II

(Nem jogalkotási aktusok)

RENDELETEK

A BIZOTTSÁG (EU) 2017/363 RENDELETE

(2017. március 1.)

a 965/2012/EU rendeletnek az egyhajtóműves gázturbinás repülőgéppel éjszaka vagy műszeres időjárási körülmények között végrehajtott műveletek egyedi jóváhagyása, valamint a kereskedelmi célú egyedi légi szállítási műveletekhez, a hajtóművel rendelkező komplex légi járművekkel végzett nem kereskedelmi célú légi szállítási műveletekhez és a hajtóművel rendelkező komplex légi járművekkel végzett nem kereskedelmi célú egyedi légi szállítási műveletekhez kapcsolódó, veszélyes árukkal kapcsolatos képzésre vonatkozó jóváhagyási követelmények jóváhagyása tekintetében való módosításáról

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 hatályon kívül helyezéséről szóló, 2008. február 20-i 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre ([1]) és különösen annak 8. cikke (5) bekezdésére,

mivel:

(1) A 216/2008/EK rendelet értelmében a Bizottságnak el kell fogadnia a szükséges végrehajtási szabályokat, hogy megteremtse a légi járművek biztonságos üzemben tartásának feltételeit. A 965/2012/EU bizottsági rendelet ([2]) állapítja meg a szóban forgó feltételeket.

(2) A 965/2012/EU rendelet alkalmazása a repülőgép átszállítására irányuló repülésekre aránytalan adminisztratív terhet róna a gazdasági ágazatra és az illetékes hatóságokra. Annak érdekében, hogy a szóban forgó rendelet alkalmazása arányosabb és fokozottan kockázatalapú legyen, az utasokat és árut nem szállító egyszeri repülőgép-járatokat, amelyeket felújítás, javítás, karbantartási ellenőrzések, átvizsgálás, átadás, kivitel vagy hasonló célból átszállítanak, mentesíteni kell a 965/2012/EU rendelet alkalmazása alól.

(3) A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetnek (ICAO) a Chicagóban, 1944. december 7-én a nemzetközi polgári repülésről aláírt egyezmény 6. mellékletének I. részében megállapított szabványai és ajánlott gyakorlatai rendelkezéseket tartalmaznak az egyhajtóműves gázturbinás repülőgéppel éjszaka vagy műszeres időjárási körülmények között végrehajtott műveletekre vonatkozóan. Az említett rendelkezések előírják többek között, hogy az ilyen műveletek jóváhagyásakor az üzemben tartó államának gondoskodnia kell arról, hogy bizonyos feltételek, többek között a beépített berendezésre, a hajtómű megbízhatóságára, a hajtómű-ellenőrzésre, az üzemben tartó eljárásaira és a hajózó személyzet képzésére vonatkozó feltételek teljesülnek. Azt biztosítva, hogy az egyhajtóműves repülőgéppel éjszaka vagy műszeres időjárási körülmények között végrehajtott kereskedelmi célú légi szállítási műveletekre kötelező legyen jóváhagyást kérni az illetékes hatóságtól, az uniós jogot harmonizálni kell az említett rendelkezésekkel.

([1]) HL L 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.).

(4) A szóban forgó harmonizáció megszünteti annak lehetőségét, hogy egy, a 965/2012/EU rendelet 6. cikkének (5) bekezdésében meghatározott eltérés alapján egyhajtóműves repülőgépeket a tagállamok által a 3922/91/EGK tanácsi rendelet ([1]) 8. cikkének (2) bekezdésével összhangban engedélyezett meglévő mentességekben meghatározott feltételek mellett üzemeltessenek. A szóban forgó rendelkezést ezért el kell hagyni. A zökkenőmentes átmenet biztosítása érdekében az egyhajtóműves repülőgépek üzemeltetését lehetővé tevő, szóban forgó mentességeket, a bennük foglalt feltételeket is beleértve, e rendelet hatálybalépését követően észszerű ideig az illetékes hatóság által a harmonizált jogi keret előírásai szerint megadott jóváhagyásnak kell tekinteni. Ezen átmeneti időszakot követően azonban már nem engedhető meg az ilyen mentességre való hivatkozás, hanem helyette kötelező az említett jóváhagyás megszerzése. A szóban forgó repülőgépek üzemeltetésében az átmeneti időszak alatt bekövetkező minden lényeges változást továbbra is be kell jelenteni.

