók fel, kivéve, ha az alábbi feltételek mindegyike teljesül:
 - i. rendelkezésre áll a szóban forgó képfelvételek kezeléséhez kapcsolódó eljárás;
 - ii. a repülő és a karbantartó személyzet valamennyi érintett tagja ehhez előzetesen hozzájárult;
 - iii. a szóban forgó képfelvételeket kizárólag a biztonság fenntartása és javítása érdekében használják fel.
 - 3a. Ha egy fedélzeti adatrögzítő által a pilótafülkében rögzített képeket a fedélzeti adatrögzítő üzembiztosságának biztosítása érdekében ellenőrzik, akkor:
 - i. a szóban forgó képek nem hozhatók nyilvánosságra és nem használhatók fel a fedélzeti adatrögzítő üzembiztosságának biztosításától eltérő célokra;
 - ii. amennyiben a személyzet tagjainak testrészei valószínűleg láthatóak lesznek a képeken, az üzemben tartó biztosítja a szóban forgó képek bizalmas kezelését.”;
- c) az NCC.OP.225 pont helyébe a következő szöveg lép:

„NCC.OP.225 A megközelítés és a leszállás feltételei – repülőgépek

A leszállás előtti megközelítés megkezdése előtt a parancsnoknak meg kell bizonyosodnia arról, hogy a rendelkezésre álló információk alapján a repülőtéren vagy a műveleti területen uralkodó időjárás és a használni kívánt futópálya állapota nem teszi lehetővé a biztonságos megközelítés, leszállás vagy megszakított megközelítés végrehajtását.”;

- d) a szöveg a következő NCC.OP.226 ponttal egészül ki:

„NCC.OP.226 A megközelítés és a leszállás feltételei – helikopterek

A leszállás előtti megközelítés megkezdése előtt a parancsnoknak meg kell bizonyosodnia arról, hogy a rendelkezésre álló információk alapján a repülőtéren vagy a műveleti területen uralkodó időjárás és a használni kívánt végső megközelítési és felszállási terület (FATO) állapota nem teszi lehetővé a biztonságos megközelítés, leszállás vagy megszakított megközelítés végrehajtását.”

7. A VII. melléklet (NCO rész) a következőképpen módosul:

a) az NCO.OP.205 pont helyébe a következő szöveg lép:

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

A leszállás előtti megközelítés megkezdése előtt a parancsnok megbizonyosodik arról, hogy a rendelkezésére álló információk alapján a repülőtéren vagy a műveleti területen uralkodó időjárás és a használni kívánt futópálya állapota nem teszi lehetetlenné a biztonságos megközelítés, leszállás vagy megszakított megközelítés végrehajtását.”;

b) a szöveg a következő NCO.OP.206 ponttal egészül ki:

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

A leszállás előtti megközelítés megkezdése előtt a parancsnok megbizonyosodik arról, hogy a rendelkezésére álló információk alapján a repülőtéren vagy a műveleti területen uralkodó időjárás és a használni kívánt végső megközelítési és felszállási terület (FATO) állapota nem teszi lehetetlenné a biztonságos megközelítés, leszállás vagy megszakított megközelítés végrehajtását.”;

c) az NCO.SPEC.MCF.105 a) pont helyébe a következő lép:

„b) Az e melléklet NCO.GEN.105 a) 4. pontjától eltérve végezhető karbantartási célú ellenőrző repülés olyan légi járművel, amelyet befejezetlen karbantartás után helyeztek üzembe az 1321/2014/EU bizottsági rendelet I. mellékletének (M rész) M.A.801. f) pontja, II. mellékletének (145. rész) 145.A.50. e) pontja vagy Vb. mellékletének (ML rész) ML.A.801. f) pontja szerint.”;

d) az NCO.SPEC.MCF.130 pont helyébe a következő szöveg lép:

„NCO.SPEC.MCF.130 Szimulált rendkívüli vagy vészhelyzeti eljárások repülés közben

Az NCO.SPEC.145 pont rendelkezéseitől eltérve a parancsnok szimulálhat olyan helyzeteket is, amelyek rendkívüli vagy vészhelyzeti eljárások alkalmazását teszik szükségessé egy, a fedélzeten lévő feladatspecialistával, ha a szimuláció szükséges a repülés céljának teljesítéséhez, és ha az NCO.SPEC.MCF.110 pontban említett ellenőrző listán vagy a műveleti eljárásokban azonosították.”

