EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2020.10.9.
COM(2020) 649 final

ANNEX

MELLÉKLET

a következőhöz:

Javaslat
A Tanács határozata

az Európai Unió által a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetben a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 1., 3., 4. függelékével, 6. függelékének I., II. és III. részével, 10. függelékének I. és II. kötetével, 11. függelékével, 14. függelékének I. és II. kötetével, 15. függelékével és 16. függelékének I., II. és III. kötetével kapcsolatos különbségek bejelentése tekintetében, valamint a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet Tanácsában a 6. függelék I. és II. részét érintő – a 25 órás pilótafülke-hangrögzítővel (CVR) való jövőbeli felszereltségi követelménynek a Covid19-vészhelyzetből eredő nemkívánatos következményeinek elkerülése érdekében történő elhalasztására irányuló – 46. és 39. módosítás elfogadása tekintetében képviselendő álláspontról

MELLÉKLET

A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetnek (ICAO) bejelentendő különbségek a Chicagói Egyezmény függelékeinek elfogadott módosításai tekintetében

1. BEJELENTENDŐ KÜLÖNBSÉGEK

A 2020. március 2. és 20. közötti 219. ülésszakán az ICAO Tanács több módosítást fogadott el a Chicagói Egyezmény különböző függelékeire vonatkozóan a biztonság, a környezet és a légi navigáció témájában. Ebben az összefüggésben, tekintettel a vonatkozó uniós jogszabályokra, a különbségeket az alábbiak szerint kell az ICAO-nak bejelenteni.

1.1. A személyzet szakszolgálati engedélyeiről szóló 1. függeléket érintő 176. módosítás

A különbségeket be kell jelenteni.

1.2. A nemzetközi légi navigáció meteorológiai szolgálatáról szóló 3. függeléket érintő 79. módosítás

A különbségeket be kell jelenteni.

1.3. A légi járművek üzemeltetéséről szóló 6. függelék I., II. és III. részét érintő 44., 37., illetve 23. módosítás

I. rész: A különbségeket be kell jelenteni.
II. rész: A különbségeket be kell jelenteni.
III. rész: A különbségeket be kell jelenteni.

1.4. A légiforgalmi távközlésről szóló 10. függeléket (I. és II. kötet) érintő 92. módosítás

I. kötet: A különbségeket be kell jelenteni.
II. kötet: A különbségeket be kell jelenteni.

1.5. A légiforgalmi szolgálatokról szóló 11. függeléket érintő 52. módosítás

A különbségeket be kell jelenteni.

1.6. A repülőterekről szóló 14. függeléket (I. és II. kötet) érintő 15. és 9. módosítás

I. kötet: A különbségeket be kell jelenteni.
II. kötet: A különbségeket be kell jelenteni.

1.7. A 15. függeléket érintő 41. módosítás

A különbséget be kell jelenteni.

1.8. A környezetvédelemről szóló 16. függeléket (I., II. és III. kötet) érintő 13., 10. és 1. módosítás

I. kötet: A különbségeket be kell jelenteni.
II. kötet: A különbségeket be kell jelenteni.
III. kötet: A különbségeket be kell jelenteni.

2. A BEJELENTENDŐ KÜLÖNBSÉGEK RÉSZLETEI

2.1. A személyzet szakszolgálati engedélyeiről szóló 1. függeléket érintő 176. módosítás

2.1.1. Leírás

A módosítás az ICAO kompetenciaalapú képzéssel és értékeléssel foglalkozó munkacsoportja (CBTA-TF) és az ICAO titkársága által kidolgozott ajánlásokon alapul, és az Eljárások légi navigációs szolgáltatásokhoz – képzés című dokumentum (PANS-TRG, 9868. sz. dokumentum) 5. módosításával való összehangolásra vonatkozik, új fogalommeghatározásokat tartalmaz, aktualizálja a repülésüzemi tisztekre vonatkozó követelményeket, módosítja a helyből felszálló repülőgépekre vonatkozó rendelkezéseket és későbbi időpontra halasztja az alkalmazásuk megkezdését, valamint rendelkezéseket vezet be a légiforgalmi irányítóknak a munkahelyi gyakorlati oktatók általi képzésére vonatkozóan.

2.1.2. A vonatkozó uniós jogszabályok

A Bizottság 1178/2011/EU rendelete[1]

A Bizottság (EU) 2015/340 rendelete[2]

2.1.3. Az 1. függeléket érintő 176. módosítás tekintetében bejelentendő különbségek táblázata

A függelékben foglalt rendelkezés	**A különbség kategóriája**	**A különbség részletei**	**Megjegyzések**
1. FEJEZET FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK ÉS A SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLYEZÉSRE VONATKOZÓ ÁLTALÁNOS SZABÁLYOK 1.1. Fogalommeghatározások Kompetencia; kompetenciaelem; kompetenciaegység; hibakezelés; teljesítménykritériumok; repülésre veszélyes helyzet kezelése.	C	Az 1178/2011/EU rendelet ezeket a fogalommeghatározásokat az ICAO-egyezmény 1. függelékének 2018. évi, 12. kiadásában meghatározottak szerint tartalmazza. Az (EU) 2015/340 rendelet nem tartalmazza a felsorolt fogalommeghatározásokat.	A szerkesztési problémák kezelése érdekében az 1178/2011/EU rendelet módosítására a tervek szerint az RMT.0587 számú, „A pilóták képzésére, vizsgáztatására és ellenőrzésére, valamint a kapcsolódó felügyeletre vonatkozó szabályok rendszeres aktualizálása” című szabályalkotási feladat keretében fog sor kerülni. Az (EU) 2015/340 rendelet módosítása későbbi megfontolás tárgyát fogja képezni az RMT.0668 számú, „A légiforgalmi irányítók szakszolgálati engedélyezésére vonatkozó szabályok rendszeres aktualizálása” című szabályalkotási feladat keretében.

[1] HL L 311., 2011.11.25., 1. o.
[2] HL L 63., 2015.3.6., 1. o.

1. FEJEZET FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK ÉS A SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLYEZÉSRE VONATKOZÓ ÁLTALÁNOS SZABÁLYOK 1.1. Fogalommeghatározások Kompetenciaalapú képzés és értékelés; kompetenciaszabvány; feltételek; ICAO kompetencia-keretrendszer; felügyelet; megfigyelhető viselkedés (OB); légijárművet irányító pilóta (PF); felügyelő pilóta (PM).	C	Az uniós rendeletek nem tartalmazzák ezeket a fogalommeghatározásokat.	Az 1178/2011/EU rendelet módosítására a tervek szerint az RMT.0587 számú, „A pilóták képzésére, vizsgáztatására és ellenőrzésére, valamint a kapcsolódó felügyeletre vonatkozó szabályok rendszeres aktualizálása” című szabályalkotási feladat keretében fog sor kerülni.
2.4.3. A repülőgépre vonatkozó szakszolgálati jogosítás kiadására vonatkozó egyedi követelmények 2.4.3.1. Tapasztalat 2.4.3.1.1. Legfeljebb 20 óra tapasztalat számítható be.	A	Az 1178/2011/EU rendelet I. mellékletének (FCL rész) FCL.315 CPL – Tanfolyam pontja és 3. függeléke együtt értelmezve legfeljebb 10 óra beszámítását teszi lehetővé.	
1.2.8.2. és 2. FÜGGELÉK JÓVÁHAGYOTT KÉPZÉSI SZERVEZET 3. Képzési programok	B	A hajózószemélyzeti szakszolgálati engedélyezésről szóló 1178/2011/EU rendelet I. mellékletének (FCL rész) FCL.115, FCL.210, FCL.315 és FCL.315.A, FCL.410.A, FCL.515, FCL.930.FI, FCL.930.TRI, FCL.930.CRI, FCL.930.IRI, FCL.930.SFI, FCL.930.MCCI, FCL.930.STI, FCL.930.MI, FCL.930.FTI pontja, valamint 3., 5. és 6. függeléke biztosítja a szükséges mértékű rugalmasságot a képzési programoknak.	

4. FEJEZET – A HAJÓZÓ SZEMÉLYZET TAGJAITÓL ELTÉRŐ SZEMÉLYZET SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLYEI ÉS JOGOSÍTÁSAI 4.4. Légiforgalmi irányítói szakszolgálati engedély 4.4.1. Az engedély kiadására vonatkozó követelmények 4.4.1.3. Tapasztalat 4.4.1.3.1.	C	Az (EU) 2015/340 rendelet nem tartalmazza a 3 hónapos szolgálati időre vonatkozó követelményt.	Az (EU) 2015/340 rendelet módosítása későbbi megfontolás tárgyát fogja képezni az RMT.0668 számú, „A légiforgalmi irányítók szakszolgálati engedélyezésére vonatkozó szabályok rendszeres aktualizálása” című szabályalkotási feladat keretében. A módosításjavaslatról szóló értesítés (NPA) közzétételére várhatóan 2020 végéig fog sor kerülni.
4.4.1.3.2.	A	Az (EU) 2015/340 rendelet részletesen foglalkozik a hivatkozott szabvánnyal a munkahelyi gyakorlati oktatók tapasztalata és képzése tekintetében.	Az (EU) 2015/340 rendelet ATCO részének módosítása nem várható.
4.5. Légiforgalmi irányítói jogosítások 4.5.2. Légiforgalmi irányítói jogosításokra vonatkozó követelmények 4.5.2.2. Tapasztalat 4.5.2.2.1. pont b. albekezdése	B	Az (EU) 2015/340 rendelet ATCO része anélkül foglalkozik a hivatkozott szabvánnyal, hogy további kötelezettséget írna elő.	Az (EU) 2015/340 rendelet ATCO részének módosítása nem várható.
4.5.2.2.1. pont c. albekezdése	C	Az uniós rendeletek nem írnak elő gyakorlati/képzési tapasztalatot a légtérellenőrző radarberendezéssel végzett bevezető irányítás terén.	A szabvánnyal várhatóan az (EU) 2015/340 rendelet ATCO részhez kapcsolódó elfogadható megfelelősi módozatok kapcsán fognak foglalkozni az RMT.0668 számú, „A légiforgalmi irányítók szakszolgálati engedélyezésére vonatkozó szabályok rendszeres aktualizálása” című szabályalkotási feladat keretében. A módosításjavaslatról szóló értesítés (NPA) közzétételére várhatóan 2020 végéig fog sor kerülni.