(5) A kereskedelmi célú egyedi légi szállítási műveleteket végző olyan üzemben tartóknak, valamint a hajtóművel rendelkező komplex légi járművekkel nem kereskedelmi célú légi szállítási műveleteket vagy hajtóművel rendelkező komplex légi járművekkel nem kereskedelmi célú egyedi légi szállítási műveleteket végző olyan üzemben tartóknak, amelyek nem szállítanak veszélyes árukat, a 965/2012/EU rendelet III. mellékletének (ORO rész) megfelelően továbbra is ki kell alakítaniuk és fenn kell tartaniuk a veszélyes árukkal kapcsolatos képzési programokat. Annak érdekében azonban, hogy a szóban forgó szabályok alkalmazása arányosabb és fokozottan kockázatalapú legyen, az illetékes hatóságtól a továbbiakban nem kell megkövetelni, hogy jóváhagyja ezeket a képzési programokat.

(6) A 965/2012/EU rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell. Közelebbről a szóban forgó rendeletet III. mellékletét (ORO rész) úgy kell módosítani, hogy a veszélyes árukkal kapcsolatos képzési programokra vonatkozó jóváhagyási követelmények arányosabbak és fokozottan kockázatalapúak legyenek, valamint az V. mellékletét (SPA rész) egy új, az egyhajtóműves gázturbinás repülőgéppel végrehajtott műveletekre vonatkozó alrésszel kell kiegészíteni.

(7) Az e rendeletben az egyhajtóműves gázturbinás repülőgépek tekintetében 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 véleményen ([2]) alapulnak.

(8) 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. A 6. cikk (3) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(3) Az 5. cikktől eltérve és a repülési engedélyre vonatkozó 216/2008/EK rendelet és a 748/2012/EU bizottsági rendelet (*) sérelme nélkül a tervező vagy gyártó szervezetek által a jogosultságaik hatályán belül végzett, a légijármű-típusok bevezetésével vagy átalakításával kapcsolatos repülési műveletek, valamint az olyan, utasokat és árut nem szállító repülőgépjáratok, amelyeket felújítás, javítás, karbantartási ellenőrzések, átvizsgálás, átadás, kivitel vagy hasonló célból átszállítanak, a tagállamok nemzeti jogában meghatározott feltételek mellett üzemeltethetők.

(*) A Bizottság 2012. augusztus 3-i 748/2012/EU rendelete a légi járművek és kapcsolódó termékek, alkatrészek és berendezések légialkalmassági és környezetvédelmi tanúsítása, valamint a tervező és gyártó szervezetek tanúsítása végrehajtási szabályainak megállapításáról (HL L 224., 2012.8.21., 1. o.).”

2. A 6. cikk (5) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(5) A 965/2012/EU rendelet 6. cikkének 2017. március 22. előtt alkalmazott (5) bekezdése alapján, 2017. március 22. előtt a 3922/91/EGK rendelet 8. cikkének (2) bekezdésével összhangban megadott mentességeket 2017. szeptember 2-ig a IV. melléklet (CAT rész) CAT.POL.A.300 a) pontjában említett jóváhagyásnak kell tekinteni. 2017. szeptember 2. után a szóban forgó mentességek alapján nem üzemeltethetők egyhajtóműves repülőgépek.

([1]) A Tanács 1991. december 16-i 3922/91/EGK rendelete a polgári légi közlekedés területén a műszaki előírások és a közigazgatási eljárások összehangolásáról (HL L 373., 1991.12.31., 4. o.).

([2]) Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség 2015. november 11-i 06/2015 sz. véleménye egy, az egyhajtóműves gázturbinás légi járművel éjszaka vagy műszeres időjárási körülmények között végrehajtott műveletekre vonatkozó egyedi jóváhagyási műszaki követelmények megállapításáról szóló bizottsági rendelethez.

Amennyiben a szóban forgó repülőgépek üzemeltetésében 2017. március 22. és 2017. szeptember 2. között olyan változtatást terveznek, amely érinti az említett mentességekben meghatározott feltételeket, a tervezett változtatásról annak végrehajtása előtt értesíteni kell a Bizottságot és az Ügynökséget. A 216/2008/EK rendelet 14. cikkének (5) bekezdésével összhangban a Bizottság és az Ügynökség megvizsgálja a javasolt változást."