8. A VIII. melléklet (SPO rész) a következőképpen módosul:

a) Az SPO.GEN.140 a) 10. pontja helyébe a következő szöveg lép:

„10. a légi járműnek az 1321/2014/EU rendeletnek megfelelő műszaki naplója, ha van ilyen;”

b) az SPO.GEN.145 pont helyébe a következő szöveg lép:

„SPO.GEN.145 A fedélzeti adatrögzítő felvételeinek kezelése: megőrzés, kinyerés, védelem és felhasználás

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

b) Az előírt fedélzeti adatrögzítők folyamatos üzembiztonságának biztosítása érdekében az üzemben tartónak el kell végeznie a felvételek operatív ellenőrzését és értékelését.

c) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell a fedélzeti adatrögzítők által a repülési paraméterekről és az adatkapcsolaton alapuló kommunikációs üzenetekről kötelezően rögzített felvételek megőrzéséről. Az említett fedélzeti adatrögzítők ellenőrzése és karbantartása céljából azonban a legrégebben rögzített adatok legfeljebb egy óra időtartamban törölhetők.

d) Az üzemben tartónak naprakész dokumentációt kell készítenie és vezetnie, amely tartalmazza a nyers repülési adatoknak a mérnökök által használható mértékegységekben kifejezett paraméterekre történő átalakításához szükséges információkat.

e) Az üzemben tartó az illetékes hatóság kérésére köteles rendelkezésre bocsátani a fedélzeti adatrögzítő bármely megőrzött felvételét.

- f) A 996/2010/EU és az (EU) 2016/679 rendelet sérelme nélkül, valamint a fedélzeti adatrögzítő üzemeltetésének biztosításától eltérő esetben:
1. A fedélzeti adatrögzítő által készített hangfelvételek nem hozhatók nyilvánosságra és nem használhatók fel, kivéve, ha az alábbi feltételek mindegyike teljesül:
 - i. rendelkezésre áll a szóban forgó hangfelvételek és azok átirata kezeléséhez kapcsolódó eljárás;
 - ii. a repülő és a karbantartó személyzet valamennyi érintett tagja ehhez előzetesen hozzájárult;
 - iii. a szóban forgó hangfelvételeket kizárólag a biztonság fenntartása és javítása érdekében használják fel.
 - 1a. Ha egy fedélzeti adatrögzítő által rögzített felvételeket a fedélzeti adatrögzítő üzemeltetésének biztosítása érdekében ellenőriznek, az üzemeltető biztosítja a szóban forgó hangfelvételek bizalmas kezelését, valamint azt, hogy azokat ne hozzák nyilvánosságra, és a fedélzeti adatrögzítő üzemeltetésének biztosításán kívül más célra ne használják fel.
 2. A fedélzeti adatrögzítők által a repülési paramétereikről és az adatkapcsolaton alapuló üzenetekről rögzített felvételek nem használhatók a balesetek és kötelezően jelentendő események kivizsgálásától eltérő célokra. Ez a korlátozás csak akkor alkalmazandó, kivéve, ha a szóban forgó feltételek megfelelnek az alábbi feltételek valamelyikének:
 - i. a felvételeket az üzemben tartó kizárólag légialkalmassági vagy karbantartási célokra használja;
 - ii. személyek azonosítására alkalmatlanok;
 - iii. a felvételeket biztonságos eljárásokat követve hozzák nyilvánosságra.
 3. A fedélzeti adatrögzítő üzemeltetésének biztosításától eltérő esetben a fedélzeti adatrögzítő által a pilótafülkében készített képek nem hozhatók nyilvánosságra és nem használhatók fel, kivéve, ha az alábbi feltételek mindegyike teljesül:
 - i. rendelkezésre áll a szóban forgó képfelvételek kezeléséhez kapcsolódó eljárás;
 - ii. a repülő és a karbantartó személyzet valamennyi érintett tagja ehhez előzetesen hozzájárult;
 - iii. a szóban forgó képfelvételeket kizárólag a biztonság fenntartása és javítása érdekében használják fel.
 - 3a. Ha egy fedélzeti adatrögzítő által a pilótafülkében rögzített képeket a fedélzeti adatrögzítő üzemeltetésének biztosítása érdekében ellenőrzik, akkor:
 - i. a szóban forgó képek nem hozhatók nyilvánosságra és nem használhatók fel a fedélzeti adatrögzítő üzemeltetésének biztosításától eltérő célokra;
 - ii. amennyiben a személyzet tagjainak testrészei valószínűleg láthatóak lesznek a képeken, az üzemben tartó biztosítja a szóban forgó képek bizalmas kezelését.”;
- c) az SPO.OP.210 pont helyébe a következő szöveg lép:

„SPO.OP.210 A megközelítés és a leszállás feltételei – repülőgépek

A leszállás előtti megközelítés megkezdése előtt a parancsnok megbizonyosodik arról, hogy a rendelkezésére álló információk alapján a repülőtéren vagy a műveleti területen uralkodó időjárás és a használni kívánt futópálya állapota nem teszi lehetetlenné a biztonságos megközelítés, leszállás vagy megszakított megközelítés végrehajtását.”;

- d) a szöveg a következő SPO.OP.211 ponttal egészül ki:

„SPO.OP.211 A megközelítés és a leszállás feltételei – helikopterek

A leszállás előtti megközelítés megkezdése előtt a parancsnok megbizonyosodik arról, hogy a rendelkezésére álló információk alapján a repülőtéren vagy a műveleti területen uralkodó időjárás és a használni kívánt végső megközelítési és felszállási terület (FATO) állapota nem teszi lehetetlenné a biztonságos megközelítés, leszállás vagy megszakított megközelítés végrehajtását.”;

- e) a szöveg a következő SPO.IDE.A.146 ponttal egészül ki:

„SPO.IDE.A.146 Könnyű fedélzeti adatrögzítő

- a) A 2 250 kg-ot meghaladó maximális engedélyezett felszállótömegű gázturbinás repülőgépeket és a 9-et meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú repülőgépeket el kell látni fedélzeti adatrögzítővel, ha az alábbi feltételek mindegyike teljesül:

1. a repülőgépek nem tartoznak az SPO.IDE.A.145 a) pont hatálya alá;

2. a repülőgépeket kereskedelmi műveletek során használják;
 3. a repülőgépek egyedi légialkalmassági bizonyítványát először 2022. szeptember 5-én vagy az után állították ki.
- b) A fedélzeti adatrögzítőnek repülési adatok vagy képek segítségével olyan információkat kell rögzítenie, amelyek elegendőek a repülési útvonal és a légi jármű sebességének meghatározásához.
- c) A fedélzeti adatrögzítőnek képesnek kell lennie legalább az előző 5 órában rögzített repülési adatok és képek tárolására.
- d) A fedélzeti adatrögzítőnek automatikusan meg kell kezdenie a rögzítést azt megelőzően, hogy a repülőgép képes lenne önerejéből mozogni, és automatikusan abba kell azt hagynia, amikor a repülőgép már nem képes önerejéből mozogni.
- e) Amennyiben a fedélzeti adatrögzítő a pilótafülkében készít kép- és hangfelvételeket, el kell látni egy olyan funkcióval, amely a parancsnok által működtethető, és amely úgy módosítja a működésbe léptetése előtt készített kép- és hangfelvételeket, hogy azokat ne lehessen normál lejátszási vagy másolási technikák alkalmazásával lehívni.”;
- f) a szöveg a következő SPO.IDE.H.146 ponttal egészül ki:

„SPO.IDE.H.146 Könnyű fedélzeti adatrögzítő

- a) A 2 250 kg-ot meghaladó maximális engedélyezett felszállótömegű gázturbinás helikoptereket el kell látni fedélzeti adatrögzítővel, ha az alábbi feltételek mindegyike teljesül:
1. a repülőgépek a SPO.IDE.H.145 a) pont hatálya alátartoznak;
 2. a repülőgépeket kereskedelmi műveletek során használják;
 3. a repülőgépek egyedi légialkalmassági bizonyítványát először 2022. szeptember 5-én vagy az után állították ki.
- b) A fedélzeti adatrögzítőnek repülési adatok vagy képek segítségével olyan információkat kell rögzítenie, amelyek elegendőek a repülési útvonal és a légi jármű sebességének meghatározásához.
- c) A fedélzeti adatrögzítőnek képesnek kell lennie legalább az előző 5 órában rögzített repülési adatok és képek tárolására.
- d) A fedélzeti adatrögzítőnek automatikusan meg kell kezdenie a rögzítést azt megelőzően, hogy a helikopter képes lenne önerejéből mozogni, és automatikusan abba kell azt hagynia, amikor a helikopter már nem képes önerejéből mozogni.
- e) Amennyiben a fedélzeti adatrögzítő a pilótafülkében készít kép- és hangfelvételeket, el kell látni egy olyan funkcióval, amely a parancsnok által működtethető, és amely úgy módosítja a működésbe léptetése előtt készített kép- és hangfelvételeket, hogy azokat ne lehessen normál lejátszási vagy másolási technikák alkalmazásával lehívni.”;
- g) az SPO.SPE.MCF.100 a) pont helyébe a következő lép:
- „a) »A szintű« karbantartási célú ellenőrző repülésnek minősül az a repülés, amely során a légi jármű repülési kézikönyve szerinti rendkívüli vagy vészhelyzeti eljárások alkalmazása várható, vagy amely valamely tartalék-rendszer vagy egyéb biztonsági berendezés működésének igazolásához szükséges;”.
-

HELYESBÍTÉSEK**Helyesbítés a vasútbiztonságról szóló, 2016. május 11-i (EU) 2016/798 európai parlamenti és tanácsi irányelvhez**

(Az Európai Unió Hivatalos Lapja L 138., 2016. május 26.)

1. A 114. oldalon, a 7. cikk (1) bekezdésének a) pontjában:

a következő szövegrész: „a) az utasokkal, a személyzettel, beleértve a munkavállalókat és az alvállalkozókat is, a vasúti átjárók használóiival és más személyekkel kapcsolatos egyedi kockázatok, és a meglévő nemzeti és nemzetközi felelősségi szabályok sérelme nélkül a tiltott helyen járó személyekkel kapcsolatos egyedi kockázatok;”

helyesen: „a) az utasokkal, a személyzettel, beleértve a munkavállalókat és az alvállalkozókat is, a vasúti átjárók használóiival és más személyekkel kapcsolatos egyedi kockázatok, és a meglévő nemzeti és nemzetközi felelősségi szabályok sérelme nélkül az illetéktelen személyekkel kapcsolatos egyedi kockázatok;”.

2. A 136. oldalon, az I. melléklet 1.2. pontjának negyedik franciabekezdésében:

a következő szövegrész: „— tiltott helyen járó személy,”

helyesen: „— illetéktelen személy,”.

3. A 138. oldalon, a Függelék 1.15. pontjában:

a következő szövegrész: „1.15. »tiltott helyen járó személy«: olyan személy, aki olyan vasúti területen tartózkodik, ahol tilos volna tartózkodnia, kivéve a vasúti átjáró igénybe vevőjét;”

helyesen: „1.15. »illetéktelen személy«: olyan személy, aki olyan vasúti területen tartózkodik, ahol tilos volna tartózkodnia, kivéve a vasúti átjáró igénybe vevőjét;”.

4. A 139. oldalon, a Függelék 1.17. pontjában:

a következő szövegrész: „1.17. »nem a peronon tartózkodó egyéb személy«: minden olyan, nem a vasúti peronon lévő személy, aki nem az »utas«, a »munkavállaló vagy vállalkozó«, a »vasúti átjáró igénybe vevője«, »a peronon tartózkodó egyéb személy« vagy az »tiltott helyen járó személy« meghatározások alá tartozik;”

helyesen: „1.17. »nem a peronon tartózkodó egyéb személy«: minden olyan, nem a vasúti peronon lévő személy, aki nem az »utas«, a »munkavállaló vagy vállalkozó«, a »vasúti átjáró igénybe vevője«, »a peronon tartózkodó egyéb személy« vagy az »illetéktelen személy« meghatározások alá tartozik;”.

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



Az Európai Unió Kiadóhivatala
2985 Luxembourg
LUXEMBURG

HU