4.5.2.2.2.	B	Az (EU) 2015/340 rendelet ATCO része nem írja elő, hogy a jogosítás iránti kérelmet a tapasztalat megszerzésétől számított hat hónapon belül kell benyújtani. Ugyanezen rendelet azonban előírja, hogy a jogosultság gyakorlásának különböző alkalmai között legfeljebb 90 nap telhet el. Az ATCO részben meghatározott szabály rendelkezik arról az esetről, ha a gyakornok légiforgalmi irányítói szakszolgálati engedély birtokosa az engedély kiadásának napjától számított egy éven belül nem kezdi meg a szakszolgálati engedély által biztosított jogosultságok gyakorlását, illetve ha az említett jogosultságok gyakorlását több mint egy évre megszakítja. Ilyenkor az engedély birtokosa csak akkor kezdheti meg vagy folytathatja tovább az adott jogosítás szerinti munkahelyi képzést, ha korábbi szaktudásának értékelése alapján továbbra is megfelel az adott jogosításra vonatkozó követelményeknek, illetve miután teljesítette az értékelés alapján esetlegesen előírt képzési követelményeket.	

1.2. A nemzetközi légi navigáció meteorológiai szolgálatáról szóló 3. függeléket érintő 79. módosítás

1.2.1. Leírás

A módosítás – melyet a meteorológiai bizottság 4. ülésén (METP/4) fogalmaztak meg – az ICAO meteorológiai információk cseréjére szolgáló modelljével (IWXXM), a nemzetközi

légi útvonalak vulkánfigyelő rendszerével (IAVW), a globális előrejelző rendszerrel (WAFS), a SIGMET-tel, az AIRMET-tel és a GAMET-tel foglalkozik[3].

1.2.2. A vonatkozó uniós jogszabály

A Bizottság (EU) 2017/373 végrehajtási rendelete[4]

1.2.3. A 3. függeléket érintő 79. módosítás tekintetében bejelentendő különbségek táblázata

A függelékben foglalt rendelkezés	**A különbség kategóriája**	**A különbség részletei**	**Megjegyzések**
3. FÜGGELÉK, 79. módosítás, 1. fejezet 1.1. „Fogalommeghatározások”; „Vulkanikus hamu tájékoztató központ (VAAC)”	C	Az uniós szabályokban a „vulkanikus hamu tájékoztató központ (VAAC)” fogalommeghatározása magában foglalja a „vulkánkitörés következtében” szöveget is.	Az (EU) 2017/373 rendelet módosításának elfogadására a tervek szerint 2021 3. negyedévéig kerül sor, ekkor várható a „vulkánkitörés következtében” szövegrész törlése, és a „vulkanikus hamu tájékoztató központ (VAAC)” fogalommeghatározásának összehangolása az ICAO-egyezmény 79. módosításával.
3. FÜGGELÉK, 79. módosítás, 3. fejezet 3.4 „Meteorológiai megfigyelőállomások”; új 3.4.4. rendelkezés	C	Az uniós szabályok nem tartalmaznak arra vonatkozó ajánlást, hogy a meteorológiai megfigyelőállomások (MWO-k) a szomszédos MWO-kkal összehangoltan kezeljék a SIGMET-et.	A tervek szerint 2021 3. negyedévéig sor kerül az (EU) 2017/373 rendelet módosításának elfogadására, mely az említett rendeletet várhatóan az ICAO-egyezmény 79. módosításában szereplővel egyenértékű és azzal összhangban lévő követelménnyel fogja kiegészíteni.

[3] Az AIRMET-et és a SIGMET-et említi az (EU) 2017/373 rendelet. Ezek a rendszerek egyes időjárási körülményekről adnak tájékoztatást a légtérfelhasználóknak.

A GAMET meghatározása az ICAO-egyezmény szabályaiban szerepel. Kis magasságon történő repülésekre vonatkozóan ad területi előrejelzést egy repüléstájékoztató körzet vagy annak alkörzete tekintetében, rövidítéseket használó, egyszerű nyelvezettel; az előrejelzéseket az érintett meteorológiai hatóság által kijelölt meteorológiai iroda készíti, és megküldi a szomszédos repüléstájékoztató körzetek meteorológiai irodáinak, az érintett meteorológiai hatóságok közötti megállapodástól függően. Az uniós jogban az (EU) 2017/373 rendelet I. mellékletében (Fogalommeghatározások) szerepel a „kis magasságon történő repülésekre vonatkozó területi előrejelzés” fogalma.

[4] HL L 62., 2017.3.8., 1. o.

3. FÜGGELÉK, 79. módosítás, 3. fejezet 3.7. „Trópusi ciklon tájékoztató központ”; 3.7. b) rendelkezés	C	Az uniós szabályokban nem szerepel arra vonatkozó követelmény, hogy a (trópusi ciklonra vonatkozó) megfigyelés idején az intenzitás változását is meg kell adni.	A tervek szerint 2021 3. negyedévéig sor kerül az (EU) 2017/373 rendelet módosításának elfogadására, mely az említett rendeletet várhatóan a (trópusi ciklonra vonatkozó) megfigyelés idején tapasztalt intenzitásváltozás megadására vonatkozó, az ICAO-egyezmény 79. módosításával összhangban lévő követelménnyel fogja kiegészíteni.
3. FÜGGELÉK, 79. módosítás, 1. függelék „Térkép- és nyomtatványminták”; VAG- vagy SVA-minta	C	Az uniós szabályok nem tartalmazzák a vulkáni hamura vonatkozó grafikus formátumú tájékoztatáshoz, illetve a grafikus formátumú SIGMET-hez használt Mercator és a sztereografikus poláris vetületeket ábrázoló frissített térképmintákat (példatérképeket).	A tervek szerint 2021 3. negyedévéig sor kerül az (EU) 2017/373 rendelet módosításának elfogadására, mely az említett rendeletet várhatóan a Mercator és a sztereografikus poláris vetületeket ábrázoló frissített térképmintákra (példatérképekre) vonatkozó, az ICAO-egyezmény 79. módosításával összhangban lévő rendelkezésekkel fogja kiegészíteni.
3. FÜGGELÉK, 79. módosítás, 2. függelék 1.2. „Raszteres magaslégköri előrejelzések”, 1.2.1. rendelkezés	C	Az uniós szabályok e rendelkezés tekintetében a következő különbségeket tartalmazzák: 1. hivatkozás a „felhő nélkül” és a „felhőn belül” körülményre (turbulenciával összefüggésben); 2. az előrejelzések közzétételének sorrendje megegyezik az elkészítésük sorrendjével; valamint 3. a közzétételnek legkésőbb 6 órával a megfigyelés standard ideje után meg kell történnie.	A tervek szerint 2021 3. negyedévéig sor kerül az (EU) 2017/373 rendelet módosításának elfogadására, melynek keretében az ICAO-egyezmény 79. módosításával összhangban várhatóan: 1. a „felhő nélkül” és a „felhőn belül” kifejezések törlésre kerülnek; 2. törlésre kerül a közzététel meghatározott sorrendje; és 3. a közzétételre rendelkezésre álló idő 5 órában lesz meghatározva.

3. FÜGGELÉK, 79. módosítás, 2. függelék 1.2. „Raszteres magaslégköri előrejelzések”, az 1.2.2. g) rendelkezés vonatkozásában	C	Az uniós szabályok nem tesznek említést azokról az új turbulenciarétegekről, amelyek középpontja a 100-as (700 hPa), a 140-es (600 hPa) és a 180-as (500 hPa) repülési szinteken található.	A tervek szerint 2021 3. negyedévéig sor kerül az (EU) 2017/373 rendelet módosításának elfogadására, mely az említett rendeletet várhatóan ki fogja egészíteni az ICAO-egyezmény 79. módosításával összhangban lévő, a 100-as (700 hPa), a 140-es (600 hPa) és a 180-as (500 hPa) repülési szinteken található középponttal rendelkező, új turbulenciarétegekre vonatkozó rendelkezésekkel, valamint az azokhoz kapcsolódó megjegyzésekkel.
3. FÜGGELÉK, 79. módosítás, 2. függelék 1.3. „Jelentős időjárási képződményekre (SIGWX) vonatkozó előrejelzések”, az 1.3.1.1. rendelkezés vonatkozásában	C	Az uniós szabályok értelmében a jelentős időjárási képződményekre (SIGWX) vonatkozó előrejelzéseket legkésőbb a megfigyelés standard idejétől számított 9 órán belül közzé kell tenni.	A tervek szerint 2021 3. negyedévéig sor kerül az (EU) 2017/373 rendelet módosításának elfogadására, mely az említett rendeletet várhatóan olyan, az ICAO-egyezmény 79. módosításával összhangban lévő követelménnyel fogja kiegészíteni, amely a közzétételre rendelkezésre álló időt szokásos üzem esetén 7 órában, készenléti üzem esetén 9 órában fogja meghatározni.
3. FÜGGELÉK, 79. módosítás, 2. függelék 1.3. „Jelentős időjárási képződményekre (SIGWX) vonatkozó előrejelzések”, az 1.3.1.3. rendelkezés vonatkozásában	C	Az uniós szabályok – tekintettel az ICAO-egyezmény módosításának halasztott hatályára (2021. november 4.) – nem tartalmaznak olyan követelményeket, amelyek előírnák a világterületi előrejelző központok számára, hogy a SIGWX-előrejelzéseket IWXXM-kód formájában készítsék el.	A tervek szerint 2021 3. negyedévéig sor kerül az (EU) 2017/373 rendelet módosításának elfogadására, mely az említett rendeletet várhatóan olyan, az ICAO-egyezmény 79. módosításával összhangban lévő követelménnyel fogja kiegészíteni, amely előírja a világterületi előrejelző központok számára, hogy a SIGWX-előrejelzéseket IWXXM-kód formájában készítsék el.