3. A II., a III., a IV. és az V. melléklet e rendelet mellékletének megfelelően módosul.

2. 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, 2017. március 1-jén.

a Bizottság részéről

az elnök

Jean-Claude JUNCKER

MELLÉKLET

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

1. 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 Telefon ([1]): _____; Fax _____ ; E-mail: _____				
AOC ([2]): Üzemben tartó neve ([3]): Dátum ([4]): Aláírás: Kereskedelmi név: Üzembentartási előírások száma:				
A légi jármű típusa ([5]): Lajstromjel ([6]):				
A műveletek típusai: Kereskedelmi légi szállítás ☐ Utasok ☐ Áru ☐ Egyéb ([7]): _____				
Műveleti terület ([8]):				
Különleges korlátozások ([9]):				
Egyedi jóváhagyások:	Van	Nincs	Részletek ([10])	Megjegyzések
Veszélyes áruk	☐	☐		
Kis látótávolságú műveletek Felszállás Megközelítés és leszállás	☐	☐	CAT ([11]) … RVR ([12]): m DA/H: láb RVR: m	
RVSM ([13]) ☐ N/A	☐	☐		
ETOPS ([14]) ☐ N/A	☐	☐	Legnagyobb kitérési idő ([15]): perc	
Összetett navigációs előírások teljesítményalapú navigációval (PBN) végzett műveletekhez ([16])	☐	☐		([17])
Előírt minimális navigációs pontosság	☐	☐		
Egyhajtóműves gázturbinás repülőgéppel éjszaka vagy műszeres időjárási körülmények között végrehajtott műveletek (SET-IMC)	☐	☐	([18])	
Helikopteres repülés éjjellátó képalkotó rendszerek segítségével	☐	☐		
Helikopteres függesztményes szállítási műveletek	☐	☐		
Helikopteres légimentési műveletek	☐	☐		
Helikopterrel végzett, tenger feletti műveletek	☐	☐		
A légiutas-kísérő személyzet képzése ([19])	☐	☐		
Légiutas-kísérő tanúsítvány kiadása ([20])	☐	☐		
Folyamatos légialkalmasság	☐	☐	([21])	
Egyéb ([22])				

([1]) Az illetékes hatóság telefonszáma és faxszáma (országhívó számmal együtt). Ha van, adjon meg e-mail címet is.
([2]) A kapcsolódó légijármű-üzembentartási engedély (AOC) számát írja be.
([3]) Az üzemben tartó 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 kiállítási dátuma (nn-hh-éééé) és az illetékes hatóság képviselőjének aláírása.
([5]) A légi jármű gyártójának, típus- és altípusszámának, 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 légijármű-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]) Sorolja fel 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) lábban. 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 (FL: Flight Level – Repülési szint) 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 légijármű-típusnak kettőnél több, vagy annál kevesebb hajtóműve van.
([15]) A légi jármű hatótávolsága (NM [tengeri mérföld] értékben), valamint a hajtóműtípus is megadható.
([16]) 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 eljárásspecifikus jóváhagyását az üzembentartási előírásokban vagy az üzembentartási kézikönyvben lehet feltüntetni. Utóbbi esetben a vonatkozó üzembentartási előírásokban hivatkozni kell az üzembentartási kézikönyv megfelelő oldalára.
([17]) Határozza 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 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.
([22]) Az egyéb jóváhagyásokat és adatokat itt lehet egyenként külön sorban (vagy külön többsoros részben) feltüntetni engedélyenként (pl. rövidpályás leszállások, meredek siklópályán 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, 3. kiadás”;

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

a) az ORO.GEN.110 j) és k) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„j) Az üzemben tartónak – a műszaki utasításban előírtak szerint – a veszélyes árukkal kapcsolatos képzési programokat kell kialakítania és fenntartania. A szóban forgó képzési programoknak illeszkedniük kell a személyzet feladataihoz. A kereskedelmi légi szállítási műveleteket végző üzemben tartók képzési programjait, függetlenül attól, hogy szállítanak-e veszélyes árukat, vagy sem, valamint a veszélyes árukat szállító, az ORO.GEN.005 b), c) és d) pontjában említett, a kereskedelmi légi szállítási műveletektől eltérő műveleteket végző üzemben tartók képzési programjait az illetékes hatóságnak felül kell vizsgálnia és jóvá kell hagynia.

k) A j) bekezdés sérelme nélkül azoknak az üzemben tartóknak, amelyek a következő légi járművek valamelyikével kereskedelmi célú műveleteket végeznek, gondoskodniuk kell arról, hogy a hajózó személyzet megfelelő, a veszélyes árukkal kapcsolatos képzést vagy eligazítást kapjon, amely alapján képes felfedezni az utasok által vagy rakományként a fedélzetre felvitt be nem jelentett veszélyes árukat:

1. vitorlázó repülőgép;

2. ballon;

3. olyan, egyhajtóműves, légcsavaros, 5 700 kg-ot meg nem haladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű és legfeljebb 5 maximális utasülésszám-konfigurációjú repülőgép, amellyel ugyanazon a repülőtéren vagy műveleti területen fel- és leszállva VFR szerint nappal hajtanak végre repülést; vagy

4. olyan, egy hajtóművel rendelkező komplex légi járműnek nem minősülő, legfeljebb 5 maximális utasülésszám-konfigurációjú helikopter, amellyel ugyanazon a repülőtéren vagy műveleti területen fel- és leszállva VFR szerint nappal hajtanak végre repülést.”;

b) az ORO.FC.A.250 a) pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) Egy repülőgépes szakszolgálati engedéllyel (CPL(A)) rendelkező pilóta kereskedelmi légi szállítási műveletek során csak akkor teljesíthet kapitányi feladatokat egypilótás repülőgépen, ha teljesül a következő feltételek valamelyike:

1. a kiindulási repülőtér 50 tengeri mérföldes (90 km) körzetén kívül, VFR szerinti utasszállítás esetén legalább 500 repült órát teljesített repülőgépen, vagy érvényes műszeres repülési jogosítással rendelkezik;

2. több hajtóműves típuson való IFR szerinti repülés esetén legalább 700 repült órát teljesített, ebből 400 órát parancsnokként. Ennek legalább 100 órányi IFR szerinti és 40 órányi több hajtóműves repülőgépen teljesített időt kell magában foglalnia. A 400 órányi, parancsnokként szerzett repült idő az üzembentartási kézikönyvben előírt többpilótás személyzeti rendszerben másodpilótaként végzett repüléssel is kiváltható oly módon, hogy minden másodpilótaként teljesített két repült óra egy óra légijármű-parancsnoki repült időnek felel meg;

3. több hajtóműves repülőgépen való IFR szerinti repülés esetén legalább 700 repült órát teljesített, ebből 400 órát parancsnokként. Ennek legalább 100 órányi IFR szerinti repülést kell magában foglalnia. A 400 órányi, parancsnokként szerzett repült idő az üzembentartási kézikönyvben előírt többpilótás személyzeti rendszerben másodpilótaként végzett repüléssel is kiváltható oly módon, hogy minden másodpilótaként teljesített két repült óra egy óra légijármű-parancsnoki repült időnek felel meg.”;

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

a) a CAT.OP.MPA.136 pont helyébe a következő szöveg lép:

„CAT.OP.MPA.136 Repülési útvonalak és műveleti területek – egyhajtóműves repülőgépek

Hacsak nem rendelkezik az illetékes hatóságnak az V. melléklet (SPA rész) L. alrészének – EGYHAJTÓMŰVES GÁZTURBINÁS REPÜLŐGÉPPEL ÉJSZAKA VAGY MŰSZERES IDŐJÁRÁSI KÖRÜLMÉNYEK KÖZÖTT VÉGREHAJTOTT MŰVELETEK (SET-IMC) megfelelő jóváhagyásával, az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy egyhajtóműves repülőgépekkel csak olyan útvonalakon vagy területek fölött repüljenek, ahol találhatók biztonságos kényszerleszállás végrehajtását lehetővé tevő felületek.”;

b) a CAT.OP.MPA.180 a) pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) Amennyiben időjárási vagy teljesítménybeli okok miatt az induló repülőteret nem lehet felszálló kitérő repülőtérként igénybe venni, az üzemben tartónak egy másik megfelelő felszálló kitérő repülőteret kell választania, amely az induló repülőtértől nem esik messzebb, mint:

1. kéthajtóműves repülőgépek esetében:

i. a légi jármű repülési kézikönyve szerint szélcsendben, normál légköri viszonyok között, a tényleges felszállótömeg alapján egy üzemképtelen hajtóművel tartható utazósebességen történő repüléssel egyórányi repülési időnek megfelelő távolság; vagy

ii. a légi jármű repülési kézikönyve szerint szélcsendben, normál légköri viszonyok között, a tényleges felszállótömeg alapján egy üzemképtelen hajtóművel tartható utazósebességen történő repüléssel, az V. melléklet (SPA rész) F. alrésze alapján jóváhagyott, a megnövelt hatótávolságú két hajtóműves (ETOPS) műveleteknek megfelelő, az esetleges MEL-korlátozásokat figyelembe vevő, legfeljebb két óra kitérő időnek megfelelő távolság;

2. három és négy hajtóműves repülőgépek esetében a légi jármű repülési kézikönyve szerint szélcsendben, normál légköri viszonyok között, a tényleges felszállótömeg alapján egy üzemképtelen hajtóművel tartható utazósebességen történő repüléssel kétórányi repülési időnek megfelelő távolság;

3. az V. melléklet (SPA rész) L. alrészének – EGYHAJTÓMŰVES GÁZTURBINÁS REPÜLŐGÉPPEL ÉJSZAKA VAGY MŰSZERES IDŐJÁRÁSI KÖRÜLMÉNYEK KÖZÖTT VÉGREHAJTOTT MŰVELETEK (SET-IMC) – megfelelően jóváhagyott műveletek esetében szélcsendben, normál légköri viszonyok között, a tényleges felszállótömeg alapján normál utazósebességen történő repüléssel 30 perc repülési időnek megfelelő távolság.

Amennyiben több hajtóműves repülőgépek esetében a légi jármű repülési kézikönyve nem határoz meg egy üzemképtelen hajtóművel tartható utazósebességet, a számításhoz a fennmaradó hajtómű(ek)et a maximális üzemi teljesítményre beállítva elérhető sebességet kell alapul venni.”;

c) a CAT.POL.A.300 a) pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) Hacsak nem rendelkezik az illetékes hatóságnak az V. melléklet (SPA rész) L. alrészének – EGYHAJTÓMŰVES GÁZTURBINÁS REPÜLŐGÉPPEL ÉJSZAKA VAGY MŰSZERES IDŐJÁRÁSI KÖRÜLMÉNYEK KÖZÖTT VÉGREHAJTOTT MŰVELETEK (SET-IMC) megfelelő jóváhagyásával, az üzemben tartó nem üzemeltethet egyhajtóműves repülőgépet:

1. éjjel; vagy

2. műszeres időjárási körülmények között, kivéve a különleges VFR szerinti repüléseket.";

d) a CAT.POL.A.320 pont helyébe a következő szöveg lép:

„CAT.POL.A.320 Útvonalrepülés – egy hajtóműves repülőgépek

a) A repülés során várható időjárási körülmények között a repülőgépnek hajtómű-meghibásodás esetén képesnek kell lennie elérni egy olyan helyet, ahol biztonságos kényszerleszállás hajtható végre, hacsak az üzemben tartó nem rendelkezik az illetékes hatóságnak az V. melléklet (SPA rész) L. alrészének – EGYHAJTÓMŰVES GÁZTURBINÁS REPÜLŐGÉPPEL ÉJSZAKA VAGY MŰSZERES IDŐJÁRÁSI KÖRÜLMÉNYEK KÖZÖTT VÉGREHAJTOTT MŰVELETEK (SET-IMC) megfelelő jóváhagyásával, és kockázati időszakot vesz igénybe.

b) Az a) pont alkalmazásában feltételezni kell, hogy a hajtómű meghibásodásának pontján:

1. a repülőgép nem repül olyan magasságon, amely meghaladja azt, ahol a hajtóművet legfeljebb a maximális üzemi teljesítményen üzemeltetve elérhető legnagyobb emelkedési sebesség 300 láb/perc; és

2. az útvonalrepülés meredeksége a süllyedés teljes meredekségének 0,5 %-kal megnövelt értéke.";

4. az V. melléklet (SPA rész) a következő L. alrésszel egészül ki:

„L. ALRÉSZ

EGYHAJTÓMŰVES GÁZTURBINÁS REPÜLŐGÉPPEL ÉJSZAKA VAGY MŰSZERES IDŐJÁRÁSI KÖRÜLMÉNYEK KÖZÖTT VÉGREHAJTOTT MŰVELETEK (SET-IMC)

SPA.SET-IMC.100 SET-IMC műveletek

Kereskedelmi légi szállítási (CAT) műveletek esetében az egyhajtóműves gázturbinás repülőgépek csak akkor tarthatók üzemben éjszaka vagy műszeres időjárási körülmények között, ha az üzemben tartó az illetékes hatóságtól SET-IMC-jóváhagyást kapott.