3. FÜGGELÉK, 79. módosítás, 2. függelék 2.1. „A globális előrejelző rendszer (WAFS) termékeinek használata”, 2.1.2. rendelkezés	C	Az uniós szabályokba ez a rendelkezés nincs átültetve. Ennek megfelelően – és tekintettel az ICAO-egyezmény módosításának halasztott hatályára (2021. november 4.) – nincsenek olyan követelmények, amelyek előírnák a repülőtéri meteorológiai irodák számára, hogy a világterületi előrejelző központoktól kapott IWXXM-kódolású adatokat a szabványos WAFS-térképekké dekódolják.	Az (EU) 2017/373 bizottsági végrehajtási rendelet MET.TR.215 pontja nem rendelkezik kifejezetten a repülési dokumentációhoz biztosított meteorológiai információk elkészítéséhez felhasznált WAFS-termékek használatáról. Az (EU) 2017/373 rendelet módosítása e tekintetben nem tervezett.
3. FÜGGELÉK, 79. módosítás, 2. függelék 2.2. „Jelentős eltérések bejelentése a globális előrejelző központoknál (WAFC)”, 2.2. rendelkezés	C	Az uniós szabályok – tekintettel az ICAO-egyezmény módosításának halasztott hatályára (2021. november 4.) – nem tartalmaznak olyan követelményeket, amelyek előírnák a világterületi előrejelző központoktól származó IWXXM-adatokat felhasználó repülőtéri meteorológiai irodák számára, hogy a jelentős eltéréseket bejelentsék az adott világterületi előrejelző központnál.	A tervek szerint 2021 3. negyedévéig sor kerül az (EU) 2017/373 rendelet módosításának elfogadására, mely az említett rendeletet várhatóan olyan, az ICAO-egyezmény 79. módosításával összhangban lévő követelménnyel fogja kiegészíteni, amely előírja (a repülőtéri meteorológiai irodák mellett) a meteorológiai szolgálatok számára, hogy IWXXM-adatok használata esetén jelentsék a jelentős eltéréseket az érintett világterületi előrejelző központoknak.
3. FÜGGELÉK, 79. módosítás, 2. függelék A2-1. táblázat, „Vulkanikus hamura vonatkozó tájékoztató üzenet minta”	C	Az uniós szabályokban a minta nem tartalmaz hivatkozást az „UNKNOWN” (nem ismert) szövegre a tájékoztató üzenetnek az állam vagy régió megadására szolgáló szakasza esetében. Nincs hivatkozás az „SFC” (felszín) magasságra és az „UNKNOWN” (nem ismert) szövegre a csúcsmagasság megadására szolgáló szakaszban. Nincsenek a „RE-SUSPENDED” (reszuszpenzióval a légkörbe került) vulkáni hamura vonatkozó példák és lábjegyzetek.	A tervek szerint 2021 3. negyedévéig sor kerül az (EU) 2017/373 rendelet módosításának elfogadására, mely az említett rendeletet várhatóan olyan, az ICAO-egyezmény 79. módosításával összhangban lévő rendelkezésekkel fogja kiegészíteni, amelyek hivatkozást tesznek az „UNKNOWN” (nem ismert) szövegre az állam vagy régió megadására szolgáló szakaszban; az „SFC” (felszín) magasságra és az „UNKNOWN” (nem ismert) szövegre a csúcsmagasság

			megadására szolgáló szakaszban; valamint amelyek a „RE-SUSPENDED” (reszuszpenzióval a légkörbe került) vulkáni hamura vonatkozó példákat tartalmaznak.
3. FÜGGELÉK, 79. módosítás, 2. függelék A2-1. minta, „Vulkanikus hamura vonatkozó tájékoztató üzenet minta”	C	Az uniós szabályokban a minta nem tükrözi a vulkán számával kapcsolatos rovat módosítását.	A tervek szerint 2021 3. negyedévéig sor kerül az (EU) 2017/373 rendelet módosításának elfogadására, mely a mintának a vulkán számával kapcsolatos rovatát az ICAO-egyezmény 79. módosításával összhangban módosítani fogja.
3. FÜGGELÉK, 79. módosítás, 2. függelék A2-2. táblázat, „Trópusi ciklonra vonatkozó tájékoztató üzenet minta”	C	Az uniós szabályokban a minta nem tartalmazza a következőket: 1. a trópusi ciklon megfigyelése során bekövetkező intenzitásváltozás megadására vonatkozó rendelkezések; 2. a „NIL” lehetőség beillesztése a megfigyelt zivatarfelhők (CB) tekintetében.	A tervek szerint 2021 3. negyedévéig sor kerül az (EU) 2017/373 rendelet módosításának elfogadására, mely az említett rendeletet az ICAO-egyezmény 79. módosításával összhangban ki fogja egészíteni a trópusi ciklon megfigyelése során bekövetkező intenzitásváltozás megadására vonatkozó rendelkezésekkel, valamint a megfigyelt zivatarfelhők (CB) tekintetében be fogja illeszteni a „NIL” lehetőséget.
3. FÜGGELÉK, 79. módosítás, 2. függelék A2-2. minta, „Trópusi ciklonra vonatkozó tájékoztató üzenet minta”	C	Az uniós szabályokban az aktualizált minta nem tartalmazza a trópusi ciklonok megfigyelése során bekövetkező intenzitásváltozás megadására szolgáló elemet.	A tervek szerint 2021 3. negyedévéig sor kerül az (EU) 2017/373 rendelet módosításának elfogadására, mely az említett rendeletet várhatóan a trópusi ciklonok megfigyelése során bekövetkező intenzitásváltozás megadására szolgáló, az ICAO-egyezmény 79. módosításával összhangban lévő elemmel fogja kiegészíteni.

3. FÜGGELÉK, 79. módosítás, 2. függelék A2-3. táblázat, „Az űridőjárási adatokra vonatkozó tájékoztató üzenet mintája”	C	Az uniós szabályok jelenleg nem tartalmaznak az űrmeteorológiai központok működésére vonatkozó rendelkezéseket – és így az A2-3. táblázatot sem tartalmazzák.	Az EASA továbbra is figyelemmel fogja kísérni az űridőjárásra vonatkozó rendelkezésekkel kapcsolatos fejleményeket. Jelenleg nincsenek arra vonatkozó becslések, hogy mikor lesznek az űrmeteorológiai központok működésére vonatkozó rendelkezések beépítve az uniós szabályokba.
3. FÜGGELÉK, 79. módosítás, 3. függelék A3-2. táblázat, „METAR- és SPECI-jelentésekre vonatkozó tájékoztató üzenet minta”	C	Az uniós szabályok nem tartalmazzák kifejezetten, hogy a törtvonal („/”) használható a hiányzó adatok jelzésére.	A tervek szerint 2021 3. negyedévéig sor kerül az (EU) 2017/373 rendelet módosításának elfogadására, valamint annak megfontolására, hogy az uniós szabályok lehetőséget biztosítsanak-e a hiányzó adatoknak a törtvonallal („/”) való jelzésére az uniós dokumentumokban.
3. FÜGGELÉK, 79. módosítás, 4. függelék 2.6. „Turbulencia”, 2.6.2. rendelkezés	C	Az ICAO-egyezmény 3. függelékének 5. fejezete és 4. függeléke nem került átültetésre az uniós szabályozásba.	Az örvénydisszipációs rátával (EDR) kapcsolatos turbulenciajelentésére vonatkozó rendelkezésekre a 923/2012/EU bizottsági végrehajtási rendelet (SERA) fogja tartalmazni, amely a 0476 számú, „A SERA rendszeres aktualizálása” című szabályalkotási feladat keretében foglalkozik a légi jármű által végzett megfigyelésekkel és azok beszédüzemű kapcsolaton történő jelentésével. Az adatkapcsolati műveletekkel kapcsolatos jövőbeli feladatok keretében az adatkapcsolati kommunikációra vonatkozó rendelkezések is megfontolás tárgyát fogják képezni.

3. FÜGGELÉK, 79. módosítás, 4. függelék 2.6. „Turbulencia”, 2.6.3. rendelkezés	C	Az ICAO-egyezmény 3. függelékének 5. fejezete és 4. függeléke nem került átültetésre az uniós szabályozásba.	Az örvénydisszipációs rátával (EDR) kapcsolatos turbulenciajelentésére vonatkozó rendelkezésekre a 923/2012/EU bizottsági végrehajtási rendelet (SERA) fogja tartalmazni, amely a 0476 számú, „A SERA rendszeres aktualizálása” című szabályalkotási feladat keretében foglalkozik a légi jármű által végzett megfigyelésekkel és azok beszédüzemű kapcsolaton történő jelentésével. Az adatkapcsolati műveletekkel kapcsolatos jövőbeli feladatok keretében az adatkapcsolati kommunikációra vonatkozó rendelkezések is megfontolás tárgyát fogják képezni.
3. FÜGGELÉK, 79. módosítás, 4. függelék A4-1. táblázat „Különleges légi jelentés (fedélzetről leadott adattovábbítás) minta”	C	Az ICAO-egyezmény 3. függelékének 5. fejezete és 4. függeléke nem került átültetésre az uniós szabályozásba.	Az erős porviharok jelentésére vonatkozó rendelkezésekre a 923/2012/EU bizottsági végrehajtási rendelet (SERA) fogja tartalmazni, amely a 0476 számú, „A SERA rendszeres aktualizálása” című szabályalkotási feladat keretében foglalkozik a légi jármű által végzett megfigyelésekkel és azok beszédüzemű kapcsolaton történő jelentésével. Az adatkapcsolati műveletekkel kapcsolatos jövőbeli feladatok keretében az adatkapcsolati kommunikációra vonatkozó rendelkezések is megfontolás tárgyát fogják képezni.

3. FÜGGELÉK, 79. módosítás, 5. függelék 4.4. „A kis magasságon történő repülésekre vonatkozó területi előrejelzések cseréje és közzététele”, új 4.4.2. rendelkezés	C	Az uniós szabályok nem tesznek említést a kis magasságon történő repülésekre vonatkozó területi előrejelzéseknek a légiforgalmi állandóhelyű szolgálat internetalapú szolgálatai felé való továbbításáról.	A tervek szerint 2021 3. negyedévéig sor kerül az (EU) 2017/373 rendelet módosításának elfogadására, mely az említett rendeletet várhatóan a kis magasságon történő repülésekre vonatkozó területi előrejelzéseknek a légiforgalmi állandóhelyű szolgálat internetalapú szolgálatai felé való továbbítására vonatkozó, az ICAO-egyezmény 79. módosításával összhangban lévő rendelkezéssel fogja kiegészíteni.
3. FÜGGELÉK, 79. módosítás, 6. függelék 4.2. „A jelenséghez kapcsolódó kritériumok többek között a SIGMET-üzenetek, az AIRMET-üzenetek és a különleges légi jelentések (műholdas kapcsolat) tekintetében”, új 4.2.6. rendelkezés	C	Az uniós szabályokban az erős és közepes turbulencia alsó küszöbértéke 0,7, illetve 0,4.	A tervek szerint 2021 3. negyedévéig sor kerül az (EU) 2017/373 rendelet módosításának elfogadására, mely az ICAO-egyezmény 79. módosításával összhangban az erős és közepes turbulencia alsó küszöbértékét várhatóan 0,45, illetve 0,20 értékre fogja módosítani.
3. FÜGGELÉK, 79. módosítás, 6. függelék A6-1A. táblázat „SIGMET és AIRMET minta”	C	Az uniós szabályok nem tartalmaznak rendelkezéseket a következőkre vonatkozóan: 1. a viharfelhők (CB) azonosítása a trópusi ciklonok előrejelzett helyzete és a kapcsolódó lábjegyzetek figyelembevételével; valamint 2. a radioaktív felhőkről tájékoztatást nyújtó SIGMET-hez kapcsolódó lábjegyzetek felülvizsgálata.	A tervek szerint 2021 3. negyedévéig sor kerül az (EU) 2017/373 rendelet módosításának elfogadására, mely a rendeletet várhatóan: 1. a viharfelhőknek a trópusi ciklonok előrejelzett helyzete és a kapcsolódó lábjegyzetek figyelembevételével való azonosítására vonatkozó; valamint 2. a radioaktív felhőkről tájékoztatást nyújtó SIGMET-hez kapcsolódó lábjegyzetek felülvizsgálatáról vonatkozó, az ICAO-egyezmény 79. módosításával összhangban lévő rendelkezésekkel fogja kiegészíteni.

3. FÜGGELÉK, 79. módosítás, 6. függelék A6-1B. táblázat „Különleges légi jelentések (műholdas kapcsolat) minta”	C	Az uniós szabályokban: 1. nem szerepel az „erős porvihar” (HVY DS) elem; valamint 2. a „Hely” és „Szint” szöveg nincs a „Megfigyelés helye” és „Megfigyelt szint” szövegre kiegészítve.	A tervek szerint 2021 3. negyedévéig sor kerül az (EU) 2017/373 rendelet módosításának elfogadására, valamint annak megfontolására, hogy indokolt-e az említett rendeletet olyan rendelkezésekkel kiegészíteni, amelyek az uniós műveletekhez kapcsolódó különleges légi jelentésekre (műholdas kapcsolat) vonatkoznak.
3. FÜGGELÉK, 79. módosítás, 6. függelék A6-4. minta, „Radioaktív felhőkre vonatkozó SIGMET-üzenetek”	C	Az uniós szabályokba nincs átültetve a radioaktív felhőkre vonatkozó SIGMET-üzeneteknek az ICAO által használt formátuma.	A tervek szerint 2021 3. negyedévéig sor kerül az (EU) 2017/373 rendelet módosításának elfogadására, mely az említett rendeletet várhatóan ki fogja egészíteni a radioaktív felhőkre vonatkozó SIGMET-üzeneteknek az ICAO által használt formátumára vonatkozó, az ICAO 79. módosításával összhangban lévő rendelkezésekkel.
3. FÜGGELÉK, 79. módosítás, 8. függelék 2.2. „A jelentős időjárási képződményekre vonatkozó információk formátuma”, 2.2.1. rendelkezés	B	Az uniós szabályok e tekintetben nem tesznek különbséget a repülés előtti tervezés és a repülés közbeni újratervezés között.	Az (EU) 2017/373 rendelet módosítása e tekintetben nem tervezett.
3. FÜGGELÉK, 79. módosítás, 8. függelék 2.2. „A jelentős időjárási képződményekre vonatkozó információk formátuma”, 2.2.2. rendelkezés	C	Az uniós szabályok – tekintettel az ICAO-egyezmény módosításának halasztott hatályára (2021. november 4.) – nem tartalmaznak arra vonatkozó ajánlást, hogy a világterületi előrejelző központoktól származó, a jelentős időjárási képződményekre vonatkozó információk IWXXM-kód formátumúak legyenek.	A tervek szerint 2021 3. negyedévéig sor kerül az (EU) 2017/373 rendelet módosításának elfogadására, mely – a módosítás halasztott hatályának (2021. november 4.) figyelembevételével – az említett rendeletet várhatóan azzal, az ICAO-egyezmény 79. módosításával összhangban lévő ajánlással egészíti ki, hogy a világterületi előrejelző központoktól származó, a jelentős időjárási képződményekre vonatkozó információk IWXXM-kód formátumúak legyenek.

1.3. A légi járművek üzemeltetéséről szóló 6. függelék I., II. és III. részét érintő 44., 37., illetve 23. módosítás

1.3.1. Leírás

A 6. függelék I. részére vonatkozó 44. módosítás a konfliktuszónákat, a minden időjárásban folytatott műveleteket, az engedélyezések, az elfogadások és a jóváhagyások (AAA) feltételeinek összehangolását, a tehertért, a földközelség-jelző rendszert (GPWS), a mentőmellényeket, a 83a. cikket, a fedélzeti adatrögzítőket, az adatkapcsolati kommunikációs üzenetek rögzítését és a vészhelyzetben lévő légi jármű helyét érinti.

A 6. függelék II. részére vonatkozó 37. módosítás a minden időjárásban folytatott műveleteket, az engedélyezések, az elfogadások és a jóváhagyások (AAA) feltételeinek összehangolását, a 83a. cikket, a fedélzeti adatrögzítőket és az adatkapcsolati kommunikációs üzenetek rögzítését érinti.

A 6. függelék III. részére vonatkozó 23. módosítás a minden időjárásban folytatott műveleteket, az engedélyezések, az elfogadások és a jóváhagyások (AAA) feltételeinek összehangolását, a 83a. cikket, a helikopterek expozíció melletti teljesítményére vonatkozó szabályzat kidolgozását, a fedélzeti adatrögzítőket és az adatkapcsolati kommunikációs üzenetek rögzítését érinti.

1.3.2. A vonatkozó uniós jogszabály

A Bizottság 965/2012/EU rendelete[5]

1.3.3. A 6. függelék I. részét érintő 44. módosítás tekintetében bejelentendő különbségek táblázata

A függelékben foglalt rendelkezés	**A különbség kategóriája**	**A különbség részletei**	**Megjegyzések**
4.2.8.1.1.	C	Részben átültetve. A CVS rendszer esetében nem alkalmazandó az üzemelés során történő beszámítás. A 965/2012/EU rendelet jelenleg csak a HUD rendszerek és az EVS rendszerek esetében engedélyez üzemelés során történő beszámítást.	
4.2.8.2.	C	Részben átültetve. A szabvány újonnan bevezetett elemei még nincsenek átültetve át az uniós szabályokba.	

[5] HL L 296., 2012.10.25., 1. o.

4.3.4.1.2.	C	Részben átültetve. Az uniós szabályok az ETOPS-koncepciót használják az EDTO-koncepció helyett.	Az EDTO-szabványok a tervek szerint az RMT.0392. számú szabályalkotási feladat keretében lesznek átültetve a 965/2012/EU rendeletbe.
4.7.2.1.	C	Nincs átültetve. A 965/2012/EU rendelet nem használja az EDTO-koncepciót. Ehelyett az ETOPS-koncepciót használja.	Az EDTO-szabványok a tervek szerint az RMT.0392. számú szabályalkotási feladat keretében lesznek átültetve a 965/2012/EU rendeletbe.
4.7.2.2.	C	Nincs átültetve. A 965/2012/EU rendelet nem használja az EDTO-koncepciót. Ehelyett az ETOPS-koncepciót használja.	Az EDTO-szabványok a tervek szerint az RMT.0392. számú szabályalkotási feladat keretében lesznek átültetve a 965/2012/EU rendeletbe.
4.7.2.3.	C	Nincs átültetve. A 965/2012/EU rendelet nem használja az EDTO-koncepciót. Ehelyett az ETOPS-koncepciót használja.	Az EDTO-szabványok a tervek szerint az RMT.0392. számú szabályalkotási feladat keretében lesznek átültetve a 965/2012/EU rendeletbe.
4.7.2.4.	C	Nincs átültetve. A 965/2012/EU rendelet nem használja az EDTO-koncepciót. Ehelyett az ETOPS-koncepciót használja.	Az EDTO-szabványok a tervek szerint az RMT.0392. számú szabályalkotási feladat keretében lesznek átültetve a 965/2012/EU rendeletbe.
4.7.2.6.	C	Nincs átültetve. A 965/2012/EU rendelet nem használja az EDTO-koncepciót. Ehelyett az ETOPS-koncepciót használja.	Az EDTO-szabványok a tervek szerint az RMT.0392. számú szabályalkotási feladat keretében lesznek átültetve a 965/2012/EU rendeletbe.
6.1.5.1.	C	Nincs átültetve.	
6.1.5.2.	C	Nincs átültetve.	
6.1.5.3.	C	Nincs átültetve.	
6.1.5.4. Ajánlás	C	Nincs átültetve.	
6.3.3.1.1	A	Pontosabb vagy azt meghaladó. A 965/2012/EU rendelet CAT.IDE.A.195 a) pontja előírja az egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal 2014. április 8-án vagy az után ellátott repülőgépek	

		adatkapcsolaton alapuló kommunikációinak rögzítését.	
6.3.3.1.2.	C	Nincs átültetve. A 965/2012/EU rendelet CAT.IDE.A.195 a) pontja csak az egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal 2014. április 8-án vagy az után ellátott repülőgépekre alkalmazandó. Az adatkapcsolaton alapuló kommunikáció rögzítését lehetővé tevő készülék utólagos felszerelése nem szükséges.	
6.3.3.1.3. Ajánlás	C	Nincs átültetve.	
6.18.1	C	Részben átültetve. A 965/2012/EU rendelet CAT.GEN.MPA.210 pontja nem vonatkozik olyan repülőgépekre, amelyek maximális engedélyezett felszállótömege (MCTOM) nem éri el a 45 500 kg-ot, maximális utasülésszám-konfigurációja (MOPSC) pedig a 19-et. Ezenkívül a CAT.GEN.MPA.210 pont csak az egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal 2023. január 1-jén vagy az után ellátott repülőgépekre alkalmazandó.	
6.18.2. Ajánlás	C	Nincs átültetve.	

8. függelék 1.6.	C	Nincs átültetve. Jelenleg nincsenek olyan uniós követelmények, amelyek a repülőgép adatrögzítő rendszere (ADRS) áramforrásának megbízhatóságára vonatkoznának, az említett rendszer használata esetén.	A 6.3.1.1.1. szabvány tekintetében különbséget kell bejelenteni.
10. függelék	C	Nincs átültetve.	