SPA.SET-IMC.105 SET-IMC műveletek jóváhagyása

Az illetékes hatóság SET-IMC-jóváhagyásának megszerzéséhez az üzemben tartónak bizonyítania kell, hogy a következő feltételek mindegyike teljesül:

a) a világ összes adott sárkányszerkezet-hajtómű kombinációjú légi járműve alkotta flotta üzemelése során a gázturbinás hajtóművek megbízhatósági szintje elfogadható;

b) a repülőgép és meghajtórendszere 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 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;

c) a hajózó személyzet összetételét és az ilyen műveletekben részt vevő hajózó személyzet tagjaira vonatkozó képzési/ellenőrző programot kidolgozták;

d) kidolgozták az operatív eljárásokat, amelyek meghatározzák a következők mindegyikét:

1. a fedélzeti berendezések, beleértve azok műveleti korlátozásait és a megfelelő bejegyzések feltüntetését a minimálisan szükséges berendezések listájában (MEL);

2. a repülések tervezése;

3. a rendes eljárások;

4. a váratlan helyzetekre vonatkozó eljárások, köztük a meghajtórendszer meghibásodása után követendő eljárások, valamint a mindenkori időjárási viszonyok között követendő kényszerleszállási eljárások;

5. a nyomon követés és az események jelentése.

e) sor került biztonsági kockázatértékelésre, beleértve az elfogadható kockázati időszak meghatározását arra az esetre, ha egy üzemben tartó élni kíván vele.

SPA.SET-IMC.110 A SET-IMC műveletekhez szükséges berendezésekre vonatkozó előírások

A SET-IMC műveletekhez használt repülőgépeket el kell látni az alábbi felszerelésekkel:

a) két különálló villamosenergia-termelő rendszer, amelyek külön-külön is alkalmasak arra, hogy elegendő villamos energiával lássák el a célállomásig vagy egy kitérő repülőtérre történő folyamatos repüléshez szükséges valamennyi alapvető repülési műszert, navigációs rendszert és repülőgéprendszert;

b) két, független forrásokból táplált műhorizont;

c) utasszállítási műveletek esetében minden egyes utasülésnél vállheveder vagy biztonsági öv átlós vállhevederrel;

d) fedélzeti időjárási radarberendezés;

e) túlnyomásos kabinnal üzemeltetett repülőgép esetében elegendő kiegészítő oxigén a fedélzeten tartózkodó összes személy számára, hogy a legnagyobb engedélyezett utazómagasságon bekövetkező hajtómű-meghibásodást követően – a legnagyobb kabinnyomás-csökkenést feltételezve – a repülőgép a legjobb siklási sebességen és a legjobb siklási konfigurációban 13 000 láb alatti kabinmagasságra süllyedhessen;

f) olyan területi navigációs rendszer, amelybe be lehet programozni a leszállóhelyek pozícióját, és amely vízszintes iránnyvezetést biztosít a hajózó személyzet számára a szóban forgó leszállóhelyek eléréséhez;

g) rádió-magasságmérő;

h) olyan leszálló fényszórók, amelyek képesek 200 láb távolságról megvilágítani a földet érési pontot a siklópályán, amelyet a repülőgép leállított hajtóművel tesz meg;

i) elegendő kapacitású és kellően tartós vészhelyzeti villamosenergia-ellátó rendszer, amely az összes villamos-energia-termelő rendszer meghibásodását követően képes villamos energiát szolgáltatni a következőkhöz szükséges további terheléseknek:

1. a hajtómű meghibásodása után a legnagyobb üzemi magasságból való ereszkedés során használt alapvető repülési és területi navigációs műszerek;

2. a hajtómű újraindítására tett egyszeri kísérletet biztosító eszközök;

3. adott esetben a futómű és a fékszárnyak kiengedése;

4. a rádió-magasságmérő használata végig a leszálláshoz való megközelítés során;

5. a leszálló fényszórók;

6. egy Pitot-cső fűtőrendszere;

7. a leszálláshoz a pilóta látásának romlása ellen megfelelő védelmet nyújtó elektromos eszköz, amennyiben be van építve;

j) olyan gyújtási rendszer, amely automatikusan aktiválódik, vagy amelyet kézzel lehet működtetni felszálláshoz, leszálláshoz, valamint repülés közben, látható pára esetén;

k) az erőátviteli rendszer kenési rendszerét folyamatosan figyelő olyan eszköz, amely észleli a hajtáslánc egy alkotórészének küszöbönálló meghibásodásával összefüggő törmelék jelenlétét, beleértve a pilótafülkében működő figyelmeztető jelzést;

l) vészhelyzeti hajtóműteljesítmény-ellenőrző rendszer, amely lehetővé teszi a hajtómű elegendő teljesítménytartományban való további működtetését a repülés biztonságos befejezése érdekében, a tüzelőanyag-szabályozó egység észszerűen várható meghibásodása esetén.”