1.1.4. A 6. függelék II. részét érintő 37. módosítás tekintetében bejelentendő különbségek táblázata

A függelékben foglalt rendelkezés	**A különbség kategóriája**	**A különbség részletei**	**Megjegyzések**
2.2.2.2.1.1.	C	Részben átültetve. A CVS rendszer esetében nem alkalmazandó az üzemelés során beszámítás. A 965/2012/EU rendelet jelenleg csak a HUD rendszerek és az EVS rendszer esetében nem engedélyez üzemelés során történő beszámítást.	
2.4.16.2.1	C	Részben átültetve.	Az NCO rész nem ír elő a fedélzeti adatrögzítő szállítására vonatkozó követelményeket.
2.4.18.1.	C	Nincs átültetve.	
2.4.18.2.	C	Nincs átültetve.	
2.4.18.3.	C	Nincs átültetve.	
2.4.18.4.	C	Nincs átültetve.	
2.5. függelék	C	Nincs átültetve.	

1.1.5. A 6. függelék III. részét érintő 23. módosítás tekintetében bejelentendő különbségek táblázata

A függelékben foglalt rendelkezés	**A különbség kategóriája**	**A különbség részletei**	**Megjegyzések**
2.2.8.1.1.	C	Részben átültetve. A CVS rendszer esetében nem alkalmazandó üzemelés során történő beszámítás. A 965/2012/EU rendelet jelenleg csak a HUD rendszerek és az EVS rendszer esetében engedélyez üzemelés során történő beszámítást.	
2.2.8.2.	C	Részben átültetve. A szabvány újonnan bevezetett elemei még nincsenek átültetve át az uniós szabályokba.	
4.1.5.1.	C	Nincs átültetve.	
4.1.5.2.	C	Nincs átültetve.	
4.1.5.3.	C	Nincs átültetve.	
4.1.5.4.	C	Nincs átültetve.	
4.3.3.1.2.	C	Nincs átültetve.	
4.3.3.1.2.4.	C	Nincs átültetve.	
4.7.3.1.1.1.	C	Nincs átültetve.	
4.13.1.	C	Nincs átültetve.	
4.13.2.	C	Nincs átültetve.	
4.13.3.	C	Nincs átültetve.	
4.13.4.	C	Nincs átültetve.	
4. függelék 1.6.	C	Nincs átültetve. Jelenleg nincsenek olyan uniós követelmények, amelyek a repülőgép adatrögzítő rendszere (ADRS) energiaforrásának	A 4.3.1.1.4. szabvány tekintetében különbséget kell bejelenteni.

		megbízhatóságára vonatkoznának, az említett rendszer használata esetén.	
6. függelék	C	Nincs átültetve.	

1.4. A légiforgalmi távközlésről szóló 10. függeléket (I. és II. kötet) érintő 92. módosítás

1.4.1. Leírás

I. kötet: A módosítás a globális navigációs műholdrendszerhez (GNSS) és a hagyományos navigációs segédeszközökhöz kapcsolódik, és azt a navigációs rendszerekkel foglalkozó bizottság (NSP) 4. és 5. ülésén dolgozták ki, A módosítás az alábbiakra irányul: a) műszeres leszállító rendszerek (ILS) teljesítménykategóriái; b) információszolgáltatás a rádiónavigációs szolgáltatások működési státuszáról; c) a műholdas pontosító rendszerre (SBAS) vonatkozó rendelkezések frissítése új SBAS-szolgáltatók, az egyeztetett világidő (UTC) új szabványos azonosítója, és a globális helymeghatározó rendszer adatkibocsátásának (IOD) ellenőrzésére vonatkozó követelmények bevezetése révén; d) a földi bázisú kiegészítő rendszer (GBAS) urh adatsugárzásának (VDB) az ILS-szel és az urh tartományú körsugárzó rádió-irányadóval (VOR) való kompatibilitását biztosító rendelkezések bevezetése; e) a GBAS-re vonatkozó rendelkezések pontosítása és helyesbítése; valamint f) további útmutatás a GNSS adatok integritásával kapcsolatos riasztási határértékekre vonatkozóan.

II. kötet: A módosítás az ICAO meteorológiai információcsere-modelljét (IWXXM), a légiforgalmi állandóhelyű távközlési hálózatot (AFTN) és a légiforgalmi állandóhelyű szolgálatot (AFS) érinti.

1.4.2. A vonatkozó uniós jogszabály

A Bizottság (EU) 2017/373 végrehajtási rendelete[6]

1.4.3. A 10. függelék I. kötetét érintő 92. módosítás tekintetében bejelentendő különbségek táblázata

A függelékben foglalt rendelkezés	**A különbség kategóriája**	**A különbség részletei**	**Megjegyzések**
10. függelék, I. kötet, 92. módosítás	C	Az (EU) 2017/373 rendelet csak az ICAO-egyezmény 10. függelékének I. kötetére hivatkozik, annak 89. módosításáig bezárólag.	A megfelelés akkor valósul meg, ha az (EU) 2017/373 rendelet CNS.TR.100 pontjának a tényleges Európai Légiközlekedés-biztonsági Tervben részletezett ütemterv szerinti módosítására az RMT.0719. számú, „Az ATM/ANS-szabályok (IR/AMC/GM) rendszeres aktualizálása” című

[6] HL L 62., 2017.3.8., 1. o.

			szabályalkotási feladat keretében sor került.

1.1.0.

1.1.4. A 10. függelék II. kötetét érintő 92. módosítás tekintetében bejelentendő különbségek táblázata

A függelékben foglalt rendelkezés	**A különbség kategóriája**	**A különbség részletei**	**Megjegyzések**
10. függelék II. kötet, 92. módosítás, 4. fejezet, 4.3. pont	C	Az (EU) 2017/373 rendelet csak az ICAO-egyezmény 10. függelékének I. kötetére hivatkozik, annak 89. módosításáig bezárólag.	A megfelelés akkor valósul meg, ha az (EU) 2017/373 rendelet CNS.TR.100 pontjának a tényleges Európai Légiközlekedés-biztonsági Tervben részletezett ütemterv szerinti módosítására az RMT.0719. számú, „Az ATM/ANS-szabályok (IR/AMC/GM) rendszeres aktualizálása” című szabályalkotási feladat keretében sor került.

1.5. A légiforgalmi szolgálatokról szóló 11. függeléket érintő 52. módosítás

1.5.1. Leírás

A módosítások a konfliktuszónákkal kapcsolatos vészhelyzeti tervezést érintik. A módosításokat egyrészt a Holland Biztonsági Testület (DSB) biztonsági ajánlásai ihlették, melyeket a testület a Malaysia Airlines 17-es járatának katasztrófáját követően fogalmazott meg, másrészt a polgári repülést a konfliktuszónákban fenyegető veszélyekkel foglalkozó munkacsoport (TF RCZ) ajánlásai (C-DEC 203/1). A módosításban szerepel egy újonnan bevezetendő intézkedés is a kiszolgáló járművek vezetői általi visszaolvasásra vonatkozóan.

1.5.2. A vonatkozó uniós jogszabályok

A Bizottság (EU) 2017/373 végrehajtási rendelete[7]

A Bizottság (EU) 2020/469 végrehajtási rendelete[8]

A Bizottság 139/2014/EU rendelete[9]

[7] HL L 62., 2017.3.8., 1. o.
[8] HL L 104., 2012.4.3., 1. o.
[9] HL L 44., 2012.2.14., 1. o.

A Bizottság 923/2012/EU végrehajtási rendelete[10]

1.5.3. A 11. függelék 52. módosítása tekintetében bejelentendő különbségek táblázata

A függelékben foglalt rendelkezés	**A különbség kategóriája**	**A különbség részletei**	**Megjegyzések**
11. függelék, 52. módosítás, 2.19. fejezet, 2.19.3. pont	C	Az uniós szabályok nem tartalmazzák azt a követelményt, hogy a megfelelő ATS hatóságnak biztosítania kell a repülésbiztonsági kockázatelemzés elvégzését és a megfelelő kockázatcsökkentő intézkedések végrehajtását.	Az (EU) 2017/373 rendelet módosítására – melynek ütemterve az Európai Légiközlekedés-biztonsági Tervben (EPAS) követhető – a tervek szerint az RMT.0719. számú, „A légiforgalmi szolgáltatásokra és a léginavigációs szolgálatokra vonatkozó szabályok rendszeres aktualizálása” című szabályalkotási feladat keretében fog sor kerülni.
11. függelék, 52. módosítás, 2.19. fejezet, 2.19.3.1. pont	C	Az uniós szabályok nem tartalmazzák azt a követelmény, hogy a tagállamoknak eljárásokat kell létrehozniuk annak érdekében, hogy a repülésbiztonsági kockázatértékelés során megkönnyítsék valamennyi releváns, repülésbiztonsági szempontból jelentős tényező figyelembevételét.	Az (EU) 2017/373 rendelet módosítására – melynek ütemterve az Európai Légiközlekedés-biztonsági Tervben (EPAS) követhető – a tervek szerint az RMT.0719. számú, „A légiforgalmi szolgáltatásokra és a léginavigációs szolgálatokra vonatkozó szabályok rendszeres aktualizálása” című szabályalkotási feladat keretében fog sor kerülni.

[10] HL L 281., 2012.10.13., 1. o.

11. függelék, 52. módosítás, 3. fejezet, 3.7.3.3. pont	A	A 139/2014/EU rendelet módosítására irányuló javaslat, melynek közzététele 2020 végéig várható, a következő rendelkezéseket tartalmazza: *„3. A rádióberendezéssel felszerelt járművet a munkaterületen üzemeltetni szándékozó vagy üzemeltető vezetőnek vissza kell olvasnia a beszédüzemű kapcsolat útján kapott utasítások repülésbiztonsági jelentőségű részeit a légiforgalmi szolgálatoknak. Bármely futópályára, gurulópályára vagy futópályasávra való rágurulásra, a kereszteződések előtti várakozásra, keresztezésre, valamint ezen műveletek végzésére vonatkozó utasításokat mindig vissza kell olvasni;* *4. A 3. pontban foglaltaktól eltérő utasításokat vissza kell olvasnia a légiforgalmi szolgálatoknak, vagy oly módon kell nyugtáznia őket, hogy egyértelműen jelezze, hogy azokat megértette és be fogja tartani.* <u>Az ICAO szövege</u>: A munkaterületen üzemelő vagy működni szándékozó jármű vezetőjének vissza kell olvasnia a beszédüzemű kapcsolat útján kapott utasítások repülésbiztonsági jelentőségű részeit (pl. bármely üzemben lévő futópályára vagy gurulópályára való rágurulásra, azok kereszteződése előtti várakozásra, azok keresztezésére, valamint azokon műveletek végzésére vonatkozó utasítást) a légiforgalmi szolgálatoknak.	Az uniós rendelet várhatóan pontosabb lesz, azon álláspontból kifolyólag, hogy a járművek vezetőire vonatkozó követelményeknek ugyanolyan pontosaknak kell lenniük, mint a hajózó személyzetre vonatkozó követelményeknek. A 139/2014/EU rendelet vonatkozó követelményei az RMT.0476. számú, „A SERA szabályainak (IR/AMC/GM) rendszeres aktualizálása” című szabályalkotási feladat keretében a 923/2012/EU rendelet SERA.8015 e) pontjába is beillesztésre kerülnek, és a tervek szerint 2023 4. negyedévétől kell őket alkalmazni.

11. függelék, 52. módosítás, 3. fejezet, 3.7.3.4. pont	C	Az uniós szabályok nem tartalmazzák azt a követelmény, hogy az irányítónak meg kell hallgatnia a jármű vezetője által visszaolvasott információkat.	A 923/2012/EU rendelet módosítását az RMT.0476. számú, „A SERA szabályainak (IR/AMC/GM) rendszeres aktualizálása” című szabályalkotási feladat keretében fogják mérlegelni. Az említett módsítást, mely tartalmazni fogja azt – az 52. módosítással összhangban lévő – követelményt, hogy az irányítónak meg kell hallgatnia a jármű vezetője által visszaolvasott információkat, a tervek szerint 2023 4. negyedévétől kell majd alkalmazni.

1.6. A repülőterekről szóló 14. függelék I. és II. kötetét érintő 15. és 9. módosítás

1.6.1. Leírás

I. kötet: A módosítás a repülőterek kialakítását és működését, valamint a navigációt segítő vizuális segédeszközöket érinti.

II. kötet: A módosítás a repülőterek kialakítására és működésére vonatkozó előírásokat érinti, és a repülőterek kialakításával és működésével foglalkozó bizottság (ADOP) 3. ülésén, valamint a repülőterekkel kapcsolatos léginavigációs előírásokkal foglalkozó csoport 8. ülésén elhangzottakon alapul.

1.6.2. A vonatkozó uniós jogszabályok

I. kötet: A Bizottság 139/2014/EU rendelete[11] és a Bizottság (EU) 2017/373 végrehajtási rendelete[12]

II. kötet: A Bizottság 139/2014/EU rendelete[13]

1.6.3. A 14. függelék I. kötetét érintő 15. módosítás tekintetében bejelentendő különbségek táblázata

A függelékben foglalt rendelkezés	**A különbség kategóriája**	**A különbség részletei**	**Megjegyzések**
1.1.7. Objektumok elhelyezése a futópályasávokon	A	A típusalkalmassági előírások bizonyos típusú futópályák esetében nagyobb értékeket tartalmaznak.	A rendelkezést a tervek szerint 2021 3. negyedévig fogják elfogadni.

[11] HL L 44., 2012.2.14., 1. o.
[12] HL L 62., 2017.3.8., 1. o.
[13] HL L 44., 2012.2.14., 1. o.

3.6.3. A felszállási biztonsági sáv szélessége	A	A jelenlegi típusalkalmassági előírások bizonyos futópályák esetében nagyobb értéket tartalmaz.	Az EASA tovább vizsgálja a típusalkalmassági előírások módosításának szükségességét.
3.12.6. Kitérő várakozó helyek, futópálya várópontok, közbenső várópontok és útváró helyek elhelyezkedése	B	A jelenlegi típusalkalmassági előírás nem határozza meg pontosan az előírás célját a belső átmeneti helyeket illetően.	A rendelkezést a tervek szerint 2021 3. negyedévig fogják elfogadni.
3.12.8. Kitérő várakozó helyek, futópálya várópontok, közbenső várópontok és útváró helyek elhelyezkedése	C	A rendelkezés iránymutatásként került átültetésre.	A rendelkezést valószínűleg 2021 3. negyedévig fogják elfogadni.
5.3.23.4. Futópálya védőfények	C	A jelenlegi típusalkalmassági előírások nem foglalkoznak ezzel a rendelkezéssel.	A rendelkezést a tervek szerint 2021 3. negyedévig fogják elfogadni.
5.3.23.5. A futópálya védőfények elhelyezkedése	C	A jelenlegi típusalkalmassági előírások nem foglalkoznak ezzel a rendelkezéssel.	A rendelkezést a tervek szerint 2021 3. negyedévig fogják elfogadni.
5.3.23.6. A futópálya védőfények elhelyezkedése	C	A jelenlegi típusalkalmassági előírások nem foglalkoznak ezzel a rendelkezéssel.	A rendelkezést a tervek szerint 2021 3. negyedévig fogják elfogadni.
5.3.23.10. A futópálya védőfények jellemzői	B	A jelenlegi típusalkalmassági előírás másként kezeli ezt a rendelkezést.	A rendelkezést a tervek szerint 2021 3. negyedévig fogják elfogadni.
5.3.29.3. A behajtást tiltó sorompó elhelyezése	C	A jelenlegi típusalkalmassági előírások nem foglalkoznak ezzel a rendelkezéssel.	A rendelkezést a tervek szerint 2021 3. negyedévig fogják elfogadni.
5.3.29.8. A behajtást tiltó sorompó jellemzői	B	A jelenlegi típusalkalmassági előírások másként kezelik ezt a rendelkezést.	A rendelkezést a tervek szerint 2021 3. negyedévig fogják elfogadni.

5.4.1. pont 5-5. táblázata	A	A jelenlegi előírás értelmében a jelzőtáblák jelzőfelületének magasabban kell elhelyezkednie.	Ez a rendelkezés a tervek szerint nem változik.
5.4.3.35. Tájékoztató táblák	C	A jelenlegi típusalkalmassági előírás nem foglalkozik teljes mértékben ezzel a rendelkezéssel.	A rendelkezést a tervek szerint 2021 3. negyedévig fogják elfogadni.
5.4.3.37. Tájékoztató táblák	C	A jelenlegi típusalkalmassági előírás nem foglalkozik teljes mértékben ezzel a rendelkezéssel.	A rendelkezést a tervek szerint 2021 3. negyedévig fogják elfogadni.
5.4.3.39.	C	A jelenlegi típusalkalmassági előírás nem foglalkozik teljes mértékben ezzel a rendelkezéssel.	A rendelkezést a tervek szerint 2021 3. negyedévig fogják elfogadni.
9.9.5.	A	A jelenlegi típusalkalmassági előírás bizonyos futópályatípusok esetében szigorúbban rendelkezik az objektumok elhelyezése tekintetében.	A rendelkezést a tervek szerint 2021 3. negyedévig fogják elfogadni.

1.1.4. A 14. függelék II. kötetét érintő 9. módosítás tekintetében bejelentendő különbségek táblázata

A függelékben foglalt rendelkezés	**A különbség kategóriája**	**A különbség részletei**	**Megjegyzések**
1.1. A „D” kialakítás meghatározása	C	A jelenlegi rendelkezések nem fedik le a fogalommeghatározás tartalmát. Emellett az csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkozik.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
1.1. A D-érték meghatározása	C	A jelenlegi rendelkezések nem fedik le a fogalommeghatározás tartalmát. Emellett az csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.

		vonatkozik.	
1.1. A dinamikus teherviselő felület meghatározása	C	A jelenlegi fogalommeghatározás a vészhelyzeti földet éréshez kapcsolódik, nem pedig a helikopter mozgásához. Emellett az csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkozik.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
1.1. A „meghosszabbított” fogalom meghatározása	C	A jelenlegi rendelkezések nem fedik le a fogalommeghatározás tartalmát. Emellett az csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkozik.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
1.1. A helikopter-állóhely meghatározása	C	A jelenlegi fogalommeghatározás nem fedi le a „helikopter-állóhely” új fogalommeghatározása szerinti valamennyi funkciót. Emellett az csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkozik.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
1.1. A helikopter-gurulóút meghatározása	C	A jelenlegi rendelkezések nem fedik le a fogalommeghatározás új tartalmát. Emellett az csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkozik.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.

1.1. A „helikopter gurulási útvonala” fogalom meghatározása	C	A jelenlegi rendelkezések nem fedik le a fogalommeghatározás tartalmát. Emellett az csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkozik.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
1.1. A védelmi terület meghatározása	C	A jelenlegi meghatározás a gurulási útvonalra is kiterjed. Emellett az csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkozik.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
1.1. A földetérési helyet meghatározó kör (TDPC) meghatározása	C	A jelenlegi rendelkezések nem fedik le a fogalommeghatározás tartalmát. Emellett az csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkozik.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
1.1. A földetérési helyet meghatározó jelzés (TDPM) meghatározása	C	A jelenlegi rendelkezések nem fedik le a fogalommeghatározás tartalmát. Emellett az csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkozik.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
2.4.1. A helikopter-leszállóhely méretei és kapcsolódó információk	C	Az előírás még nincs átültetve.	Az előírás a jövőben – 2023 4. negyedévéig – az RMT.0722. számú szabályalkotási feladat keretében megfontolás tárgyát fogja képezni.
2.4.3. A helikopter-leszállóhely méretei és kapcsolódó információk	C	Az előírás még nincs átültetve.	Az előírás a jövőben – 2023 4. negyedévéig – az RMT.0722. számú szabályalkotási feladat keretében megfontolás tárgyát fogja képezni.

2.7.1. Mentés és tűzoltás (a védelem szintjére vonatkozó információk)	C	A repülőterekre is vonatkozó előírások iránymutatásként kerültek átültetésre.	Az előírás a jövőben – 2023 4. negyedévéig – az RMT.0722. számú szabályalkotási feladat keretében megfontolás tárgyát fogja képezni.
2.7.2. Mentés és tűzoltás (kategória)	C	A repülőterekre is vonatkozó előírások iránymutatásként kerültek átültetésre.	Az előírás a jövőben – 2023 4. negyedévéig – az RMT.0722. számú szabályalkotási feladat keretében megfontolás tárgyát fogja képezni.
2.7.3. Mentés és tűzoltás (a védelem szintjére vonatkozó információk kihirdetése)	C	A repülőterekre is vonatkozó előírások iránymutatásként kerültek átültetésre.	Az előírás a jövőben – 2023 4. negyedévéig – az RMT.0722. számú szabályalkotási feladat keretében megfontolás tárgyát fogja képezni.
2.7.4. Mentés és tűzoltás (új kategória)	C	A repülőterekre is vonatkozó előírások iránymutatásként kerültek átültetésre.	Az előírás a jövőben – 2023 4. negyedévéig – az RMT.0722. számú szabályalkotási feladat keretében megfontolás tárgyát fogja képezni.
3.1.1. Végső megközelítési és felszállási területek (FATO)	C	A jelenlegi előírások más módon kezelik a végső megközelítési és felszállási területeket. Emellett a jelenlegi rendelkezés csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkozik.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
3.1.2. A végső megközelítési és felszállási területek kialakítása	C	A jelenlegi rendelkezések nem veszik figyelembe, hogy a végső megközelítési és felszállási területeknek nem kell szilárdnak lenniük. Emellett a jelenlegi rendelkezés csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkozik.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.

3.1.3. A végső megközelítési és felszállási területek méretei	C	A jelenlegi előírások másként határozzák meg a végső megközelítési és felszállási területek méreteit. Emellett a jelenlegi rendelkezés csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkozik.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
3.1.5. A szilárd végső megközelítési és felszállási területek lejtése	C	A jelenlegi előírások másként határozzák meg a lejtést. Emellett a jelenlegi rendelkezés csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkozik.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
3.1.8. A végső megközelítési és felszállási területek körülötti biztonsági terület	C	A jelenlegi előírások más módon kezelik a biztonsági területeket jellemzőit. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
3.1.9. A végső megközelítési és felszállási területek körülötti biztonsági terület méretei	C	A jelenlegi előírások más módon kezelik a biztonsági területeket méreteit. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.

3.1.11. Tárgyak a végső megközelítési és felszállási területek körülötti biztonsági területen	C	A jelenlegi előírások más módon kezelik a tárgyak jelenlétét a biztonsági területen. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
3.1.13. A védett oldalirányú lejtő kialakítása	C	A jelenlegi előírások más módon kezelik a tárgyak jelenlétét a biztonsági területen. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
3.1.14. A védett oldalirányú lejtő kialakítása	C	A jelenlegi előírások más módon kezelik a tárgyak jelenlétét a biztonsági területen. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
3.1.15. Akadályok a védett oldalirányú lejtő felületén	C	A jelenlegi előírások lehetővé teszik, hogy bizonyos feltételek mellett tárgyak helyezkedjenek el a felületen. Emellett a jelenlegi rendelkezés csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkozik.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.

3.1.16. Helikopter biztonsági felszálló terület	C	A jelenlegi rendelkezések nem foglalkoznak ezzel az előírással. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
3.1.19. A helikopter biztonsági felszálló területek szélessége	C	A jelenlegi rendelkezés egyetlen lejtőt említ. Emellett a jelenlegi rendelkezés csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkozik.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
3.1.21. Földetérési és elemelkedési terület (TLOF)	C	A jelenlegi rendelkezések nem foglalkoznak ezzel az előírással. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
3.1.24. A földetérési és elemelkedési terület méretei	C	A jelenlegi rendelkezések nem foglalkoznak ezzel az előírással. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
3.1.26. Lejtők a földetérési és elemelkedési területen	A	A jelenlegi termékleírás szigorúbb meredekségi jellemzőket tartalmaz. Emellett a jelenlegi rendelkezés csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkozik.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.

3.1.27. Földetérési és elemelkedési terület a végső megközelítési és felszállási területen belül	C	A jelenlegi rendelkezések nem foglalkoznak ezzel az előírással. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
3.1.28. Földetérési és elemelkedési terület a helikopter-állóhelyen	C	A jelenlegi rendelkezések nem foglalkoznak ezzel az előírással. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
3.1.29. A földetérési és elemelkedési terület jelölései	C	A jelenlegi rendelkezések nem foglalkoznak ezzel az előírással. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
3.1.30. TDPM a FATO-ban vagy TLOF-ben	C	A jelenlegi rendelkezések nem foglalkoznak ezzel az előírással. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
3.1.31. Alternatív TDPM-ek	C	A jelenlegi rendelkezések nem foglalkoznak ezzel az előírással. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.

3.1.33. Helikopter-gurulóutak	C	A jelenlegi rendelkezések nem foglalkoznak ezzel az előírással. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
3.1.34. Helikopter gurulóutak szélessége	C	A jelenlegi rendelkezések nem foglalkoznak ezzel az előírással. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
3.1.35. Helikopter-gurulóutak keresztirányú lejtése	C	A jelenlegi rendelkezések nem foglalkoznak ezzel az előírással. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
3.1.36. Helikopter gurulási útvonalak	C	A jelenlegi rendelkezések nem foglalkoznak ezzel az előírással. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
3.1.38. Helikopter gurulási útvonal lejtése	C	A jelenlegi rendelkezések nem foglalkoznak ezzel az előírással. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.

3.1.42. Helikopter légi gurulási útvonalak	C	A jelenlegi rendelkezések nem foglalkoznak ezzel az előírással. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
3.1.44. Helikopter-állóhelyek	C	A jelenlegi előírások más módon kezelik az állóhelyek jellemzőit. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
3.1.45. A helikopter-állóhelyek méretei	C	A jelenlegi előírások más módon kezelik az állóhelyek jellemzőit. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
3.1.46. A helikopter-állóhelyek lejtése	C	A jelenlegi előírások más módon kezelik az állóhelyek jellemzőit. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
3.1.47. A helikopter-állóhelyek jelölései	C	A jelenlegi előírások lehetővé teszik az állóhelyek jelöléssel való ellátásának mellőzését. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.

3.1.52. A nem egyidejűleg használt állóhelyek védelmi területe	C	A jelenlegi rendelkezések nem foglalkoznak ezzel az előírással. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
3.1.55. A szilárd védelmi terület lejtése	C	A jelenlegi rendelkezések nem foglalkoznak ezzel az előírással. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
4.2.7. Megközelítési és felszállási emelkedési felület felszíni helikopter-leszállóhelyek esetében	C	Az előírás nem terjed ki a legalább egy védett oldalirányú lejtő rendelkezésre állását előíró rendelkezésre. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
5.2.2. A helikopter-leszállóhely azonosító jelölés (megjegyzés, de beillesztésre került az új 5-1A. ábra)	C	A jelenlegi rendelkezések nem foglalkoznak ezzel az előírással. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.

5.2.7.4. A célpont jelölésének jellemzői	C	A jelenlegi rendelkezések a fehér szín használatát írják elő, és nem követelik meg, hogy a jelölés színe eltérjen a háttér színétől. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
5.2.9.1. A TDPM elhelyezése	C	A jelenlegi rendelkezés a TDPM elhelyezéséről normatívabb módon és azt több feltétel meghatározásával rendelkeznek. Emellett a jelenlegi rendelkezés csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkozik.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
5.2.9.2. A TDPM jellemzői	C	A jelenlegi rendelkezések nem foglalkoznak ezekkel az előírásokkal. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
5.2.9.3. A TDPC helye	C	A jelenlegi rendelkezések nem foglalkoznak ezzel az előírással. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.

5.2.9.5. Leszállás elől elzárt szektor jelölése	C	A jelenlegi rendelkezések nem foglalkoznak ezekkel az előírásokkal. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
5.2.9.8. A vállvonal hossza	C	A jelenlegi rendelkezések nem foglalkoznak ezzel az előírással. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
5.2.9.9. Leszállás elől elzárt szektor jelölésének jellemzői	C	A jelenlegi rendelkezések nem foglalkoznak ezzel az előírással. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
5.2.9.10. A TDPM prioritása	C	A jelenlegi rendelkezések nem foglalkoznak ezzel az előírással. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
5.2.13.2. Helikopter középvonalának jelölése	C	A jelenlegi rendelkezések a földi gurulóutakra vonatkoznak. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.

5.2.13.3. A helikopter-gurulóút jelöléseinek elhelyezése	C	A jelenlegi rendelkezések a földi gurulóutakra vonatkoznak. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
5.2.13.4. A helikopter-gurulóút jelzőinek elhelyezése	C	A jelenlegi rendelkezések a földi gurulóutakra vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
5.2.13.5. A helikopter-gurulóút jelzői közötti távolság	C	A jelenlegi rendelkezések a földi gurulóutakra vonatkoznak. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
5.2.13.6. A középvonal jelölése a burkolattal ellátott helikopter-gurulóutakon	C	A jelenlegi rendelkezések a földi gurulóutakra vonatkoznak. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
5.2.13.7. A középvonal jelölése a burkolat nélküli helikopter-gurulóutakon	C	A jelenlegi rendelkezések nem foglalkoznak ezzel az előírással. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.

5.2.13.8. A helikopter-gurulóutak peremén elhelyezett jelölések jellemzői	C	A jelenlegi rendelkezések a földi gurulóutakra vonatkoznak. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
5.2.13.9. A helikopter-gurulóutak peremén elhelyezett jelzők	C	A jelenlegi rendelkezések a földi gurulóutakra vonatkoznak. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
5.2.13.10. A helikopter-gurulóutak peremén elhelyezett jelzők magassága	C	A jelenlegi rendelkezések a földi gurulóutakra vonatkoznak. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
5.2.13.11. A helikopter-gurulóutak peremén elhelyezett jelzők színe	C	A jelenlegi rendelkezések a földi gurulóutakra vonatkoznak. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
5.2.13.12. A helikopter-gurulóutak peremén elhelyezett jelzők fénye	C	A jelenlegi rendelkezések a földi gurulóutakra vonatkoznak. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.

5.2.14.1. A helikopterek légi gurulási útvonalának jelölései és jelzői	C	A jelenlegi követelmények értelmében a vonatkozó jelöléseket és jelzőket csak bizonyos körülmények között kell elhelyezni. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
5.2.14.2. A helikopterek légi gurulási útvonala jelöléseinek és jelzőinek elhelyezése	C	A jelenlegi rendelkezések a légi gurulóutakra vonatkoznak. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
5.2.14.3. A helikopterek légi gurulási útvonala középvonalának jelölése	C	A jelenlegi rendelkezések a légi gurulóutakra vonatkoznak. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
5.2.14.4. A burkolat nélküli helikopter légi gurulási útvonalak középvonalának jelölése	C	A jelenlegi rendelkezések a légi gurulóutakra vonatkoznak. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
5.2.14.5. A helikopterek légi gurulási útvonalának jelzői	C	A jelenlegi rendelkezések a légi gurulóutakra vonatkoznak. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.

5.2.15.1. A helikopter-állóhely területe jelölésének elhelyezése	C	A jelenlegi követelmények értelmében az állóhely területének jelölését csak bizonyos körülmények között kell elhelyezni. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
5.2.15.2. A TDPM elhelyezése a helikopter-állóhelyen	C	A jelenlegi rendelkezések nem foglalkoznak ezzel az előírással. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
5.2.15.4. A TDPM, az irányjelző vonalak és a be- és kivezető vonalak helye	C	A jelenlegi rendelkezések nem foglalkoznak ezzel az előírással. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
5.2.15.6. A helikopter-állóhely területe jelölésének jellemzői	C	A jelenlegi rendelkezések nem foglalkoznak a jelölés új jellemzőivel. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
5.2.15.7. A TDPM jellemzői	C	A jelenlegi rendelkezések eltérően határozzák meg a TDPM jellemzőit. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.

5.3.1. Fények – Általános rész A HAPI-rendszer képének eltávolítása az 5-11. ábrából.	C	A jelenlegi rendelkezések tartalmazzák a HAPI-rendszer képét. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az uniós megítélés szerint a jelenlegi előírásokat szükségesek, és a tervek szerint nem lesznek módosítva.
5.3.5. Vizuális megközelítés irányító rendszer	C	A jelenlegi rendelkezések előírásokat tartalmaznak a vizuális megközelítésirányító rendszer elhelyezésére, jelformátumára, fényelosztására, megközelítési irányára és oldalszög beállítására, illetve jellemzőire vonatkozóan. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	A jelenlegi előírásokat szükségesnek tartják, és a tervek szerint nem lesznek módosítva.
5.3.6. Vizuális siklópálya kijelölő rendszer	C	A jelenlegi rendelkezések az elhelyezésre, a jelformátumára, a fényelosztására, megközelítési siklópályára és a magasság beállítására, a fényegység jellemzőire, illetve az akadályvédelmi felületre vonatkozóan tartalmaznak előírásokat. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	A jelenlegi előírásokat szükségesnek tartják, és a tervek szerint nem lesznek módosítva.

5.3.9.17. A felszíni vagy emelt szinten létesített helikopter-leszállóhely végső megközelítési és felszállási területén található földetérési és elemelkedési területet jelző fények	C	A jelenlegi előírások lehetővé teszik, hogy a földetérési és elemelkedési területet jelző fények 5 cm-nél magasabbra emelkedjenek ki a felszínből. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
5.3.10.1. Az állóhely reflektoros megvilágítása	C	A jelenlegi rendelkezések nem foglalkoznak ezzel az előírással. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
5.3.10.2. A helikopter-állóhelyet megvilágító reflektorok elhelyezése	C	A jelenlegi rendelkezések nem foglalkoznak ezzel az előírással. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
5.3.10.3. Az állóhelyek reflektoros világításának spektrális fényelosztása	C	A jelenlegi rendelkezések nem foglalkoznak ezzel az előírással. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
5.3.10.4. Vízszintes és függőleges megvilágítási érték	C	A jelenlegi rendelkezések nem foglalkoznak ezzel az előírással. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.

5.3.13.1. Akadályok az akadálykorlátozási felületek határain kívüli és alatti területeken	C	A jelenlegi rendelkezések nem foglalkoznak ezzel az előírással. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
5.3.13.2. Folyót keresztező felsővezetékek vagy kábelek	C	A jelenlegi rendelkezések nem foglalkoznak ezzel az előírással. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	Az előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
6.2.1.3. Mentő és tűzoltó berendezések és szolgálatok a felszíni és lakatlan épületek fölötti emelt szinten létesített helikopter-leszállóhelyeken	C	A jelenlegi rendelkezések lehetővé teszik mentési és tűzoltási szolgáltatások nyújtását kockázatértékelés elvégzése nélkül. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	A különálló helikopter-leszállóhelyekre vonatkozó előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
6.2.2.2. Azon gyakorlati kritikus terület kiszámítása, amelyen az elsődleges tűzoltó közeg kötött sugárként alkalmazandó	C	A védelem szintje a repülőterekre vonatkozó rendelkezésekkel összhangban van meghatározva. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	A különálló helikopter-leszállóhelyekre vonatkozó előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
6.2.2.3. Azon gyakorlati kritikus terület kiszámítása (a helikopterfedélzetek kivételével), amelyen az elsődleges tűzoltó közeg szórt sugárképpel	C	A repülőtéri mentő és tűzoltó szolgálatokra vonatkozó előírások alkalmazandók. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR	A különálló helikopter-leszállóhelyekre vonatkozó előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.

alkalmazandó		helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	
6.2.3.1. Az elsődleges tűzoltó közeg és a kiegészítő anyagok mennyisége	C	A tűzoltó közegek és anyagok mennyisége a repülőterekre vonatkozó rendelkezésekkel összhangban van meghatározva. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	A különálló helikopter-leszállóhelyekre vonatkozó előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
6.2.3.5. Kiegészítő tűzoltó közeg	C	A repülőtéri mentő és tűzoltó szolgálatokra vonatkozó előírások alkalmazandók. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	A különálló helikopter-leszállóhelyekre vonatkozó előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
6.2.3.8. Kiegészítő tűzoltó közeg	C	A repülőtéri mentő és tűzoltó szolgálatokra vonatkozó előírások alkalmazandók. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	A különálló helikopter-leszállóhelyekre vonatkozó előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
6.2.4.1. Beavatkozási idő felszíni helikopter-leszállóhelyek esetében	C	Az alkalmazandó szabályok nem tűznek ki meghatározott beavatkozási időt. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó	A különálló helikopter-leszállóhelyekre vonatkozó előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.

		repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	
6.2.5.1. Mentési intézkedések	C	A repülőtéri mentő és tűzoltó szolgálatokra vonatkozó előírások alkalmazandók. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	A különálló helikopter-leszállóhelyekre vonatkozó előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
6.2.6. Kommunikációs és riasztórendszer	C	A repülőtéri mentő és tűzoltó szolgálatokra vonatkozó előírások alkalmazandók. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	A különálló helikopter-leszállóhelyekre vonatkozó előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.
6.2.7.1. A mentő és tűzoltó személyzet létszáma	C	A repülőtéri mentő és tűzoltó szolgálatokra vonatkozó előírások alkalmazandók. A mentő és tűzoltó személyzetnek mindig rendelkezésre kell állnia. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	A különálló helikopter-leszállóhelyekre vonatkozó előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.

6.2.7.2. A mentő és tűzoltó személyzet képzettsége	C	A repülőtéri mentő és tűzoltó szolgálatokra vonatkozó előírások alkalmazandók. A mentő és tűzoltó személyzetnek mindig rendelkezésre kell állnia és képzettnek kell lennie. Emellett a jelenlegi rendelkezések csak a 139/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó repülőtereken található VFR helikopter-leszállóhelyekre vonatkoznak.	A különálló helikopter-leszállóhelyekre vonatkozó előírás megfontolás tárgyát fogja képezni a jövőbeli szabályalkotási tevékenységek során.

1.7. A légiforgalmi tájékoztató szolgálatokról szóló 15. függeléket érintő 41. módosítás

1.7.1. Leírás

A javasolt módosítás a konfliktuszónákkal kapcsolatos vészhelyzeti tervezést érinti.

1.7.2. A vonatkozó uniós jogszabály

A Bizottság (EU) 2017/373 végrehajtási rendelete[14]

1.7.3. A 15. függelék 41. módosítása tekintetében bejelentendő különbségek táblázata

A függelékben foglalt rendelkezés	**A különbség kategóriája**	**A különbség részletei**	**Megjegyzések**
6.3.2.3.	C	Nincs átültetve. Az uniós jogszabályok jelenleg nem írják elő a polgári repülést veszélyeztető tevékenységekre vonatkozó és a konfliktuszónák konkrét esetével foglalkozó információk NOTAM-okban való közzétételét.	Ez a módosítás az (EU) 2017/373 rendelet VI. mellékletében foglalt követelmények aktualizálásakor kerül átültetésre.

1.1.0.

1.8. A környezetvédelemről szóló 16. függeléket (I., II. és III. kötet) érintő 13., 10. és 1. módosítás

1.8.1. Leírás

I. kötet: A módosítás a légi járművek zajbizonyítványaira vonatkozó követelményeket érinti.

II. kötet: A módosítás a légijármű-hajtóművek kibocsátási bizonyítványait érinti.

III. kötet: A módosítás a repülőgépek CO_2-kibocsátási bizonyítványaira vonatkozó követelményeket érinti.

[14] HL L 62., 2017.3.8., 1. o.

1.8.2. A vonatkozó uniós jogszabály

Az (EU) 2018/1139 rendelet[15]

1.8.3. A 16. függelék I. kötetét érintő 13. módosítás tekintetében bejelentendő különbségek táblázata

A függelékben foglalt rendelkezés	**A különbség kategóriája**	**A különbség részletei**	**Megjegyzések**
16. függelék, I. kötet, 13. módosítás	C	Az (EU) 2018/1139 rendelet az ICAO-egyezmény 16. függelékének I. kötetét érintő 12. módosításra hivatkozik.	2022. március 31-ig különbség lesz [tagállam] nemzeti szabályozása és/vagy gyakorlata, valamint a 16. függelék I. kötetének (beleértve annak valamennyi módosítását a 13. módosításig bezárólag) rendelkezései között.

1.1.4. A 16. függelék II. kötetét érintő 10. módosítás tekintetében bejelentendő különbségek táblázata

A függelékben foglalt rendelkezés	**A különbség kategóriája**	**A különbség részletei**	**Megjegyzések**
A 16. függelék II. kötetének 10. módosítása azon szabványok tekintetében, amelyek 2021 januárjától alkalmazandók	C	Az (EU) 2018/1139 rendelet az ICAO-egyezmény 16. függelékének II. kötetét érintő 9. módosítására hivatkozik.	2022. március 31-ig különbség lesz [tagállam] nemzeti szabályozása és/vagy gyakorlata, valamint a 16. függelék II. kötetének (beleértve annak valamennyi módosítását a 10. módosításig bezárólag) rendelkezései között.

1.1.5. A 16. függelék III. kötetét érintő 1. módosítás tekintetében bejelentendő különbségek táblázata

A függelékben foglalt rendelkezés	**A különbség kategóriája**	**A különbség részletei**	**Megjegyzések**

[15] HL L 212., 2018.8.22., 1. o.

16. függelék, III. kötet, 1. módosítás	C	Az (EU) 2018/1139 rendelet az ICAO-egyezmény 16. függelékének III. kötetére hivatkozik.	2022. március 31-ig különbség lesz [tagállam] nemzeti szabályozása és/vagy gyakorlata, valamint a 16. függelék III. kötetének (beleértve annak valamennyi módosítását a 1. módosításig bezárólag) rendelkezései között.